

<b>Zeitschrift:</b>	Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
<b>Herausgeber:</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>Band:</b>	- (1918)
<b>Artikel:</b>	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 1918
<b>Autor:</b>	Dinkelmann
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-675974">https://doi.org/10.5169/seals-675974</a>

### **Nutzungsbedingungen**

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

### **Conditions d'utilisation**

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

### **Terms of use**

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

**Download PDF:** 14.01.2026

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

# Rapport

présenté par la

# Direction générale des chemins de fer fédéraux

all

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

sur la

## gestion pendant l'année 1918.

(Du 21 mars 1919.)

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

Pour nous conformer à l'art. 17 de la loi fédérale sur le rachat, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur la gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1918, en vous priant de vouloir bien le soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

\* \* \*

La longueur des lignes appartenant à la Confédération accuse à la fin de l'exercice 1918:

En outre, les chemins de fer fédéraux ont exploité les chemins de fer secondaires Vevey-Chexbres, Bulle-Romont, Cossonay-gare—Cossonay-ville, Viège-Zermatt, Nyon-Crassier, avec la section de raccordement Crassier—Divonne-les-Bains, ainsi que les sections des lignes étrangères Koblenz (*milieu du Rhin*)—Waldshut, Les Verrières frontière-Pontarlier et Delle frontière-Delle. Toutes ces lignes ont une longueur exploitée de 84.885 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-Lætschberg-Simplon, ainsi que sur les lignes Iselle-Domodossola (19.068 km.) et Pino-Luino (14.639 km.), qui appartiennent aux chemins de fer italiens de l'Etat.

Le chemin de fer de la vallée de la Toess et le chemin de fer Wald-Rüti sont devenus propriété de la Confédération, le 1<sup>er</sup> octobre, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 1918.

## A. Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration s'est constitué comme suit pour la nouvelle période administrative allant du 1<sup>er</sup> janvier 1918 au 31 décembre 1920:

*Bureau: Président, M. C. von Arx; Vice-président, M. Emile Gandard; scrutateurs, M. Emile Keller (Argovie); M. Joseph Kuntschen.*

*Commission permanente: Président d'office, M. C. von Arx; Vice-président, M. J. Hirter; membres: MM. J. Chuard, L. Dubois, A. Eugster, E. Gaudard, G. Keller (Zürich), A. Lachenal, J. Raeber, P. Speiser, K. E. Wild.*

La composition du Conseil a subi au cours de l'exercice les modifications suivantes:

a. En remplacement de M. le Dr Rob. Moser et de M. Adrien Lachenal, décédés, le Conseil fédéral a nommé:

le 12 février, M. le Dr *Klaeti*, membre du Conseil municipal de Zurich;

le 29 juillet, M. *Victor Charbonnet*, ancien Conseiller d'Etat de Genève, ingénieur à Genève, et en remplacement de M. H. Knusli, démissionnaire;

le 16 décembre, M. le Dr *Oscar Denzler*, président du Comité de direction de la Fabrique suisse de locomotives, de Winterthour.

b. En remplacement de M. Charles Wuilleret, décédé, le Conseil d'Etat du canton de Fribourg a nommé, le 10 août, M. *Eugène Grand*, Conseiller national, avocat, à Romont; en remplacement de M. le Dr H. Blocher, démissionnaire, le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville a nommé M. le Dr *Fritz Hauser*, Conseiller d'Etat.

Dans la *Commission permanente*, feu M. le Conseiller aux Etats Lachenal a été remplacé par M. *Victor Charbonnet*, ancien Conseiller d'Etat.

\* \* \*

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a tenu 13 séances et la Commission permanente 21. Les principales affaires traitées ont été les 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 1917.

Ces comptes accusant un bilan de fr. 1 877 519 096.41 et un solde passif de fr. 73 771 427.54 à reporter à compte nouveau, ainsi que la gestion de l'administration pendant l'année 1917, ont été approuvés par les Chambres fédérales, le 12 juin 1918. La couverture du solde passif fera l'objet d'une décision ultérieure de l'Assemblée fédérale.

*b. Indemnités de vie chère.*

1. En vertu de l'arrêté fédéral du 21 décembre 1917 (voir rapport annuel pour 1917, page 3), il a été accordé pour 1918 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, à l'exclusion des ouvriers de l'administration militaire fédérale, les allocations suivantes:

*a.* une allocation principale de 15 % du traitement ou du salaire touché à la fin de 1917, au minimum fr. 450 et au maximum fr. 1200;

*b.* une allocation de famille de fr. 250 aux ayants droit mariés dont le traitement n'est pas supérieur à fr. 3600; à partir de ce dernier chiffre, l'allocation de famille est réduite de fr. 15 par fr. 100 de traitement;

*c.* une allocation de fr. 100 par enfant et par an aux ayants droit mariés dont le traitement n'excède pas fr. 4500; à partir de ce dernier chiffre, l'allocation est réduite de fr. 5 par fr. 100 de traitement.

2. Par arrêté fédéral du 30 septembre 1918, il a, en outre, été accordé au personnel de la Confédération, personnel de notre administration compris, une allocation complémentaire de fr. 500. Les agents mariés ont reçu en plus, pour chaque enfant âgé de moins de 18 ans, la moitié de l'allocation pour enfants, prévue par l'arrêté fédéral du 21 décembre 1917.

3. Les Chambres fédérales ayant dû renvoyer à la suite de la session ordinaire d'hiver la fin des délibérations et le vote sur l'arrêté fédéral concernant l'octroi d'*allocations de renchérissement en 1919*, au sujet duquel le Conseil d'administration avait adressé, le 28 novembre, un préavis détaillé au Département fédéral des finances, le Conseil fédéral a décidé, le 30 décembre, de payer au personnel, pour le mois de janvier 1919, des allocations de renchérissement sur les mêmes bases qu'en 1918, y compris les allocations supplémentaires.

4. Le 27 septembre 1918, les Chambres fédérales ont accordé un „subside de guerre“ pour 1918, aux anciens fonctionnaires, employés à poste fixe et ouvriers pensionnés par les chemins de fer fédéraux. Cette allocation était de:

fr. 340 par invalide,  
„ 210 par veuve,  
„ 40 par orphelin et  
„ 270 par ouvrier.

*c. Crédit pour l'achat de locomotives électriques.*

Par arrêté fédéral du 26 juin 1918, notre administration a obtenu, avant la délibération du budget ordinaire de 1919, un crédit de fr. 16 800 000, dont fr. 5 600 000 comme crédit supplémentaire rentrant dans le budget de construction de 1918, pour l'acquisition de 20 locomotives électriques.

*d. Budget des chemins de fer fédéraux pour 1919.*

Par arrêté du 20 décembre 1918, l'Assemblée fédérale a pris les décisions suivantes :

„I. Les budgets suivants des chemins de fer fédéraux pour l'exercice 1919 sont approuvés, savoir :

1. le budget de construction pour 1919 s'élevant à 78 639 540 francs;
2. le budget d'exploitation pour 1919, s'élevant en recettes à 261 684 650 francs et en dépenses à 254 592 070 francs;
3. le budget du compte de profits et pertes pour 1919, se montant en recettes à 19 652 620 francs et en dépenses à 91 433 400 francs;
4. le budget des besoins de trésorerie pour 1919, s'élevant à 137 000 000 de francs.

„II. Le Conseil fédéral est autorisé, d'entente avec les organes des chemins de fer fédéraux, à contracter, en temps opportun, des emprunts consolidés pour couvrir les dettes flottantes et les besoins de trésorerie pour 1919.“

*e. Achat de nouvelles lignes.*

Le 10 juin, l'Assemblée fédérale a approuvé le projet de loi concernant le rachat amiable des *chemins de fer de la vallée de la Täss* et de *Wald-Ruti*, projet qui lui avait été présenté par message du Conseil fédéral, le 22 décembre 1917 (voir Rapport de 1917, p. II). Cette loi a la teneur suivante :

„Article premier. La Confédération acquiert pour le 1<sup>er</sup> janvier 1918, aux conditions stipulées entre le Conseil fédéral d'une part et la compagnie du chemin de fer du Tässatal, les 29 septembre/12 octobre 1917, ainsi que la compagnie du chemin de fer Wald-Ruti, les 22 septembre/12 octobre 1917 d'autre part, les lignes de chemins de fer Winterthour-Bauma-Wald et Wald-Ruti, lesquelles feront partie intégrante du réseau des chemins de fer fédéraux à partir dudit jour.

Art. 2. Le Conseil fédéral est autorisé, conformément aux articles 8 et 13 de la loi fédérale concernant les tarifs des chemins de fer fédéraux, du 27 juin 1901, à accorder pour les deux lignes des majorations des distances effectives. Ces majorations devront être fixées de manière à permettre d'obtenir, après le rachat, approximativement les mêmes résultats d'exploitation qu'auparavant,

Art. 3. Le Conseil fédéral est chargé de la promulgation de la présente loi.“

Le référendum n'ayant point été demandé pendant les délais fixés, cette loi est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre. Conformément aux propositions du Conseil d'administration, le Conseil fédéral a attribué ces deux lignes au IV<sup>e</sup> arrondissement. Comme toutes les mesures nécessaires avaient été ordonnées, la reprise de l'exploitation par notre administration a pu avoir lieu à la date indiquée.

**2. Tarifs.**

*a.* Prenant en considération le rapport et les propositions présentés par le Conseil d'administration, le 2 mars 1918, le Conseil fédéral a, le 18 du même mois, complété et modifié par l'arrêté suivant, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1918, son arrêté du 22 octobre 1917 concernant les *abonnements, bagages, et colis express*:

„1. Les chemins de fer fédéraux et les entreprises de transport qui ont adopté le tarif-abonnements des chemins de fer fédéraux sont autorisés à percevoir dès le 1<sup>er</sup> avril 1918 un supplément de 100 % au maximum sur les abonnements à parcours déterminés en trafic ordinaire (série I du tarif).

2. Dès le jour de la promulgation du présent arrêté jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1918, lesdites entreprises de transport sont autorisées à ne plus délivrer d'abonnements à parcours déterminés en trafic ordinaire, de plus de 1 mois de validité.

3. Le département des chemins de fer peut autoriser les administrations qui n'ont pas adopté le tarif-abonnements des chemins de fer fédéraux à relever le supplément actuel pour les abonnements à parcours déterminés en trafic ordinaire jusqu'à 100 % des taxes du tarif, à condition que le prix de transport de ces abonnements comporte encore une réduction d'au moins 20 % du prix des billets ordinaires.

4. Les entreprises de transport qui délivrent des abonnements ouvriers sont autorisées à en suspendre immédiatement la délivrance pour les parcours de plus de 40 kilomètres de tarif. Des exceptions seront accordées lorsqu'il sera prouvé que l'intéressé doit effectuer chaque jour ou périodiquement un trajet de plus de 40 kilomètres de tarif pour se rendre à son travail.

5. Dès le 1<sup>er</sup> avril 1918, les entreprises suisses de transport seront autorisées à ajouter au supplément de taxe de 20 % accordé par l'arrêté du Conseil fédéral du 4 octobre 1917 pour le transport des bagages et des colis express le supplément autorisé par ledit arrêté pour les expéditions partielles en grande vitesse. A partir de la même date, le poids minimum à taxer pour un envoi pourra être fixé à 20 kg.

6. Le Département fédéral des postes et des chemins de fer est chargé de l'exécution du présent arrêté.“

*b.* Le Conseil fédéral a, par arrêté du 16 avril 1918, décidé que ces mesures seraient encore étendues et que les nouvelles dispositions entreraient en vigueur en partie le 10 mai et en partie les 1<sup>er</sup> et 10 juin 1918. Cet arrêté a la teneur suivante :

„I. Toutes les entreprises suisses de chemins de fer et de navigation pourront et, où cela est expressément indiqué, devront appliquer les mesures tarifaires temporaires ci-après:

**A. Service des voyageurs.**

1. Les suppléments suivants peuvent être perçus sur les taxes normales des *billets de simple course*:

- a. pour la I<sup>re</sup> et la II<sup>e</sup> classe, jusqu'à 40 %;
- b. pour la III<sup>e</sup> classe, jusqu'à 30 %.

2. Les entreprises de transport ne sont pas tenues d'accorder une réduction de taxe pour les *billets d'aller et retour*.

3. La délivrance de *billets directs* pour le trafic entre les entreprises de transport qui ont pris des mesures tarifaires inégales peut être suspendue temporairement.

4. Les surtaxes ci-après peuvent être perçues pour l'utilisation des *trains directs* désignés spécialement sur l'horaire:

	I <sup>re</sup> classe	II <sup>e</sup> classe	III <sup>e</sup> classe
	Fr.	Fr.	Fr.
distances de 1 à 100 km . . . . .	2. —	1. 50	1. —
„ „ 101 à 200 km . . . . .	4. —	3. —	2. —
„ „ plus de 200 km . . . . .	6. —	4. 50	3. —

5. La délivrance de *billets du dimanche*, de *plaisir* et *circulaires*, de *billets combinables*, ainsi que de *billets collectifs pour sociétés et écoles* n'est pas autorisée d'une manière générale sur les lignes exploitées à la vapeur. Le Département des postes et des chemins de fer est autorisé à accorder des exceptions aux lignes de montagne et aux entreprises de navigation. Il sera loisible aux chemins de fer électriques de délivrer des billets de ce genre.

6. Il sera délivré des *abonnements généraux* de trois mois de durée aux prix maxima ci-après:

I <sup>re</sup> classe	II <sup>e</sup> classe	III <sup>e</sup> classe
Fr.	Fr.	Fr.
600. —	450. —	300. —

Pour l'utilisation des *trains directs*, les porteurs d'*abonnements généraux* paieront la même surtaxe que les voyageurs avec billets ordinaires. Il pourra aussi être délivré des *cartes de surtaxe* mensuelles aux prix suivants:

I <sup>re</sup> classe	II <sup>e</sup> classe	III <sup>e</sup> classe
Fr.	Fr.	Fr.
40. —	30. —	20. —

7. On introduira en outre, pour le réseau des entreprises de chemins de fer et de navigation participant aux abonnements généraux, des *abonnements* de trois mois de validité, donnant le droit à leur porteur de faire un nombre illimité de courses à moitié prix des billets ordinaires. Les prix de ces abonnements (taxes fixes) ne dépasseront pas les montants suivants:

I <sup>re</sup> classe	II <sup>e</sup> classe	III <sup>e</sup> classe
Fr.	Fr.	Fr.
200. —	150. —	100. —

8. Il peut être perçu en général sur les *abonnements pour parcours déterminés* un supplément de 100 % au maximum des taxes du tarif. Pour les *abonnements d'écoliers et d'apprentis*, le supplément ne peut toutefois pas dépasser 60 % et pour les *abonnements ouvriers* 40 %. Les abonnements ouvriers donnant droit à deux courses journalières aller et retour peuvent être fixés à un prix de 60 % plus élevé que ceux permettant une course aller et retour.

Les taxes des abonnements à parcours déterminés de tous genres doivent cependant comporter une réduction d'au moins 20 % sur celles des billets ordinaires.

Les abonnements à parcours déterminés ne doivent être délivrés que pour des parcours ne dépassant pas 40 kilomètres de tarif. Des exceptions seront accordées dans tous les cas où il sera prouvé que le porteur doit se rendre à son travail à une distance de plus de 40 kilomètres de tarif, au moins trois fois par semaine.

9. Les prix des abonnements kilométriques prévus par les tarifs des entreprises de transport privées peuvent être relevés de 100 % au maximum; ils doivent cependant comporter une réduction d'au moins 20 % sur les billets ordinaires de simple course.

10. Les entreprises de transport devront accorder une réduction de 50 % des taxes ordinaires (y compris les suppléments de taxes) sur les billets délivrés aux *indigènes indigents*, aux *indigents suisses revenant de*

*l'étranger et aux indigents étrangers rentrant dans leur pays*, munis d'un certificat d'indigence. Mais les porteurs de ces billets ne seront admis dans les trains directs à surtaxes que contre paiement de la surtaxe totale de train direct.

11. Les *sœurs de charité* voyageant avec des billets à demi-taxe et les personnes qui, étant pourvues d'une pièce de *légitimation pour recherche de travail*, sont au bénéfice de la demi-taxe, doivent également payer la surtaxe totale de train direct.

12. Pour les *transports de police*, le supplément sera calculé d'après le même pour-cent que pour les billets ordinaires. Ces transports ne seront admis dans les trains directs à surtaxes que contre paiement de la surtaxe entière de train direct. Les agents de police en uniforme voyageant à demi-taxe ont aussi à payer la surtaxe intégrale de train direct.

13. *Courses spéciales*. Aucun train et aucune course *non* fixés sur les horaires approuvés ne peuvent être organisés sur les parcours exploités à la vapeur des entreprises de chemins de fer et de navigation. Demeurent réservés les cas urgents et les ordres militaires.

#### B. Service des bagages et des colis express.

Les taxes de ce service peuvent être portées à 8 centimes (augmentation de 60 % sur les taxes du tarif) par 100 kilogrammes et par kilomètre de tarif. Le poids minimum à taxer pour un envoi peut être fixé à 20 kg., la taxe minimum pour une expédition à 70 centimes.

#### C. Cercueils.

Le supplément peut être fixé à 100 % du prix prévu par le tarif.

#### D. Charges de produits agricoles.

Pour le surplus de poids soumis à la taxe (plus de 25 ou de 15 kg.), il pourra être perçu le supplément fixé pour les expéditions partielles du service-marchandises. La taxe minimum pour un envoi soumis à la taxe ne peut pas dépasser 70 centimes.

#### E. Animaux vivants.

Les taxes en vigueur actuellement peuvent être relevées de 50 %. La taxe minimum d'une expédition pourra atteindre les prix suivants :

pour la I <sup>re</sup> classe de tarif (chevaux, etc.). . . . .	fr. 6.—
"    II <sup>e</sup> "    "    "    (bœufs, vaches, etc.). . . . .	" 4.50
"    la III <sup>e</sup> et la IV <sup>e</sup> classe de tarif (veaux, porcs, moutons, etc.) . . . . .	" —.75

#### F. Service des marchandises.

1. Les entreprises de chemins de fer appliquant les tarifs des chemins de fer fédéraux sont autorisées à percevoir les suppléments ci-après :

	Expéditions partielles en grande vitesse	Expéditions partielles en petite vitesse	Marchandises des classes générales pour wagons complets et du tarif exceptionnel suisse 3, ainsi que marchandises de tout genre pour exportation				Autres marchandises
			Centimes par 50 kg, pleins ou commencés du poids taxé	5 t.	10 t.	5 t.	10 t.
Jusqu'à 10 km. de tarif . . . . .	20	10	14	12	12	8	
de 11 à 20 km. de tarif . . . . .	30	15	19	17	17	11	
" 21 " 30 " " " . . . . .	40	20	27	24	22	15	
" 31 " 40 " " " . . . . .	50	25	36	33	28	21	
" 41 " 50 " " " . . . . .	60	30	45	42	35	27	
" 51 " 70 " " " . . . . .	70	35	55	51	44	34	
" 71 " 100 " " " . . . . .	80	40	66	61	53	42	
" 101 " 130 " " " . . . . .	90	45	77	71	61	50	
" 131 " 180 " " " . . . . .	100	50	89	80	68	57	
" 181 " 240 " " " . . . . .	110	55	100	88	75	63	
" 241 " 300 " " " . . . . .	120	60	110	96	81	68	
" 301 " 350 " " " . . . . .	130	65	118	104	86	72	
351 et plus . . . . .	140	70	125	110	90	76	

en arrondissant chaque fois le montant du supplément aux 10 centimes suivants.

La taxe supplémentaire peut être perçue pour chaque expédition à part (même en service de réexpédition).

Les autres entreprises de transport sont autorisées à percevoir des suppléments allant jusqu'au 65 % des taxes du tarif.

2. Pour les marchandises qui ne sont pas taxées d'après le poids, il peut être perçu également un supplément maximum de 65 %.

3. Sont exonérés de tout supplément les transports de lait effectués par abonnement et sur la base du tarif exceptionnel général n° 4.

4. Les n°s 3, 4, 6, 10, 21 et 41 des tarifs exceptionnels généraux resteront en vigueur; leurs taxes, à part celles des transports de lait, pourront être augmentées des suppléments appliqués au trafic ordinaire. L'application des autres tarifs exceptionnels peut être momentanément suspendue.

5. Le Département des postes et des chemins de fer peut autoriser les entreprises privées de transport à suspendre temporairement l'application d'autres tarifs exceptionnels particuliers.

6. Le Département des postes et des chemins de fer est autorisé à accorder aux entreprises de transport des modifications momentanées de la classification des marchandises, pour autant que les conditions économiques de la Suisse n'en souffriront pas.

7. L'application du règlement concernant les réductions de taxes pour les objets destinés aux expositions, du 1<sup>er</sup> mars 1909, est suspendue jusqu'à nouvel avis. Mais les entreprises de transport sont autorisées à accorder des réductions de taxes pour les expositions subventionnées officiellement.

#### G. Transports militaires.

1. Pour les transports effectués pour *le compte de la troupe*, il sera perçu encore sur les billets à demi-taxe la moitié du supplément du trafic ordinaire, sur les billets à quart de taxe le quart du supplément. Pour les bagages, il sera perçu la moitié de la nouvelle taxe pour bagages civils. Pour les transports de chevaux, il pourra être perçu la double taxe du tarif militaire et la moitié des frais minimums du trafic civil (voir sous E.).

Les militaires peuvent utiliser les trains directs sans payer de surtaxes; mais les dimanches et jours fériés, ils n'y seront autorisés que sur la présentation d'un permis délivré par l'autorité militaire compétente. Les militaires voyageant les dimanches et jours fériés dans les trains directs sans le permis susdit devront payer la surtaxe entière exigée des civils.

2. Pour les transports militaires de tous genres, effectués pour le compte de l'administration militaire, le supplément pourra être proportionné à l'augmentation moyenne appliquée au trafic civil.

En ce qui concerne l'utilisation des trains directs à surtaxes par des militaires voyageant sans billets ou avec une justification militaire, on appliquera les décisions spéciales prises par le Département militaire.

II. Les arrêtés du Conseil fédéral des 4 octobre 1917 et 18 mars 1918 concernant des mesures tarifaires temporaires sont abrogés.

III. Le Département des postes et des chemins de fer est chargé de l'exécution du présent arrêté et fixera la date d'entrée en vigueur des diverses mesures.“

c. Vu l'importance des nouveaux sacrifices financiers que le paiement des allocations de renchérissement pour 1918 a imposés à notre entreprise, le Conseil d'administration s'est vu dans la nécessité de proposer, le 25 octobre 1918, au Conseil fédéral, le relèvement des suppléments de taxes pour les transports. Le Conseil fédéral a, le 5 novembre 1918, pris un arrêté dans ce sens, et les dispositions en question ont été mises en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1919. L'arrêté du Conseil fédéral a la teneur suivante:

„I. L'arrêté du Conseil fédéral du 16 avril 1918 (voir litt. b ci-dessus) est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes en ce qui concerne les mesures prévues pour le transport des bagages et des colis express, des charges de produits agricoles, des animaux vivants et des marchandises.

#### A. Bagages et colis express.

1. Le supplément actuel de 60 % sur les taxes du tarif peut continuer à être perçu. Les montants suivants peuvent en outre être ajoutés pour les distances jusqu'à 99 kilomètres de tarif:

Distances jusqu'à 10 km. de tarif, 100 centimes par 100 kg.						
„	de 11 à 20	„	„	120	„	100
„	„ 21 „ 30	„	„	140	„	100
„	„ 31	„	„	138	„	100
„	„ 32	„	„	136	„	100

et ainsi de suite, 2 centimes de moins pour chaque kilomètre de tarif suivant.

2. Le poids minimum à taxer pour une expédition est de 10 kg.

3. La taxe minimum pour une expédition peut être portée à 80 centimes.

#### B. Charges de produits agricoles et industriels.

„ Pour le surplus de poids soumis à la taxe (plus de 25 ou de 15 kg.), il pourra être perçu le supplément fixé pour les expéditions partielles du service-marchandises. La taxe minimum pour un envoi soumis à la taxe ne peut pas dépasser 80 centimes.

### C. Animaux vivants.

1. Il peut être perçu sur les taxes du tarif provisoire des animaux vivants, du 22 octobre 1917, un supplément de 100 % au maximum, pour le bétail d'exportation de 150 % au maximum.

Les entreprises qui n'ont pas introduit le susdit tarif sont autorisées à percevoir un supplément de 180 % au maximum sur les taxes de leur tarif.

Les taxes minima pour une expédition pourront atteindre les chiffres ci-après:

	<i>a.</i>	<i>b.</i>
	Expéditions en petite vitesse	Expéditions en grande vitesse
	Fr.	Fr.
I <sup>re</sup> classe de tarif . . . . .	8.—	11.20
II <sup>e</sup> " " " . . . . .	6.—	8.40
III <sup>e</sup> et IV <sup>e</sup> classes de tarif . . . . .	1.—	1.40

2. La facilité de transport pour les bêtes d'alpage des races chevaline et bovine prévue au § 2, 4<sup>e</sup> alinéa, du tarif des chemins de fer suisses pour le transport des animaux vivants, du 1<sup>er</sup> mars 1909, et du tarif provisoire suisse pour le transport des animaux vivants, du 22 octobre 1917, supprimée à partir du 1<sup>er</sup> avril 1918 (*Recueil off.* XXXIV, 366, chiffre II), consistant dans le transport en grande vitesse des envois, *sans* perception de la surtaxe de grande vitesse de 40 %, est de nouveau introduite. En outre, pour ces envois, le supplément ordinaire de taxe est limité à 50 %.

3. Le transport en retour gratuit, accordé précédemment pour les animaux invendus aux marchés de taureaux reproducteurs ayant le caractère d'expositions, sera de nouveau introduit.

### D. Marchandises.

1. Les entreprises de transport appliquant le tarif normal des chemins de fer fédéraux sont autorisées à percevoir les suppléments ci-après:

Expéditions partielles en G. V.	Expéditions partielles en P. V.	Centimes par 10 kg. pleins ou commencés de poids taxé	Classes générales pour wagons complets.		Tarifs spéciaux I et II.		Tarif spécial III. sauf les marchandises d'exportation		Tarif exceptionnel 19. sauf les marchandises d'exportation
			Tarif exceptionnel 3 et marchandises d'exportation	5 t. 10 t.	5 t. 10 t.	5 t. 10 t.	10 t.	10 t.	
Jusqu'à 10 km. de tarif . . . . .	8	4	20	17	18	12	16	11	9
de 11 à 20 km. de tarif . . . . .	12	6	29	26	28	18	25	16	12
" 21 " 30 " " " . . . . .	15	8	45	40	39	27	36	24	17
" 31 " 40 " " " . . . . .	18	9	65	60	54	40	49	37	24
" 41 " 50 " " " . . . . .	22	11	86	80	70	54	67	52	32
" 51 " 70 " " " . . . . .	26	13	110	102	93	72	86	67	40
" 71 " 100 " " " . . . . .	30	15	136	126	114	91	104	82	51
" 101 " 130 " " " . . . . .	35	18	162	150	135	110	119	98	60
" 131 " 180 " " " . . . . .	40	20	187	168	150	126	133	112	69
" 181 " 240 " " " . . . . .	50	25	210	185	165	139	147	123	76
" 241 " 300 " " " . . . . .	60	30	231	202	179	150	158	133	82
" 301 " 350 " " " . . . . .	70	35	248	219	190	159	168	141	87
" 351 et plus " " " . . . . .	80	40	263	231	198	168	176	149	92

en arrondissant chaque fois le montant du supplément aux 10 centimes suivants. La taxe supplémentaire peut être calculée et perçue spécialement pour chaque expédition à part (même en service de réexpédition).

Les autres entreprises de transport sont autorisées à percevoir des suppléments allant jusqu'à 120 % des taxes du tarif.

2. Pour les marchandises qui ne sont pas taxées d'après le poids, il peut être perçu également un supplément maximum de 120 %.

3. Sont exonérés de tout supplément les transports de lait effectués par abonnement et sur la base des tarifs exceptionnels.

4. Les n°s 3, 4, 6, 10, 19, 21 et 41 des tarifs exceptionnels généraux resteront en vigueur; leurs taxes, à part celles des transports de lait, pourront être augmentées des suppléments appliqués au trafic ordinaire. L'application des autres tarifs exceptionnels peut être momentanément suspendue.

5. Le Département des postes et des chemins de fer peut autoriser les entreprises privées de transport à suspendre temporairement l'application d'autres tarifs exceptionnels particuliers.

6. Le Département des postes et des chemins de fer est autorisé à accorder aux entreprises de transport des modifications momentanées de la classification des marchandises, pour autant que les conditions économiques de la Suisse n'en souffriront pas.

7. L'application du règlement concernant les réductions de taxes pour les objets destinés aux expositions, du 1<sup>er</sup> mars 1909, est suspendue jusqu'à nouvel avis.

II. Le Conseil fédéral se réserve d'abaisser les suppléments de taxe pour certaines marchandises, si l'intérêt général du pays le demande, et de réduire l'application des suppléments, tant du trafic des voyageurs que de celui des marchandises, pour les entreprises ayant un rendement suffisant.

III. Le Département des postes et des chemins de fer décidera en cas de divergence entre les entreprises de transport sur l'application des suppléments de taxes et la répartition de leur produit.

IV. Le présent arrêté entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1919.<sup>“</sup>

### 3. *Electrification.*

a. En approuvant le projet de construction d'une double voie Giubiasco-Lugano (voir chiffre 4, litt. *e*, ci-dessous), le Conseil d'administration a également voté un crédit de fr. 14 820 000, plus fr. 180 000 d'amortissements, pour l'*extension de la traction électrique au tronçon Bellinzona-Chiasso* et l'agrandissement des usines rendu nécessaire par cette électrification.

b. Dans la séance du 30 août, le Conseil d'administration a pris connaissance du *programme d'installation de la traction électrique* élaboré par nous et l'a approuvé en se réservant toutefois de modifier l'ordre dans lequel l'électrification des lignes devra avoir lieu, si les circonstances l'exigent. Nous avons été invités, en outre, à présenter sans retard les projets et demandes de crédits se rapportant aux usines nécessaires pour l'alimentation en énergie électrique des lignes énumérées dans le premier groupe. Celles-ci seront électrifiées au cours d'une dizaine d'années et comprennent 1128 km., c'est-à-dire les  $\frac{2}{5}$  environ du réseau des chemins de fer fédéraux. Par suite de leur électrification, notre consommation de charbon se trouvera réduite de plus de moitié.

### 4. *Projets de construction.*

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a approuvé les projets de construction énumérés ci-après et accordé les crédits demandés à cet effet:

- a. Projet d'*agrandissement de la gare de Nuchâtel* et demande crédit de fr. 8 300 000, plus fr. 430 000 pour amortissements (Décision du 29 janvier 1918).
- b. Projet de *construction d'une ligne de raccordement entre les gares de Genève-Cornavin et des Eaux-Vives*, et demande de crédit de fr. 10 000 000. Ce montant représente un tiers des frais, c'est-à-dire la quote part que les chemins de fer fédéraux ont à assurer en vertu de l'art. 5 de la convention passée le 7 mai 1912 entre le Conseil fédéral et le Conseil d'Etat du canton de Genève (Décision du 2 mars 1918).
- c. Projet d'*agrandissement de la gare de Bellinzona* et demande de crédit de fr. 3 565 000, plus fr. 204 800 pour amortissements (Décision du 2 mars 1918).
- d. Projet de construction d'un *atelier de réparations des locomotives électriques à Bellinzona* et demande de crédit de fr. 2 170 000 (Décision du 17 août 1918).
- e. Projet de *correction de la ligne du Monte Ceneri entre Giubiasco et Lugano*, projet prévoyant l'établissement d'une seconde voie le long de la ligne actuelle. Le crédit alloué pour l'exécution s'élève à fr. 12 900 000, plus fr. 45 000 pour amortissements (Décision du 31 août 1918).

### 5. *Contrats de construction.*

Au cours de l'exercice, la ratification du Conseil d'administration a été demandée pour les contrats suivants:

- a. Contrat entre la Direction du III<sup>e</sup> arrondissement et MM. Fietz & Leuthold, entrepreneurs, à Zurich, le 31 janvier 1918, et par lequel les travaux du *nouveau lit de la Sihl avec déversoir, du tunnel sous cette rivière et des sections de tunnel s'y joignant au Sihlhölzli de Zurich* ont été confiés à ladite maison pour la somme de fr. 3 330 800 portée au devis (Décision du 2 mars 1918).
- b. Contrat du 14 mars 1918 par lequel l'exécution de la *galerie d'aménée du château d'eau et de la chambre des appareils de l'usine hydro-électrique de Ritom* a été confiée à l'entreprise Baumann & Stiefenhofer, de Wädenswil, pour le prix de fr. 1 113 830 porté au devis (Décision du 3 mai 1918).
- c. Contrat passé le 28 juin 1918 entre la Direction du V<sup>e</sup> arrondissement et les maisons Emile Baumann & Fils, d'Altdorf, et Renfer, Graber & Cie, de Biberist, et par lequel les *travaux d'infrastructure pour l'agrandissement de la station de Gœschenen* et le remplacement de trois ponts métalliques par des ponts en pierre, entre Wassen et Gœschenen, ont été confiés auxdites maisons (Décision du 17 août 1918).
- d. Contrat passé le 5 novembre 1918 entre la Direction du V<sup>e</sup> arrondissement et l'entreprise de MM. Antognini, ingénieur, et Noli, à Bellinzona, et par lequel les travaux d'*infrastructure pour l'agrandissement de la gare aux marchandises de Bellinzona* ont été confiés à ladite maison pour le prix de fr. 1 020 456 porté au devis (Décision du 28 novembre 1918).

## 6. Marchés.

Ont été approuvés par le Conseil d'administration :

- a. les marchés du 6 avril 1918 conclus avec les maisons Brown, Boveri & Cie., S. A., de Baden, les Ateliers de construction d'Oerlikon et la Fabrique de locomotives et de machines, de Winterthour, pour la fourniture par elles de 20 *locomotives électriques destinées à la ligne du Gothard*. Le Conseil a alloué à cet effet un crédit de fr. 16 800 000 à imputer sur le compte de construction de 1918 et de 1919, fr. 5 600 000 étant considérés comme crédit supplémentaire pour 1918, lequel a dû être sollicité des Chambres fédérales, tandis que le solde de fr. 11 200 000 a été porté au budget de 1919 (Décision du 2 mai 1918);
- b. les marchés des 22/30 mars 1918 avec la Société industrielle suisse, à Neuhausen, pour la fourniture de 70 *wagons ouverts* de la série L<sup>6</sup>; avec la Fabrique suisse de wagons S. A., à Schlieren, pour la fourniture de 20 *wagons ouverts* de la série L<sup>6</sup>;  
Il a alloué pour l'exécution de ces commandes un crédit de fr. 1 280 000 (Décision du 2 mai 1918);
- c. les marchés du 22 février 1918 avec la maison Brown, Boveri & Cie., S. A., à Baden, pour la fourniture de 5 *transformateurs triphasés* d'une puissance de 2000 kVA et d'une tension de 3000/25 000 volts ainsi que des appareils nécessaires aux transformateurs des sous-stations de Loèche et de Granges, au prix total de fr. 703 746;  
du 26 mars 1918 avec les Ateliers de construction Oerlikon, à Oerlikon, pour la fourniture de 6 *auto-transformateurs monophasés* d'une puissance de 2000 kVA et d'une tension de 15 000/2 × 15 000 volts, au prix total de fr. 529 500 (Décision du 3 mai 1918);
- d. le marché du 9 avril 1918 conclu par la Direction du II<sup>e</sup> arrondissement avec la Société en commandite Jules Schoch & Cie., de Zurich, pour la fourniture par cette dernière des *poutrelles métalliques destinées à la construction des ponts à la nouvelle gare aux voyageurs de Biel*, pour le montant de fr. 964 124. 95; en outre, le marché conclu le 19 avril 1918 par la Direction du V<sup>e</sup> arrondissement avec la même maison pour la fourniture d'environ 1060 tonnes de *poutrelles Grey pour les mât de la ligne de contact du tronçon Airolo-Bellinzona*, au prix total de fr. 777 500 environ (Décision du 3 mai 1918);
- e. les marchés pour la fourniture de *câbles à haute tension et de câbles à courant faible destinés à l'électrification du tronçon Erstfeld-Bellinzona*, du 4 avril 1918, avec la Société d'exploitation des câbles électriques système Berthoud, Borel & Cie., à Cortaillod, pour le montant de fr. 3 500 270;  
du 3 avril 1918 avec la Fabrique de câbles Aubert, Grenier & Cie., à Cossigny-gare, pour le montant de fr. 3 553 050, et  
du 2 avril 1918 avec la Fabrique de câbles de Brougg, S. A., à Brougg, pour le montant de fr. 731 219 (Décision du 3 mai 1918);
- f. le II<sup>e</sup> supplément aux deux marchés du 29 novembre 1913 avec l'Union des aciéries S. A., à Dusseldorf, pour la fourniture de 10 000 tonnes de *rails d'acier*, 1000 tonnes de *traverses métalliques* et 500 tonnes de *rails pleins* pour lames d'aiguilles, au prix de fr. 5 800 000 (Décision du 7 octobre 1918);
- g. l'avenant des 5/6 septembre 1918 au marché des 27 juillet, 18 et 29 octobre 1917 avec la S. A. des Ateliers de construction Escher, Wyss & Cie., de Zurich, pour l'installation de la 4<sup>e</sup> colonne tubulaire de la *conduite forcée de l'usine de Ritom*, au prix de fr. 584 860 (Décision du 7 octobre 1918);
- h. le marché conclu le 1<sup>er</sup> novembre 1918 avec la Société des usines L. de Roll, à Gerlafingen, pour la fourniture d'*attaches de rails* pour 1919 (Décision du 28 novembre 1918).

## 7. Contrats de jonction, de cojointe et d'exploitation.

Au cours de l'exercice, la ratification du Conseil d'administration a été demandée pour :

- a. le contrat conclu les 13, 30 et 31 juillet 1917 avec la Direction des chemins de fer de l'Oberland bernois et celle du chemin de fer des Alpes bernoises, Berne-Lötschberg-Simplon, pour la *cojointe de la gare d'Interlaken-Est* (Décision du 29 janvier 1918);
- b. le contrat conclu les 21/31 décembre 1917 avec la Direction du chemin de fer Berthoud-Thoune pour la *cojointe de la station de Kandetral-Stalden* (Décision du 2 mai 1918);
- c. le contrat conclu les 16 avril/10 juin 1918 avec la Direction du chemin de fer Langenthal-Melchnau, pour la *jonction de cette ligne secondaire à la gare de Langenthal* (Décision du 7 octobre 1918).

#### 8. Vente d'immeubles.

a. Le Conseil d'administration a été appelé à ratifier le contrat passé le 11 avril 1918 entre la Direction du III<sup>e</sup> arrondissement et la maison H. Goessler & Cie., à Zurich 2, pour la vente de la propriété sise au Bleicherweg, à Zurich, et appartenant aux chemins de fer fédéraux; le prix de vente était de fr. 360 000 (Décision du 17 août 1918).

b. Le Conseil d'administration, dans sa séance du 7 octobre 1918, a autorisé la Direction générale à adjuger à M. R. Mader, fils, hôtelier, à St-Gall, pour le prix de fr. 195 000 l'immeuble portant le n<sup>o</sup> 3 de Kornhausstrasse à St-Gall, qui avait été mis aux enchères publiques.

#### 9. Questions générales intéressant le personnel.

a. Dans sa séance du 16 août 1918, le Conseil d'administration a partiellement modifié le règlement n<sup>o</sup> 21 fixant les indemnités pour *royages de service et en cas de transfert*. Cette modification consiste en une augmentation provisoire des indemnités réglementaires; toutes celles qui sont accordées pour absence hors du domicile administratif ont été relevées de fr. 1 par jour, de 50 cts. par demi-journée et de fr. 1 par nuit; les indemnités pour frais de déménagement ont été augmentées de 20 %.

b. Dans cette même séance, le Conseil d'administration a voté une proposition selon laquelle il a été accordé, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1918 et jusqu'à nouvel ordre, aux agents des trains et des locomotives, ainsi qu'aux agents des bateaux à vapeur, une augmentation des contributions aux *frais des repas pris hors du lieu de domicile* (règlement n<sup>o</sup> 22).

c. Le 16 août 1918, le Conseil d'administration a décidé de ne pas entrer en matière sur les demandes relatives à *l'introduction de la journée de huit heures dans les ateliers des chemins de fer fédéraux* ou à la fixation de la durée du travail à 51 heures par semaine avec congé le samedi après-midi sans extension de la durée du travail les autres jours, mais de régler en revanche comme suit les droits aux congés des ouvriers des ateliers et de donner à ces dispositions force exécutoire pour 1918 déjà:

après	2	ans	de	service	.	.	.	.	.	.	.	.	3	jours
"	5	"	"	et à partir de l'âge de 25 ans	6	"
"	10	"	"	"	35	"
"	15	"	"	"	42	"

étant admis que:

- dans la mesure où le but des congés, le repos, le permettra, on les accordera autant que possible de manière qu'ils puissent être employés à la culture des champs et des jardins;
- relativement à la fermeture, le samedi après-midi, des ateliers de chemins de fer fédéraux qui travaillent encore cette demi-journée, on s'en tiendra aux principes appliqués jusqu'ici.

Le Conseil d'administration a, à cette occasion, émis l'avis que la demande de la journée de 8 heures pour les ateliers des chemins de fer fédéraux devait être traitée conjointement avec la révision de la loi sur la durée du travail du personnel des entreprises de transport ou sitôt après cette révision.

Conformément à la décision de l'assemblée de ses délégués tenue à Lucerne le 25 août 1918, l'Union des ouvriers des ateliers a, par la suite, adressé au Conseil d'administration une pétition tendant à ce qu'il revienne sur la réponse donnée à la précédente requête, et trouve une solution satisfaisant le personnel en instituant au moins le *congé du samedi après-midi* sans compensation, c'est-à-dire avec réduction correspondante de la durée du travail pendant la semaine. L'Union ajoutait que si, contre toute attente, sa requête n'était pas prise en considération, elle se verrait contrainte de combattre ce refus par tous les moyens qu'elle avait à sa disposition, moyens qui, le moment venu, seraient de nature à inspirer au Conseil d'administration et à la Direction générale plus d'égards et plus de condescendance envers les ouvriers.

Le Conseil d'administration a décliné une nouvelle prise en considération, mais s'est réservé de revenir sur la question si, après la révision de la loi concernant la durée du travail, une réduction de cette durée semblait indiquée pour les ouvriers des ateliers par analogie aux dispositions applicables au personnel de l'exploitation en tant que lesdits ouvriers ne seraient pas soumis à la loi.

L'Union des ouvriers des ateliers de chemins de fer a, sur ces entrefaites, *mis les ateliers de réparations des chemins de fer fédéraux à l'interdit* pour empêcher ceux-ci de recruter du personnel en remplacement des ouvriers sortants et pour rendre ainsi l'exécution de leur tâche peu à peu impossible aux ateliers en question. Comme le travail a diminué dans les ateliers par suite du recul du trafic, l'interdit n'a pas occasionné de perturbations dans la marche régulière de l'entreprise. Il a d'ailleurs été levé provisoirement afin de permettre de procurer du travail aux ouvriers métallurgiques inoccupés. L'administration de son côté a consenti à fermer les ateliers le samedi après-midi jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1919 et à réduire par conséquent la durée du travail à 51 heures par semaine.

#### 10. Assurance du personnel.

a. Le 8 octobre 1918, le Conseil d'administration a approuvé le *IV<sup>e</sup> supplément aux statuts de la caisse de pensions et de secours* des fonctionnaires et employés à poste fixe, portant ainsi le salaire de base de fr. 6000

à fr. 10 000, faisant rentrer une partie des allocations de renchérissement dans le salaire de base et augmentant la contribution de l'administration au fonds destiné aux frais de cure.

b. Dans sa séance du 25 octobre 1918, le Conseil d'administration a également adopté des *prescriptions provisoires en faveur des fonctionnaires et employés mis au bénéfice de la pension, conformément aux statuts de la caisse de pensions et de secours, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1918 jusqu'à l'entrée en vigueur de la future loi sur les traitements.* En vertu de ces prescriptions, la pension des assurés de la caisse de pensions et de secours qui sont devenus ou deviendront invalides pendant la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 1918 jusqu'à l'entrée en vigueur de la future loi sur les traitements, de même que la pension de leurs ayants droit et celle des veuves et orphelins des assurés actifs décédés pendant cette même période, est majorée, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1918, d'un supplément calculé de la manière suivante: la partie d'allocation de renchérissement, non comprise dans le salaire de base, mais que l'assuré aurait touchée s'il était resté au service, est, chaque année, multipliée par le numérateur de la fraction déterminant sa pension et divisée par 100. Les  $\frac{7}{12}$  de la somme ainsi obtenue représentent le supplément de la pension d'invalidité. Le cas échéant, l'allocation de renchérissement aux pensionnaires versée pour la même période sera portée en déduction du supplément à payer.

### 11. Ratification de nominations.

a. Conformément à la proposition du Conseil d'administration, le Conseil fédéral a, le 1<sup>er</sup> février 1918, nommé membre de la Direction générale et chef du département du contentieux, pour le reste de la période administrative expirant le 31 décembre 1923, M. *Arsène Niquille*, chef de service du contentieux, en remplacement de M. le Dr Haab. Le nouveau directeur général est entré en fonctions le 2 février.

b. Le Conseil d'administration a ratifié la *confirmation* proposée par nous *des chefs de service* de la Direction générale et des Directions d'arrondissement *dans leurs fonctions* pour la période administrative s'étendant du 1<sup>er</sup> avril 1918 au 31 mars 1921. Il en a été de même pour la nomination au cours de l'exercice de MM.

*Paul Toggenburger*, en qualité de chef de service du contentieux à la Direction générale,

*Otto Tschanz*, en qualité d'ingénieur en chef de la traction à la Direction générale,

*Théodor Herzog*, Dr en droit, en qualité de chef du bureau du contentieux du V<sup>e</sup> arrondissement, à Lucerne, ces postes étant devenus vacants.

## B. Conseils d'arrondissement.

Au cours de l'exercice, les Conseils du I<sup>er</sup> et du II<sup>e</sup> arrondissements ont tenu chacun quatre séances; ceux du III<sup>e</sup> et du V<sup>e</sup>, chacun deux, et celui du IV<sup>e</sup>, trois.

Au début de la nouvelle période administrative, le Conseil du II<sup>e</sup> arrondissement a, comme c'est déjà le cas dans les autres, nommé une Commission permanente de cinq membres pour l'étude préparatoire des questions qui se présentent.

Outre les affaires courantes: approbation des rapports trimestriels, des budgets et des comptes des arrondissements, les Conseils ont, sous forme de propositions, d'interpellations et de vœux, traité des questions de tarifs, d'horaires et de constructions.

Il faut mentionner spécialement: les mesures à prendre pour s'assurer les forces hydrauliques nécessaires à la traction électrique, les travaux préparatoires relatifs à cette dernière, l'alimentation en énergie électrique des gares et des ateliers par nos propres moyens, l'établissement d'une double voie pour la ligne bâloise de raccordement, la construction d'une gare aux marchandises au Muttenzerfeld (Bâle), l'agrandissement de la gare de Zurich, la correction de la ligne du Monte Ceneri, l'agrandissement de la gare de Chiasso et l'installation de trucs transporteurs sur la ligne du Brunig.

## C. Direction générale.

La Direction générale a tenu 117 séances, au cours desquelles elle a traité 2068 affaires. Outre la préparation des projets destinés au Conseil d'administration, nous citerons les questions ci-après comme les plus importantes:

### Généralités.

1. Le rapport de gestion de 1917 (voir p. 12, chiffre 4) vous a renseignés sur les *études* entreprises par nous pour la révision de la loi sur le rachat. Ainsi que la Commission permanente nous en avait chargés, nous lui avons adressé, le 10 août 1918, un rapport complémentaire sur le projet de loi, dans lequel nous exposions les résultats de notre examen détaillé des critiques, suggestions et propositions présentées aussi bien par elle-même que par les Conseils d'arrondissement et par les Directions d'arrondissement dans les conférences que nous avons eues avec ces dernières. Ce projet n'a plus pu être discuté par le Conseil d'administration pendant l'exercice.

A ce propos, nous rappelons que, le 11 juin 1918, le Conseil national a pris en considération la motion de M. Studer (*Winterthour*) et cosignataires, du 10 décembre 1914, invitant le Conseil fédéral à préparer la révision de la loi fédérale, du 15 octobre 1897, sur l'acquisition et l'exploitation des chemins de fer pour le compte de la Confédération et sur l'organisation des chemins de fer fédéraux, et à présenter ses rapports et ses propositions aux Conseils législatifs.

En même temps, il a considéré comme liquidé par la prise en considération de la motion Studer, le postulat de la commission de gestion du Conseil national, du 10 juin 1915, conçu comme suit:

„Le Conseil fédéral est invité à présenter un rapport sur la question de savoir de quelle façon on pourrait simplifier l'administration des chemins de fer fédéraux et y réaliser des économies.“

Par décision du 11 septembre 1918, le Conseil des Etats a repoussé la motion.

Tout en comprenant parfaitement les raisons qui ont entraîné le vote de ce Conseil, nous croyons cependant que les expériences faites pendant une période de 15 ans ont prouvé combien il serait désirable de simplifier dans une large mesure l'appareil administratif dont les rouages sont trop compliqués et trop nombreux. Nous sommes convaincus que les autorités fédérales, après avoir pris connaissance des propositions que leur soumettra notre administration, reconnaîtront la nécessité de simplifier et de perfectionner l'organisation actuelle.

**2.** A la demande du Département des postes et des chemins de fer, nous lui avons donné, à la date du 30 août, notre préavis sur un mémoire de la Direction des finances du canton d'Argovie au Conseil fédéral, du 9 mars 1918, concernant la *situation juridique des cantons intéressés au chemin de fer du St-Gothard vis-à-vis de la Confédération*, accompagné d'une consultation fournie aux cantons subventionnés, le 29 août 1917, par M. le Prof. Dr Speiser, à Bâle, ainsi que sur une lettre du Conseil d'Etat du Tessin adressée à la Direction des finances du canton d'Argovie, le 6 février 1918, relativement à la même question, avec un projet de parachèvement de la ligne du Monte Ceneri dressé par M. le Dr R. Moser, ancien ingénieur en chef, décédé dans l'intervalle, et enfin sur une consultation de M. le Dr Léon Weber, ancien juge fédéral, à Berne, du mois de mars 1908, traitant de la situation juridique créée par le rachat du chemin de fer du St-Gothard pour les Etats et en particulier pour les cantons suisses ayant subventionné cette entreprise.

**3.** Faisant application de l'art. 28 de la concession du *chemin de fer du Seetal*, du 21 juin 1907, modifiée par arrêté du Conseil fédéral du 12 juin 1908, le Conseil fédéral a, par arrêté du 9 décembre 1918, notifié au Conseil d'administration de cette compagnie le *rachat* de sa ligne pour le 1<sup>er</sup> janvier 1922, et chargé sa délégation des chemins de fer de négocier cette opération. Le Département des chemins de fer nous a tenus au courant des mesures préparatoires prises avant cette notification et nous a demandés un préavis sur la question de ce rachat, en principe.

**4.** Le Conseil d'Etat du canton d'Uri a adressé au Département des chemins de fer et aux commissions des finances des Chambres fédérales, à la date du 1<sup>er</sup> décembre 1917, une requête concluant à la nationalisation du *chemin de fer des Schälenen* ou à une notable augmentation de la seconde subvention fédérale, prévue de fr. 100 000. Le Département des chemins de fer nous l'a communiquée, en nous invitant à lui donner notre avis sur la question de la nationalisation de l'entreprise.

Dans notre réponse du 11 janvier 1918, nous sommes arrivés à la conclusion que la compagnie réussirait beaucoup plus facilement à assainir sa situation par un concordat que par la vente de l'entreprise à la Confédération, attendu qu'il ne pourrait lui être payé, dans ce dernier cas, que le prix correspondant au produit net au moment du rachat. Nous avons toutefois ajouté que si la Confédération jugeait à propos de faire une concession spéciale, en raison de l'importance stratégique reconnue de la ligne et des installations militaires exigées de l'entreprise, il vaudrait mieux, à notre avis, lui allouer un appui financier sous la forme d'une subvention extraordinaire et faire ainsi preuve de bon vouloir envers le canton d'Uri.

**5.** La Direction du chemin de fer Rhétique a suggéré au Conseil fédéral l'idée de l'*acquisition des lignes Göschenen-Andermatt et Andermatt-Disentis* par la Confédération ou le chemin de fer Rhétique, pour le motif que le tronçon Andermatt-Disentis du chemin de fer de la Furka, dont le gros œuvre est achevé, menacerait ruine si l'entretien n'en était pas régulièrement assuré dans le courant de cette année et s'il n'était pas livré à l'exploitation très prochainement. Le Département des chemins de fer nous ayant invités à nous prononcer sur cette question, nous sommes arrivés, dans notre réponse du 3 janvier 1919, à la conclusion que l'acquisition des lignes Göschenen-Andermatt-Disentis ne nous paraissait utile ni de la part de la Confédération ni, avec les avances et garanties demandées, de la part du chemin de fer Rhétique. Si, pour des considérations d'ordre militaire, la Confédération attache de l'importance à l'achèvement de la ligne Andermatt-Disentis et veut s'imposer des sacrifices pour l'assurer, il serait préférable, avons-nous ajouté, de le faire sous la forme d'une subvention, à l'instar de ce que, dans notre préavis du 11 janvier 1918, nous avons recommandé pour assainir la situation du chemin de fer des Schälenen.

**6.** Le Département des postes et des chemins de fer nous a transmis pour préavis une *requête de la compagnie du chemin de fer régional du Val-de-Travers* sollicitant l'*extension de sa concession en vue du prolongement de sa ligne jusqu'à notre station de Noiraigue*. Dans notre réponse du 24 septembre, nous avons, en sub-

stance, constaté ce qui suit: L'octroi de la concession demandée entraînerait pour notre administration une perte considérable de trafic, d'autre part, le trafic de la contrée desservie par le régional se trouverait gênée, du fait de l'accroissement des distances et des taxes, d'un surcroît de charges; enfin, le transfert du point de raccordement de Travers à Noiraigue occasionnerait une dépense de construction d'environ 750 000 francs, qu'auraient à supporter les chemins de fer fédéraux, tandis que les voies et autres installations existant à Travers, seraient maintenues sans être, de longtemps, d'aucune utilité pour notre entreprise ni pour la compagnie. Nous avons par conséquent recommandé de repousser la demande d'extension de concession.

7. Une conférence des autorités et communes intéressées a eu lieu de 19 août 1918, à la suite d'une initiative prise par le Conseil d'Etat du canton de Zurich, pour discuter la *situation financière du chemin de fer Uerikon-Bauma* et les mesures à prendre pour la rétablir. Notre administration était représentée à cette conférence. Aussi bien à cette occasion que dans notre réponse à un mémoire reçu le 21 septembre du Conseil d'Etat du canton de Zurich, nous avons déclaré que les chemins de fer fédéraux ne pouvaient pas contribuer par une subvention à combler le déficit d'exploitation de cette entreprise. Ce qui nous a obligés à adopter cette attitude, c'est la considération que nous avons déjà fait, jusqu'ici, de notables sacrifices pour ce chemin de fer et que nous en faisons encore. Vous n'ignorez pas que, par suite du rachat amiable du réseau du Nord-Est, notre administration est propriétaire de fr. 900 000 d'actions privilégiées et de fr. 300 000 d'actions ordinaires du chemin de fer Uerikon-Bauma. Y compris le solde versé sur le capital-obligations, ultérieurement à la nationalisation du Nord-Est, la participation financière de la Confédération à l'entreprise en question s'élève à plus d'un million de francs. Une charge permanente résulte en outre pour nous de la cojouissance gratuite des stations d'Uerikon, Bubikon et Hinwil concédée à la compagnie.

8. Sur la demande des membres italiens de la *Délégation internationale du Simplon*, les séances que cette dernière tient régulièrement en avril et septembre pour discuter les questions habituelles d'horaire et de tarifs ont été supprimées cette année.

Le Conseil fédéral, après avoir pris connaissance d'une déclaration du président de la Délégation du Simplon, d'où il résulte que les délégués ont reçu communication des comptes et les ont approuvés, a, de son côté, donné, le 9 juillet 1918, son approbation aux comptes de la ligne du Simplon (Brigue-Iselle) pour 1916 et au rapport de la commission de vérification, du 20 février 1918, et les a, conformément à la convention italo-suisse, du 10 mai 1903, transmis au gouvernement italien, à Rome, pour en prendre connaissance et se prononcer. Ces comptes accusent les résultats suivants:

*Dépenses de construction:*

Section suisse . . . . .	fr. 36 797 963. 19
Section italienne . . . . .	„ 40 723 809. 11
Total	<u>fr. 77 521 772. 30</u>

*Compte d'exploitation:*

Total des recettes d'exploitation . . . . .	fr. 783 500. 58
Total des dépenses d'exploitation . . . . .	„ 987 091. 83
Excédent des dépenses	<u>fr. 203 591. 25</u>

*Compte de profits et pertes:*

Recettes totales . . . . .	fr. 68 684. 25
Dépenses totales . . . . .	„ 2 582 110. 65
Excédent des dépenses	<u>fr. 2 513 426. 40</u>

Le Conseil fédéral a, le 30 décembre 1918, approuvé définitivement ces comptes après que le gouvernement italien eut lui-même donné son approbation, en faisant les réserves habituelles.

9. *Contrats de jonction et de cojouissance.*

Vu l'entrée en vigueur de l'assurance fédérale contre les accidents et les modifications de la situation depuis la conclusion de ces contrats, entre autres l'augmentation des traitements et salaires de notre personnel, le renchérissement considérable de tous les matériaux et l'accroissement du trafic, le *relèvement des indemnités pour la cojouissance de gares, stations et tronçons de lignes de notre réseau par des chemins de fer aboutissants* a été mis à l'étude. Afin de ne pas nous heurter aux clauses relatives à la durée des contrats quand, après achèvement de cet examen, il s'agira de procéder à des remaniements, nous avons dénoncé pour le plus prochain terme tous les contrats de jonctions et de cojouissance qui entrent en considération.

10. La grève générale, qui a éclaté le 11 novembre 1918, a eu pour conséquence l'arrêt presque total de l'exploitation pendant trois jours sur le réseau des chemins de fer fédéraux. Les Chambres ont été tenues au

courant des mesures prises par les organes de notre administration, par le Conseil fédéral et par le Commandement de l'armée; nous pouvons donc nous borner à quelques renseignements concernant plus spécialement notre entreprise et son personnel.

Dès que fut connue la proclamation de la grève générale, nous adressâmes, le 11 novembre, par l'entremise des Directions d'arrondissement, l'appel suivant à l'ensemble du personnel de l'exploitation:

„La grève générale qui menace, et a même éclaté en partie, nous engage à rendre tout le personnel attentif au fait que la réalisation d'une telle mesure aurait pour conséquence de graves perturbations de la tranquillité et de l'ordre, que les conditions économiques et en premier lieu le ravitaillement seraient compromis, que tout arrivage du dehors se trouverait absolument arrêté.

Nous vous invitons tous à remplir consciencieusement votre devoir envers l'administration et par conséquent envers le pays entier et vous rappelons les sérieuses conséquences qu'un refus de servir entraînerait pour l'agent, pour sa famille et pour tout son avenir, le personnel étant désormais soumis aux lois militaires.“

Dans la matinée du même jour, nous fûmes avisés que l'exploitation de guerre des chemins de fer suisses était immédiatement introduite et que le chef de notre département de l'exploitation était chargé des fonctions de directeur militaire des chemins de fer. Celui-ci prit en mains, sans délai, toute la direction de l'exploitation des chemins de fer et invita les directeurs des groupes d'exploitation à attirer l'attention du personnel sur les effets de l'arrêté du Conseil fédéral et, en particulier, sur les art. 202 et 207 de l'organisation militaire.

Etant donné que la presse quotidienne a fourni des informations détaillées sur l'extension géographique de la grève dans notre réseau, sur les dispositions adoptées pendant celle-ci pour assurer un service restreint des trains, ainsi que sur les mesures de droit civil et pénal prises à l'égard du personnel fautif, nous pouvons nous dispenser de décrire les événements et nous nous bornerons à rappeler ici l'arrêté du Conseil fédéral, du 19 novembre, applicable à l'ensemble du personnel de la Confédération, sur le paiement des traitements et salaires pendant la grève:

„Le Conseil fédéral, considérant que la perte de salaire est exclusivement la conséquence civile de l'abandon du travail, car la non-prestation de travail entraîne de soi la perte du droit à la contre-prestation, le salaire; que dès lors le non-paiement du salaire n'a pas le caractère d'une peine et ne constitue pas une mesure disciplinaire:

*arrête:*

- 1<sup>o</sup> Tous ceux qui ont paru à leur poste de travail et se sont montrés disposés à travailler recevront leur salaire ou leur traitement mensuel.
- 2<sup>o</sup> Ceux qui ne remplissent pas cette condition ne recevront pas de salaire pour les jours où ils n'ont pas travaillé, ou leur traitement subira une réduction proportionnelle.
- 3<sup>o</sup> L'allocation de renchérissement sera traitée comme le salaire.
- 4<sup>o</sup> Seront traités comme ceux mentionnés sous chiffre 1 ceux qu'une contrainte sérieuse a empêchés de se rendre à leur travail.“

Un supplément de rétribution en rapport avec les circonstances a été accordé, en témoignage de reconnaissance, aux agents qui, pendant la grève, ont accompli leur service avec le plus grand dévouement, sans reculer devant des prestations exceptionnelles. D'autre part, nous avons considéré qu'il était de notre devoir de protéger dans la mesure de nos forces les fonctionnaires, employés et ouvriers exposés, de la part de leurs camarades en grève, à des molestations ou à des dommages matériels pour n'avoir pas pris part au mouvement ou pour avoir fait leur service.

**11.** La durée triennale de l'engagement des fonctionnaires et des employés à poste fixe ayant pris fin le 31 mars, il y a eu lieu de procéder, pour le 1<sup>er</sup> avril, à la *réélection de tout le personnel commissionné*.

Les titulaires ont été confirmés dans leurs fonctions pour une nouvelle période de trois ans, sauf quelques-uns d'entre eux qui, pour des raisons d'âge ou de santé, avaient demandé à être mis à la retraite à l'expiration de la période administrative ou qui, pour d'autres motifs, n'ont pas pu être conservés. Ces réélections ont toutefois eu lieu sous réserve expresse du droit de déplacer tout agent selon les besoins du service, même au cours de la période administrative, ou de lui attribuer d'autres fonctions.

Le cartel des sociétés réunies du personnel a protesté contre cette réserve. Nous avons toutefois rendu les protestataires attentifs à l'art. 17 du règlement n° 3 concernant les prescriptions générales de service, qui oblige expressément les fonctionnaires et employés à s'entraider et à se remplacer mutuellement quand les besoins du service l'exigent. L'administration possède incontestablement le droit de subordonner les nominations nouvelles et les réélections à la réserve que nous avons faite. Dans les circonstances extraordinaires de l'époque actuelle, le personnel a d'autant moins sujet d'y voir une atteinte à ses conditions de service que, sans cela, il ne serait plus possible de l'employer d'une façon économique et que c'est l'unique moyen d'éviter des licenciements malgré le recul du trafic.

**12.** Le représentant du personnel a, lors des délibérations du Conseil d'administration sur le budget de 1918, exprimé le vœu qu'avant de solutionner définitivement la *question des avancements et des augmentations*

*de traitement au 1<sup>er</sup> avril*, nous donnions à des délégués du personnel l'occasion de les discuter avec nous. Un premier échange de vues eut lieu le 7 décembre 1917 avec une délégation du Comité de la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport, qui se déclara satisfaite de nos explications sur la façon dont nous procéderions aux promotions au 1<sup>er</sup> avril 1918, en application des règles existantes. Elle exprima toutefois le désir de nous soumettre, dans une pétition qu'elle nous adresserait vers fin décembre, ses vœux pour l'élimination d'une série de dispositions trop rigoureuses, contenues dans les règles édictées lors de l'entrée en vigueur de la loi actuelle sur les traitements. Cette pétition nous est parvenue au début de 1918. Les pétitionnaires y soutenaient le point de vue qu'on ne pourrait atténuer les rrigueurs et les imperfections de la législation sur les traitements qu'en revisant de fond en comble et en complétant les règles sur le classement du personnel.

Quoique les demandes formulées allassent bien au delà de ce qui, d'après les opinions échangées à la conférence du 7 décembre 1917, devait être considéré comme une élimination des rrigueurs contenues dans les prescriptions sur l'avancement, nous nous déclarâmes prêts à fournir encore à une délégation l'occasion de motiver de vive voix ses revendications. Cette discussion eut lieu le 5 mars 1918, avant la conférence des directeurs. Cette conférence examina encore la question à ses séances des 5, 11 et 12 mars, à la suite de quoi nous fîmes connaître nos décisions à la Fédération du personnel par lettre du 20 mars. Nous constations en première ligne que les demandes qui entraîneraient une modification des dispositions de la loi et de l'échelle des traitements ne pouvaient en tout cas pas être prises en considération, ne serait-ce que pour des raisons d'ordre formel. Nous faisions remarquer en outre que les allocations de renchérissement accordées par les chambres fédérales tiennent déjà compte de l'insuffisance actuelle des traitements et salaires. On ne saurait donc, disions-nous, requérir l'augmentation de certains minima de traitement, en faisant totalement abstraction des allocations de renchérissement.

En ce qui concerne les demandes visant à l'élimination de dispositions de la loi actuelle qualifiées de trop rigoureuses et d'inéquitables, un examen plus approfondi a démontré que ces rrigueurs n'étaient pas aussi graves que le prétendait la pétition. Les restrictions critiquées n'ont en partie été ni ordonnées, ni appliquées, et nous n'avons pas pu reconnaître à autres dispositions le caractère rigoureux qu'on leur attribuait. En revanche, nous avons largement pris en considération les vœux du personnel dans les cas où nous avons estimé que les prescriptions en vigueur consacraient réellement des injustices ou des inégalités, et les nouvelles règles sur l'avancement appliquées dès le 1<sup>er</sup> avril 1918 tiennent compte de toutes les demandes justifiées.

**13.** Le Département des postes et des chemins de fer a été prié par le Département fédéral des finances d'examiner avec nous s'il y avait lieu de reviser, en ce qui concerne notre administration, les dispositions législatives sur les traitements. Nous avons, le 1<sup>er</sup> novembre 1918, répondu affirmativement à cette question, tout en suggérant l'idée d'examiner en commun, dans une conférence, les principes et points de vue généraux à prendre en considération pour élaborer les *projets de revision des lois sur le traitement du personnel de l'administration fédérale et de celui des chemins de fer fédéraux*. Le Département des finances s'est déclaré d'accord de procéder de cette manière, mais il a exprimé le désir que les administrations intéressées préparent au préalable des propositions écrites, qui pourraient servir de base aux discussions. A cette occasion, il nous a invités à lui soumettre les propositions de notre administration à fin février 1919, au plus tard. Dans notre réponse du 14 décembre, nous avons déclaré qu'il nous paraissait désirable que les services et les divers organes de notre administration fussent appelés à collaborer dans une large mesure à la revision, et que l'occasion fût offerte à tout le personnel d'exprimer ses vœux et de faire les propositions qu'il jugerait appropriées. Quant à la procédure, nous avons fait remarquer qu'à teneur de l'art. 17, chiffre 20, de la loi de rachat, la présentation du projet de revision de la loi sur les traitements des fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux était du ressort du Conseil d'administration. Nous avons par conséquent déclaré qu'en soumettant au Département les propositions d'ordre général qui nous étaient demandées en vue de la discussion projetée avec les autres administrations fédérales, nous devrions réservé la manière de voir de cette assemblée, et prier, dès lors, le Département des finances de nous accorder, après un examen préalable des principes généraux, le temps nécessaire pour arrêter notre projet à l'intention de la Commission permanente et du Conseil d'administration et permettre à ces deux organes de délibérer.

Le Département fédéral des finances s'est déclaré d'accord que le délai pour la présentation de nos propositions fût prolongé jusqu'à fin février 1919, et a reconnu que l'examen des propositions de principe en conférence ne préjugerait en aucune façon les décisions que nos autorités administratives pourraient prendre ultérieurement.

A la suite de cet échange de vues, nous avons, le 24 décembre, invité toutes les sociétés syndicales du personnel intéressées à la révision à prendre part, le 28 janvier dernier, à une conférence avec la Direction générale et les Directions d'arrondissement, afin d'examiner les principes généraux de la révision. Nous leur avons soumis en même temps une série de questions fondamentales à débattre, en ajoutant qu'il serait loisible aux délégations de présenter encore tous autres désirs à la conférence. Seize associations et sous-associations se sont fait représenter à cette dernière par 33 délégués. Le résultat de la discussion et des délibérations de la conférence des directeurs qui a immédiatement suivi nous a fourni des indications précieuses pour l'élabo-

ration de nos propositions au Département fédéral des finances; grâce à la procédure adoptée, nous espérons qu'il sera possible de résoudre à la satisfaction de chacun le problème de la révision, d'une égale importance pour l'administration et pour le personnel. Il est vrai que les questions les plus épineuses, qui sont celles de la fixation des traitements et du classement des diverses catégories d'agents, restent encore à examiner.

**14.** Au cours de l'exercice, il y a eu 4 *conférences des directeurs* dans lesquelles on a traité les principaux objets suivants:

Revision des prescriptions relatives à l'avancement, augmentation des indemnités réglementaires pour voyages de service et en cas de transfert, réduction de la durée du travail dans le service de l'entretien de la voie, prise en charge de la taxe militaire par l'administration, discussion sur l'adjudication des travaux de parachèvement à des entrepreneurs ou l'exécution de ces travaux en régie, répression disciplinaire de délits fiscaux, paiement du traitement en cas de décès par suite d'accident, assurance-maladie des ouvriers par les entrepreneurs.

**15. Libre parcours.**

a. Au cours de l'exercice, nous avons délivré en tout 668 *cartes annuelles* de libre circulation sur le réseau des chemins de fer fédéraux, dans certains arrondissements ou pour des parcours déterminés, contre 682 en 1917. Dans ce nombre, les cartes établies par le Département suisse des chemins de fer à l'usage des membres du Conseil fédéral et de fonctionnaires du service technique du Département, pour tout le réseau des chemins de fer fédéraux, ne sont pas comprises.

b. Les fonctionnaires, employés et ouvriers de notre administration, ainsi que les membres de leur famille ont reçu 162 197 *permis pour courses isolées* sur des lignes des chemins de fer fédéraux, contre 325 714 en 1917; les agents d'autres entreprises de chemins de fer et de navigation à vapeur, ainsi que les membres de leur famille en ont reçu 8321, contre 14 868 en 1917. La diminution du nombre des permis est due à la décision prise par le Conseil d'administration, le 15 septembre 1917, de réduire provisoirement de moitié le chiffre réglementaire des permis.

**16.** 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 25 944 unités, celui des employés à la journée 8670, ce qui donne un total de 34 614 agents, contre 34 791 en 1917.

	Fonctionnaires touchant un traitement fixe	Employés engagés à la journée
à la Direction générale . . . . .	772	13
au I <sup>er</sup> arrondissement . . . . .	5 617	1 651
" II <sup>e</sup> " . . . . .	6 147	2 435
" III <sup>e</sup> " . . . . .	5 565	1 759
" IV <sup>e</sup> " . . . . .	3 635	1 295
" V <sup>e</sup> " . . . . .	4 208	1 517
	<hr/> <b>25 944</b>	<hr/> <b>8 670</b>

## I. Département des finances.

### a. Comptes.

**1.** Les conséquences économiques de la guerre européenne et les événements politiques ont continué à influencer dans des conditions défavorables le *résultat de l'exercice* de 1918. Déjà lors de la présentation du budget de 1918, nous avions exprimé la crainte que ce résultat empirerait encore par suite de l'augmentation des prix des charbons; nos conjectures se sont réalisées, c'est-à-dire que nous enregistrons un déficit supérieur à nos prévisions. A côté du renchérissement du combustible et de toutes les autres matières de consommation, le paiement d'allocations de renchérissement plus élevées y a contribué dans une forte mesure.

2. *L'excédent des recettes* sur les dépenses d'exploitation est de fr. 21 574 069 ; il est de fr. 20 960 660 moins élevé que celui de 1917 et de fr. 12 677 051 inférieur aux prévisions budgétaires. En 1913, l'excédent d'exploitation était de fr. 70 315 599 ; celui de 1918 n'atteint ainsi que le 30,68 % de l'excédent de 1913. Etant donné les charges d'intérêts toujours plus importantes du compte de profits et pertes, il est clair que ce recul du résultat d'exploitation doit inévitablement entraîner une augmentation du déficit dudit compte.

Le coefficient d'exploitation a atteint 66,94 en 1913, 73,66 en 1914, 71,21 en 1915, 73,72 en 1916, 78,88 en 1917 ; en 1918, il est monté à 90,98.

3. L'excédent des dépenses du *compte de profits et pertes* de 1918 se monte à fr. 54 848 927 ; à fin 1917, il était de fr. 73 771 427. Le déficit des chemins de fer fédéraux à fin 1918, y compris les charges pour intérêts, amortissements et versements aux fonds spéciaux, se monte donc à fr. 128 620 355.

Pour tous autres renseignements, nous renvoyons aux comptes annuels ci-après avec les explications qu'ils contiennent.

4. Les *augmentations triennales de traitements* échues au 1<sup>er</sup> avril 1918 ont été accordées au personnel ; elles ont occasionné, pour les neuf mois de 1918, une dépense en plus de fr. 2 862 251, non compris les contributions plus élevées de l'administration aux caisses de pensions et de secours en résultant. De même, les ouvriers ont été mis au bénéfice des augmentations réglementaires de salaires, en tant que les taux maxima n'étaient pas atteints ou dépassés (voir les observations relatives au compte d'exploitation, page 95).

5. Une autre charge, grevant dans de fortes proportions notre compte annuel, réside dans les *allocations de renchérissement* payées au personnel en vertu des décisions de l'Assemblée fédérale. Il a été dépensé de ce chef pour l'ensemble du personnel des chemins de fer fédéraux :

pour les allocations de renchérissement accordées par l'arrêté fédéral du 21 décembre 1917	fr. 27 982 155
pour les allocations supplémentaires de renchérissement payées suivant l'arrêté fédéral du	
30 septembre 1918	19 581 381

Ensemble fr. 47 563 536

A cette somme vient encore s'ajouter . . . . .

1 942 128

pour les allocations de renchérissement versées aux pensionnés conformément à l'arrêté fédéral du 27 septembre 1918 et supportées par le compte d'exploitation, de sorte que la dépense totale pour les allocations de renchérissement de 1918 se monte à . . . . fr. 49 505 664

(voir les observations au compte d'exploitation, page 95 du présent rapport).

6. Outre les dépenses pour le personnel, ce sont principalement celles relatives au *combustible pour locomotives* qui grèvent d'une façon extraordinaire notre compte d'exploitation de 1918. Bien que les prestations par kilomètre soient au-dessous de celles de 1917, les dépenses de combustibles pour 1918 de fr. 51 370 000 dépassent de près de 25 millions de francs celles de l'année précédente.

7. Ensuite de l'introduction de l'*assurance obligatoire du personnel en cas d'accidents* au 1<sup>er</sup> avril 1918, nous avons modifié le schéma du compte d'exploitation au Chapitre V, Dépenses diverses, de telle manière que ce schéma contienne également les dépenses concernant les primes pour accidents professionnels et non-professionnels ainsi que les dépenses pour les prestations supplémentaires payées par les chemins de fer fédéraux à part les prestations de l'assurance. Les primes du 1<sup>er</sup> avril au 31 décembre 1918 sont calculées approximativement ; leur compensation se fera dans les comptes de 1919. L'indemnité versée par la caisse nationale d'assurance en cas d'accidents pour le service d'agence confié aux chemins de fer fédéraux est déduite des primes.

8. A l'occasion de la reprise des *chemins de fer du Tössatal et de Wald-Rüti* rachetés par la confédération, le compte de construction des chemins de fer fédéraux a été grevé des montants de rachat fixés dans les contrats. On a terminé les opérations pour la reprise et le paiement des approvisionnements de matériel, pour la reprise des comptes d'exploitation, ainsi que de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés du chemin de fer du Tössatal. Les deux lignes précitées ayant passé en toute propriété aux chemins de fer fédéraux, valeur au 1<sup>er</sup> janvier 1918, les recettes et les dépenses d'exploitation desdites lignes figurent pour l'année 1918 dans notre compte d'exploitation.

9. Malgré la clôture défavorable, nous avons passé comme jusqu'ici, dans les comptes annuels de 1918, toutes les opérations sur la base de la loi relative à la comptabilité des chemins de fer et de la loi sur le rachat. Nous l'avons fait dans le but d'obtenir l'uniformité dans les comptes annuels qui pourront ainsi se prêter à d'exactes comparaisons. Ces opérations (amortissement annuel des dépenses de construction, amortissement des

installations supprimées, versements aux fonds spéciaux) sont prévues par la loi et doivent être exécutées conformément à l'art. 10 de la loi sur la comptabilité du 27 mars 1896, même si les recettes d'exploitation ne suffisent pas. La question de couverture des déficits des chemins de fer fédéraux doit être résolue indépendamment de ces opérations.

**10.** Conformément aux délibérations qui ont eu lieu au sein de la Commission permanente du Conseil d'administration, le 17 avril 1917, nous avons examiné s'il serait opportun de supprimer le portefeuille du Fonds de renouvellement; ce dernier devant simplement continuer à figurer au passif. Cette question a été plus tard soumise au Département fédéral des chemins de fer, lequel, d'entente avec le Département fédéral des finances, s'est déclaré d'accord en principe le 25 mars 1919, que ledit portefeuille fût supprimé.

### b. Caisse et service des titres.

**1.** Il a été procédé à 47 vérifications de *caisses et de titres* qui se répartissent comme suit:

Caisse principale et service des titres: 11.					
Caisse d'arrondissement	I	II	III	IV	V
	12	4	4	9	8

Ces vérifications n'ont donné lieu à aucune observation.

**2.** Nous avons continué le *renouvellement des feuilles de coupons de l'emprunt 3 $\frac{1}{2}$  % des chemins de fer fédéraux de 1899/1902*, commencé en 1915. Cette opération, entravée par la guerre, n'a pas pu être terminée en 1918. A la fin de l'année, il restait encore 16 450 feuilles à renouveler.

**3.** Nous avons renouvelé les fr. 68 000 000 de *scriptions à trois mois* escomptées à 4 $\frac{1}{2}$  % par la Banque Nationale Suisse et en avons émis de nouvelles pour un montant de fr. 72 000 000. A la fin de l'année, le montant de ces rescriptions s'élevait donc à fr. 140 000 000. Le taux de l'escompte élevé à 5 $\frac{1}{2}$  % le 3 octobre 1918 est applicable dès cette date, aux nouvelles rescriptions, ainsi qu'à celles que nous avons renouvelées.

Le coût de ces opérations est d'ailleurs atténué par une bonification de la Banque Nationale.

**4.** Afin de consolider partiellement notre dette flottante, nous avons émis, d'accord avec le Conseil fédéral et la Banque Nationale Suisse, un *emprunt 5 % des chemins de fer fédéraux de fr. 50 000 000*, aux conditions suivantes: taux 5 %, coupons semestriels aux 31 mai et 30 novembre; remboursement le 30 novembre 1928; tous les paiements auront lieu en monnaie suisse; obligations de fr. 100, 500, 1000 et 5000, au porteur. Le consortium de banques, comprenant le Cartel de banques suisses et l'Union des banques cantonales, a pris ferme l'emprunt à 97.75 %. Cours d'émission 99 %. L'emprunt a obtenu un plein succès.

Les certificats provisoires délivrés lors de l'émission de l'emprunt ont été échangés, pendant le mois de novembre, contre les titres définitifs.

**5.** Il a encore été souscrit pendant l'année pour fr. 9 000 de nos *bons de caisse 4 $\frac{1}{2}$  % à trois ans* offerts en souscription en automne 1917. Il y a actuellement en circulation de ces bons de caisse pour un montant de fr. 10 686 000.

**6.** Conformément à la convention conclue avec la *Compagnie du chemin de fer du Tässatal* en date des 29 septembre/12 octobre 1917, nous avons payé à ladite compagnie, le jour du transfert du réseau, le prix de rachat convenu de fr. 2 500 000 et l'indemnité pour les approvisionnements de matériaux, sous déduction de l'emprunt hypothécaire 4 $\frac{1}{4}$  % de 1908, d'un montant de fr. 1 200 000.

Ledit emprunt hypothécaire 4 $\frac{1}{4}$  %, échu le 31 décembre 1918, a été remboursé à cette date.

Nous avons repris les titres appartenant à la Caisse de pensions des employés du chemin de fer du Tässatal. Ce portefeuille sera administré séparément jusqu'au moment de la fusion de cette caisse avec la Caisse de pensions et de secours des chemins de fer fédéraux.

**7.** Le prix de rachat du chemin de fer Wald-Rüti de fr. 56 050, soit fr. 50 pour chacune des actions se trouvant encore en circulation, a été mis à la disposition du Département des finances du canton de Zurich le jour du transfert du réseau.

Nous avons complètement amorti les 1479 actions de cette compagnie, d'une valeur nominale de fr. 739 500, qui se trouvaient dans notre portefeuille de Fonds publics. Ces actions étaient comptabilisées pour mémoire pour le montant de fr. 1.

8. Suivant entente spéciale avec la Compagnie du Tössatal, nous l'avons déliée des *engagements* qu'elle a dû prendre *en vue de son approvisionnement en charbon*. Par contre, nous lui avons repris les actions de la Centrale des charbons S. A., à Bâle, qu'elle possédait, soit fr. 270 000 capital nominal d'actions de priorité et fr. 20 000 capital nominal d'actions ordinaires. Ces titres ont été placés dans le portefeuille de Fonds publics. En conséquence, notre participation au capital-actions de la Centrale des charbons S. A., à Bâle, a été portée à

Fr. 10 793 000 nom. actions de priorité et  
„ 6 536 500 „ „ ordinaires

ensemble Fr. 17 329 500 entièrement versés.

Pour l'exercice 1917/1918, il a été distribué un dividende de 6 %.

En outre, nous avions à donner à la Centrale des charbons S. A. une garantie de fr. 20 471 000 pour la fourniture du charbon jusqu'au moment de la conclusion de la nouvelle convention avec l'Allemagne. Cette garantie a été donnée par le Département fédéral des finances.

9. Pendant l'année, nous avons attribué à la Caisse de pensions et de secours, en remplacement de ses fonds disponibles, fr. 14 300 000 de *bons de dépôt 4 $\frac{1}{2}$  % des chemins de fer fédéraux*. Le montant total de ces bons s'élevait à fin décembre à fr. 134 108 000.

10. Nous avons accordé à des fonctionnaires et employés de notre administration, pour le compte de la Caisse de pensions et de secours, *huit prêts hypothécaires* en 1<sup>er</sup> rang, à 5 %, pour un montant de fr. 92 000. Ces prêts sont garantis par des immeubles habités par les débiteurs eux-mêmes.

Nous avons mis provisoirement à la disposition de la Société coopérative de construction des employés de chemins de fer, à St-Gall, dont la situation financière a besoin d'être assainie, fr. 120 400, au taux de 4 $\frac{1}{4}$  %, contre remise de trois titres hypothécaires du même montant.

11. Nous avons procédé à *10 tirages au sort de titres* de nos différents emprunts, pour un total de 10 985 titres. Le montant des obligations remboursées pendant l'année se trouve au Compte de capital, page 136.

12. Le montant des titres et coupons prescrits de nos différents emprunts s'est élevé à fr. 13 403.37. somme que nous avons comptabilisée en recette.

13. *Les obligations* des chemins de fer fédéraux et des anciennes compagnies nationalisées *qui peuvent être déposées*, sans frais, dans nos caisses par des tiers, accusent au 31 décembre 1918 un montant de fr. 68 680 400, Comparé à l'année précédente, ce chiffre est en diminution de fr. 3 799 550.

### c. Service de publicité.

La situation des entreprises intéressées au tourisme suisse des étrangers et à l'industrie s'est encore aggravée au cours de l'année. Ensuite des décrets rigoureux qui ont dû être édictés pour le contrôle des étrangers, l'accès de la Suisse aux voyageurs étrangers a été rendu très difficile. La signature de l'armistice a mis une fin rapide à l'œuvre d'hospitalisation des prisonniers de guerre malades ; il y a cependant lieu d'admettre que le trafic international des étrangers a actuellement atteint sa dépression la plus basse et qu'une amélioration interviendra petit à petit.

L'organisation interne de l'office suisse du tourisme étant terminée, il y a lieu d'espérer qu'une action commune des chemins de fer fédéraux avec cette instance pourra être prochainement entreprise dans le domaine de la propagande. La subvention annuelle de fr. 25 000, assurée à cette nouvelle institution, a été payée pour la première fois en 1918.

### d. Statistique.

Cette division n'a pas de travaux spéciaux à signaler pendant l'année courante.

## II. Département commercial.

### a. Généralités.

1. Le chemin de fer électrique à voie étroite *Soleure-Niederbipp* a été ouvert à l'exploitation le 9 janvier.
2. D'accord avec le Département des chemins de fer, nous avons, à partir du 1<sup>er</sup> mars, complètement suspendu, jusqu'à nouvel ordre, le service régulier des trains sur le parcours *Niederglatt-Otelfingen* et fermé la station de Buchs (Zurich), afin de réaliser des économies de charbon et de frais d'exploitation. Le trafic entre les deux points extrêmes de ce parcours est acheminé par Seebach et par Zurich, en général sans perception de taxe pour la distance supplémentaire, et le service de la localité de Buchs (Zurich) est assuré par la station de Buchs-Dællikon, située à proximité.
3. Le 18 mars, le Conseil fédéral a édicté, sur notre proposition, diverses *prescriptions restrictives* touchant le transport des *bagages*, des *animaux vivants* et des *marchandises*; elles ont en particulier pour effet d'étendre les délais de livraison pour ces deux dernières catégories de transports.
4. Le 1<sup>er</sup> avril, il est entré en vigueur, conformément à l'arrêté du Conseil fédéral, du 18 mars, une extension partielle des mesures tarifaires provisoires du 22 octobre 1917, puis, conformément à l'arrêté du Conseil fédéral, du 16 avril, nous avons édicté de *nouvelles mesures tarifaires provisoires* qui sont entrées en vigueur le 10 mai, pour le trafic des bagages et colis express, des animaux et des marchandises, et le 1<sup>er</sup> juin, pour le service des voyageurs. En vertu d'un arrêté du Conseil fédéral, du 5 novembre, celles qui concernent le trafic des bagages et colis express, des animaux et des marchandises ont de nouveau été modifiées à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1919 (voir aussi chiffre 2, tarifs, à pages 3 à 8 du présent rapport).
5. L'art. 2 de la loi fédérale du 10 juin 1918 concernant le rachat amiable des *chemins de fer du Tässetal* et de *Wald-Rüti* par la Confédération permet de majorer, pour ces deux lignes, les distances effectives de manière à obtenir, après le rachat, approximativement les mêmes résultats d'exploitation qu'auparavant. Ces majorations ont été fixées d'entente avec le Département des chemins de fer; d'une manière générale, les surtaxes ont été maintenues telles qu'elles existaient précédemment.
6. Pendant le trimestre, il a été ouvert les *haltes* suivantes:  
le 5 mai *Buix*, entre Boncourt et Grandgourt, ainsi que *Pontenet*, entre Malleray-Bévilard et Reconvillier; le 1<sup>er</sup> juin *Altendorf*, entre Pfäffikon (Schwyz) et Lachen.  
Ces haltes sont installées pour le service des voyageurs, des bagages et des colis express, ainsi que pour le petit bétail par transports isolés et pour les envois isolés effectués d'après les tarifs exceptionnels n°s 4 et 41.
7. La *station de Kaiserstuhl* a été ouverte le 1<sup>er</sup> septembre au service des expéditions partielles de grande et de petite vitesse.
8. La *Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic* a tenu deux séances au cours de l'exercice. Les entreprises suivantes s'en sont fait recevoir: les chemins de fer Langenthal-Melchnau et Soleure-Niederbipp et celui des Schellenen; les deux premiers exploités par le chemin de fer Langenthal-Jura. La *Commission des intéressés au trafic* a subi une modification en ce sens que M. le Dr Alfred Georg, délégué de la Société suisse du commerce et de l'industrie, a donné sa démission et a été remplacé par M. Louis Badan, chef de la maison de soieries du même nom, à Genève. La Conférence s'est surtout occupée de la question de sa propre réorganisation et d'affaires relatives au trafic-marchandises (voir ci-dessous litt. d, chiffre 1).
9. Le chemin de fer Nyon-St. Cergue-Morez a adhéré à la *convention concernant le service des voyageurs, des animaux et des marchandises*, du 1<sup>er</sup> janvier 1910.

### b. Service des voyageurs.

1. Depuis le 1<sup>er</sup> décembre, les tarifs, règlements et instructions pour le service interne des chemins de fer fédéraux sont applicables dans toute leur étendue au *service des voyageurs et des bagages des anciens chemins de fer du Tässetal et Wald-Rüti entre eux et avec les autres stations des chemins de fer fédéraux*.
2. Un service direct des voyageurs et des bagages a été institué le 1<sup>er</sup> février avec le chemin de fer *Soleure-Niederbipp*.

3. Conformément à un arrêté du Conseil fédéral, du 29 janvier, l'émission:

- a. de nouveaux *abonnements généraux* a été complètement suspendue (depuis fin juillet 1917, il était encore délivré des cartes de 3 mois);
- b. d'*abonnements ordinaires pour parcours déterminés* (Série I) a été réduite aux distances allant jusqu'à 40 km. d'application.

En ce qui concerne ces derniers, des exceptions peuvent toutefois être autorisées lorsque l'intéressé prouve qu'il effectue quotidiennement un trajet de plus de 40 km. d'application pour se rendre à son travail (ou dans certains cas exceptionnels, au moins trois fois par semaine).

Conformément à l'arrêté du Conseil fédéral, du 16 avril, concernant les nouvelles mesures tarifaires provisoires (voir litt. a, chiffre 4, ci-dessus), il a été rétabli à partir du 1<sup>er</sup> juin des *abonnements généraux* de 3 mois, mais à prix plus élevés. Depuis le 1<sup>er</sup> juin jusqu'à la fin de l'année, il a été délivré 8521 cartes de 3 mois, tandis que pendant la période correspondante de 1917 il n'en avait été vendu que 5388.

4. Il a été publié le 10 juin un tarif provisoire pour les *abonnements donnant droit à des demi-billets*, ainsi qu'une instruction pour le personnel des gares, des trains et des bateaux à vapeur. Ces abonnements ont été institués par l'arrêté du Conseil fédéral concernant les nouvelles mesures tarifaires provisoires, du 16 avril (voir litt. a, chiffre 4, ci-dessus), concurremment avec des abonnements généraux. Il en a délivré 723 jusqu'à la fin de l'année.

5. Vu le renchérissement croissant de la vie et l'augmentation des salaires qui en est résulté, la limite de revenu donnant droit aux *abonnements d'ourriers* a de nouveau été élevée. Elle a été portée:

- a. à fr. 14 par journée de travail, fr. 350 par mois et fr. 4200 par an, à partir du 1<sup>er</sup> juin 1918, et
- b. à fr. 16 par journée de travail, fr. 400 par mois et fr. 4800 par an, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1919.

Ces chiffres représentent le double de ceux qui avaient été prévus à l'origine dans le tarif.

6. Par suite de la mise en vigueur du 5<sup>e</sup> horaire réduit et de la suppression complète du service des trains le dimanche et les jours de fêtes générales sur les lignes exploitées à la vapeur, il a été accordé aux porteurs d'*abonnements généraux* et d'*abonnements donnant droit à des demi-billets* la faculté de restituer leurs abonnements, du 2 au 15 décembre, contre remboursement de la part de taxe prévue par les tarifs ou de les déposer à un bureau d'émission, en vue d'une prolongation ultérieure correspondante de leur durée de validité. 449 abonnés ont fait usage de cette dernière faculté, mais la plupart ont retiré leur abonnement dans le cours du mois de janvier 1919 déjà, pour continuer à s'en servir.

7. Pour des raisons d'équité, nous avons consenti à prolonger de trois jours, par suite de l'interruption du service pendant la grève générale du 12 au 14 novembre, la durée de la validité des *abonnements généraux* et des *abonnements donnant droit à des demi-billets*, quand l'abonné en a fait la demande.

La même concession a été faite aux porteurs d'*abonnements pour parcours déterminés* qui prouvent avoir subi un préjudice du fait de cette interruption du service.

8. L'Office central pour l'*assistance aux enfants suisses nécessiteux et maladifs, à Bâle*, ayant demandé à être mis au bénéfice de taxes de faveur, il a été provisoirement porté dans la liste des autorités et administrations d'établissements de bienfaisance privés autorisées à délivrer à des indigents suisses des bons de recommandation pour voyages à demi-taxe.

9. Vu l'importance sociale de l'institution des *colonies de vacances pour enfants pauvres*, nous avons décidé d'accorder, aussi longtemps que l'application du tarif suisse pour le transport de sociétés et d'écoles sera suspendue, la faveur de la demi-taxe prévue par le règlement sur le transport des indigents aux enfants suisses et aux enfants de nationalité étrangère, mais domiciliés en Suisse, qui se rendent dans des colonies de vacances pour y rétablir leur santé, quand les frais de transport sont, en tout ou majeure partie, supportés par des institutions de bienfaisance publiques ou privées. Les personnes chargées d'accompagner ces enfants bénéficient de cette même faveur. Celle-ci doit être demandée spécialement dans chaque cas.

Les mêmes facilités ont été accordées aux enfants suisses domiciliés à l'étranger et qui sont placés dans des lieux de cure suisses par l'entremise du Département politique.

10. Le *bureau central pour les œuvres en faveur du soldat à l'état-major de l'armée* a été autorisé à établir des bons de recommandation pour l'obtention de demi-billets, conformément au règlement concernant les facilités de transport accordées aux personnes en quête de places, en faveur de soldats suisses auxquels un emploi doit être procuré dans un autre endroit qu'au lieu de domicile.

11. Les *mesures tarifaires provisoires* ci-après ont été mises en vigueur le 20 mars pour le *service des voyageurs sur le lac de Constance*:

- a. L'émission des billets d'aller et retour, des billets du dimanche, des abonnements kilométriques et des abonnements pour parcours déterminés a été suspendue.
- b. Les facilités de transport pour voyages de plaisir, courses de sociétés et courses scolaires ont été abolies.

A la suite d'une série de pétitions, les *abonnements kilométriques* personnels ont dû être réintroduits, le 1<sup>er</sup> août déjà, pour les parcours du *haut lac* et du *lac d'Ueberlingen*. Ces abonnements sont valables pour 200 km. à parcourir en l'espace de six mois et coûtent fr. 15 pour les I<sup>res</sup> places et fr. 10 pour les II<sup>es</sup>.

**12.** Les *administrations allemandes de chemins de fer d'Etat* ont entièrement remanié leurs tarifs-voyageurs et bagages pour le 1<sup>er</sup> avril. Les augmentations de prix pour le transport des voyageurs par les trains omnibus sont en moyenne de 15 à 35 %, y compris le nouvel impôt allemand sur les transports. Pour les trains directs et les express, elles sont d'environ 90 à 115 %. Il est prévu une nouvelle modification des tarifs-voyageurs et bagages des chemins de fer allemands pour le 1<sup>er</sup> avril 1919; les taxes des trains omnibus seront encore augmentées, tandis que celles des trains express et directs, ainsi que le prix du transport des bagages seront un peu abaissés.

Les *chemins de fer d'Etat autrichiens et hongrois* ont relevé en moyenne d'environ 70 à 120 % leurs tarifs-voyageurs d'avant la guerre.

Les *chemins de fer français* ont également opéré, dès le 15 avril, un relèvement de 25 % de leurs tarifs-voyageurs et bagages. En outre, l'impôt sur les transports qui était de 12 % a, dès lors, été élevé à 25 %.

Les *chemins de fer italiens de l'Etat* ont procédé, le 1<sup>er</sup> octobre, à une nouvelle augmentation des taxes de transport pour les voyageurs et les bagages. Le supplément est actuellement de 55 % pour la I<sup>re</sup> et la II<sup>e</sup> classe, de 35 % pour la III<sup>e</sup> et de 40 % pour les bagages.

Quant aux *chemins de fer d'Etat suédois*, ils ont augmenté leurs tarifs-voyageurs de 70 à 150 %.

**13.** Sur demande du service de l'Etat-major, nous avons, entre autres, établi les transports effectués par les C. F. F. pendant la période allant du 4 août 1914 au 30 septembre 1918 pour le service militaire actif (occupation des frontières) au compte de la Confédération. Afin d'avoir un aperçu du rendement, nous avons également noté les indemnités reçues pour ces prestations. Les résultats sont les suivants:

Hommes de troupe		Bagages et colis express		Chevaux et bétail de boucherie		Véhicules et autres articles militaires		Total			
Nombre des hommes	Recettes	Tonnes	Recettes	Pièces	Recettes	Tonnes	Recettes	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
6 188 363	6 801 493	22 461	274 632	583 209	2 581 010	2 153 372	6 053 797	15 710 932			

Les transports de mobilisation, c'est-à-dire ceux qui sont effectués pour l'entrée au service, sans titres de transport ni bons, ne sont compris dans ces chiffres que jusqu'à la fin de 1916, car les décomptes de 1917 et de 1918 manquent encore. Toutefois, les transports dont il n'a pu être tenu compte n'ont pas exercé une grande influence sur les recettes. Faute de données définitives, les recettes de juin à septembre 1918 ont été indiquées approximativement.

Les courses extrêmement fréquentes exécutées par des militaires du service actif (occupation des frontières) contre paiement comptant du 1/4 de taxe (hommes en congé) ou de la demi-taxe (hommes licenciés) ne sont point comprises dans les chiffres ci-dessus, car il n'a pas été possible d'en déterminer la quantité; elles se trouvent confondues avec le trafic ordinaire dans les décomptes.

D'après le tarif civil, ces prestations de transports auraient produit en chiffre rond fr. 61 000 000, c'est-à-dire fr. 45 000 000 de plus que les sommes effectivement perçues. Etant donnés les frais d'exploitation proprement dits, que nous ont occasionnés ces prestations, le déficit est considérable. Cette charge énorme que les chemins de fer fédéraux ont dû supporter en faveur de l'administration militaire est, en grande partie, la conséquence de l'art. 104 du règlement pour les transports militaires, lequel prescrit que durant l'*exploitation en temps de guerre* les transports de *troupes*, de *matériel de guerre* et d'*approvisionnements de l'armée* doivent s'effectuer à la *demi-taxe militaire, soit au 1/4 de la taxe civile*, alors que l'art. 25 de la loi fédérale du 23 décembre 1872 sur les chemins de fer n'impose aux entreprises que l'*obligation de la demi-taxe civile*.

**14.** Les transports d'*évacués, d'internés, de rapatriés, de grands blessés, etc.* pour les Etats belligérants jusqu'à fin septembre 1918, donnent les résultats suivants:

	Nombre de personnes	Bagages Tonnes	Chiens	Recettes des C. F. F. Fr.
a. <i>Évacués et internés civils en transit par la Suisse</i> . . . . .	477 292	8 789	1041	6 768 743
b. <i>Internés en Suisse et rapatriés</i> . . . . .	266 772	3 996	—	1 454 848
c. <i>Grands blessés, etc. en transit par la Suisse</i> . . . . .	61 751	—	—	877 680
<i>Total</i>	805 815	12 785	1041	9 101 271

Jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 1917, on a appliqué aux transports indiqués sous a le tarif pour sociétés. A partir de ce jour, ledit tarif a été suspendu par arrêté du Conseil fédéral, du 28 juillet 1917, et, à rigueur de droit,

il aurait dès lors fallu percevoir la taxe ordinaire pour personnes voyageant isolément. Toutefois, sur demande du Département politique et d'accord avec le Département suisse des chemins de fer, on a, en raison des circonstances extraordinaires dont il s'agissait, établi une taxe spéciale à montant réduit dans une proportion équitable.

D'accord avec le Département politique, nous avons appliqué aux transports militaires, spécifiés sous *b* et *c*, le tarif militaire suisse du temps de paix, soit la moitié de la taxe civile (voir aussi rapport annuel de gestion de 1915, page 11, chiffre 8).

Dans ces cas non plus, les frais que nous occasionnent ces transports ne sont pas entièrement couverts.

**15.** La vente des billets pour des parcours C. F. F. par les Bureaux de voyages particuliers a été un peu plus forte qu'au cours de l'exercice précédent. La recette totale s'est élevée à fr. 171 199 (contre fr. 98 011 en 1917). Les ventes opérées par nos agences de Londres et de Paris ont, par contre, diminué encore dans une sensible mesure.

### c. Service des animaux.

En vertu d'un arrêté du Conseil fédéral, du 18 janvier 1918, les chevaux militaires pour le transport desquels l'expéditeur touchait l'indemnité kilométrique ordinaire à charge par ce dernier de payer la taxe du tarif militaire s'effectue à l'aide de bons; l'administration militaire paie toutefois la même taxe que si les expéditions étaient faites au comptant. Cette innovation n'entraîne donc aucune perte pour les entreprises.

### d. Service des marchandises.

**1.** Dans ses 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> séances tenues à Berne le 5 avril et le 27 novembre, la *Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic* s'est spécialement occupée des mesures à prendre pour augmenter les recettes. Citons entre autres la nouvelle édition des prescriptions pour la livraison et la réexpédition d'envois de marchandises, les prescriptions concernant l'acceptation de marchandises devant être tenues à la disposition de tiers ou du consignateur, un certain nombre de modifications des prescriptions générales de tarif, le relèvement provisoire de la tarification d'articles rentrant dans la classification des marchandises, la suspension de l'application du tarif exceptionnel suisse n° 22 pour houille et lignite de provenance suisse, fumier, etc., l'augmentation de divers frais accessoires.

**2.** *Le règlement de transport suisse* a été modifié et complété de la manière suivante au cours de l'exercice:

*a.* Selon la nouvelle teneur du chiffre II du § 53 (1), l'acétylène dissous dans l'acétone et absorbé par des matières poreuses, article connu sous le nom „d'acétylène dissous“ peut être admis au transport en *grande vitesse* à condition que les prescriptions d'emballage prévues à l'annexe V du règlement soient observées.

*b.* Les dispositions de l'annexe V (dispositions concernant les objets qui ne sont admis au transport qu'à des conditions spéciales) se rapportant à l'acétylène dissous dans l'acétone et absorbé dans des masses poreuses, ont été modifiées en ce sens que cet article est désormais aussi admis au transport, à certaines conditions, dans des *récipients soudés*. En outre, cette même annexe a été complétée par des dispositions moins sévères sur l'emballage du peroxyde de sodium expédié par wagons complets ainsi que par les conditions dans lesquelles „l'acétaldéhyde“ est admise au transport sur les chemins de fer suisses.

**3.** Le 1<sup>er</sup> janvier 1918, il est entré en vigueur un I<sup>er</sup> supplément aux *prescriptions générales de tarif et à la classification des marchandises* du 1<sup>er</sup> janvier 1917, et, le 15 septembre, un II<sup>er</sup> supplément. Le I<sup>er</sup> supplément renferme surtout de nouvelles dispositions sur la tarification des wagons roulant sur leurs propres roues et expédiés en grande vitesse, ainsi que sur les délais de chargement et de déchargement des wagons appartenant à des particuliers, enfin, sur l'admission au tarif spécial III de l'article „poix provenant de cornues“ (brai de barillets). Le II<sup>er</sup> supplément donne des prescriptions pour l'application des mesures décidées par la Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic dans sa 15<sup>e</sup> séance (voir chiffre 1 ci-dessus).

**4.** Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, les taxes des *tarifs des entrepôts* se calculent d'après la valeur déclarée des marchandises emmagasinées. En juillet, les taxes de ces tarifs ont subi les modifications nécessitées par la nouvelle édition des prescriptions pour la livraison et la réexpédition des marchandises (voir chiffre 6 ci-dessous).

**5.** Les frais généraux des camionneurs ayant encore augmenté par suite de la hausse des fourrages, de la main-d'œuvre, etc., il a fallu relever, cette année également, les taxes de *tarif de camionnage*. C'est ainsi que celles de Clarens, Couvet C. F. F., Lenzbourg, Rolle, Zurich gare principale, et Zurich-Tiefenbrunnen ont subi

des majorations équitables. Plus tard, nous avons, comme cela avait été fait le 16 janvier déjà pour la place de Zurich, autorisé les camionneurs officiels, au vu d'une demande présentée par leur syndicat, à relever, dès le 15 février 1918 et jusqu'à nouvel ordre, les taxes en vigueur, taxes minima exceptées, de 30 % (supplément de guerre). Les taxes minima sont augmentées simultanément de 10 centimes pour la première et la deuxième zones et de 20 centimes pour les suivantes. Le 28 août, nous avons dû relever les taxes du tarif de camionnage de Bâle C. F. F. et de Bâle-St-Jean, et le 2 octobre, une nouvelle augmentation a été indispensable. Enfin, le 1<sup>er</sup> octobre, il nous a fallu consentir à ce que le supplément de guerre de 30 % mentionné ci-dessus fût porté à 80 %. Ce supplément ne s'étend toutefois pas aux taxes de camionnage pour la place de Bâle.

Il a été établi un *service officiel de camionnage* dans les stations de Flawil, Moutier (Münster) et Stein s/Rhin et publié des tarifs s'y rapportant.

**6.** Il est entré en vigueur, le 15 juillet, une nouvelle édition des *prescriptions pour la livraison et la réexpédition des envois de marchandises*, et le 1<sup>er</sup> octobre, une nouvelle édition concernant *l'acceptation de marchandises pour être tenues à la disposition de tierces personnes ou du consignateur*. Ces nouvelles prescriptions sont mieux adaptées aux besoins pratiques du service de réexpédition et les taxes ont été légèrement augmentées.

**7.** Un arrêté du Conseil fédéral du 10 juin prescrit qu'à partir du 1<sup>er</sup> août et jusqu'à nouvel avis les marchandises par wagons complets doivent être acheminées par les lignes exigeant le moins de consommation de charbon, quels que soient les itinéraires prévus par les tarifs.

Les *modifications temporaires aux prescriptions d'acheminement* de tous les tarifs pour le service interne et direct suisse des marchandises, nécessitées par cet arrêté, ont été mises en vigueur le 1<sup>er</sup> août. A partir du 1<sup>er</sup> octobre, ces règles sont aussi applicables aux *envois de service par wagons complets*.

**8.** Aux termes du 2<sup>e</sup> alinéa de l'art. 16 du règlement concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre (annexe à la convention de La Haye), les *dons destinés aux prisonniers de guerre* doivent être transportés gratuitement sur les chemins de fer exploités par l'Etat et sont affranchis de tous autres droits. Au vu d'une requête présentée par nous, le Conseil fédéral, par arrêté du 24 juin, nous a autorisés à percevoir, dès le 1<sup>er</sup> août, pour le transport sur nos lignes de *denrées alimentaires adressées à des prisonniers la moitié de la taxe tarifaire* (supplément de guerre compris). Cette mesure est motivée par les considérations suivantes, invoquées par nous et admises par le Conseil fédéral: Par dons, au sens de l'art. 16 dudit règlement, on n'entend certainement *pas* parler des choses destinées à l'alimentation proprement dite des prisonniers, puisque, aux termes de l'art. 7 de ce même règlement, l'entretien de ces derniers est à la charge du gouvernement au pouvoir duquel ils se trouvent, et qu'à défaut d'une entente spéciale entre les belligérants, les prisonniers de guerre doivent être traités, pour la nourriture, le couchage et l'habillement, sur le même pied que les troupes du gouvernement qui les a capturés. Les *dons* sont au contraire des objets que les parents et amis des prisonniers leur font parvenir, en preuve d'affection, dans le but de rendre leur sort plus supportable. Ils doivent revêtir le caractère d'un supplément bienvenu à la nourriture fournie aux prisonniers par le gouvernement ennemi, laquelle est d'ailleurs présumée suffisante. Il s'ensuit qu'on ne peut pas, d'une manière générale, considérer comme dons les vivres proprement dits, mais uniquement les extra, comme les friandises, le chocolat et le tabac, les objets d'agrément divers, tels que les périodiques, les instruments de musique, etc., toutes choses qui continuent à bénéficier de la *franchise de port* sur les lignes des chemins de fer fédéraux.

**9.** Une nouvelle édition du *tarif pour le transport des marchandises en service interne des C. F. F.* a été publiée le 1<sup>er</sup> février, dans le but de réaliser l'unification des tarifs pour les parcours des chemins de fer privés, et parce que l'ancienne édition du 1<sup>er</sup> juillet 1904, complétée peu à peu par 21 suppléments, était devenue très difficile à consulter.

**10.** Le 6 novembre, il a été mis en vigueur un nouveau tarif pour le *transport des marchandises de la gare de Lucerne et des stations d'Alpnach et de Flüelen aux places de transbordement et aux quais de chargement des bacs du Lac des Quatre-Cantons et vice versa*. Les taxes précédemment appliquées à ces opérations ont été unifiées et en partie augmentées.

**11.** Les *chemins de fer Soleure-Berne et Hettwil-Eriswil* ayant augmenté leurs distances d'application pour les marchandises, et le *chemin de fer Fribourg-Morat-Anet* ayant abaissé les siennes, les *tarifs directs suisses pour le trafic des marchandises* avec ces lignes ont été réédités pour le 1<sup>er</sup> septembre.

**12.** En vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 16 avril 1918, concernant des mesures tarifaires temporaires pour les entreprises de chemins de fer et de navigation suisses, l'application du *tarif exceptionnel suisse* n° 22 pour houille (anthracite) et lignites (houilles schisteuses comprises) de provenance suisse, etc. a été suspendue à partir du 10 mai jusqu'à nouvel avis.

**13.** Vu la situation actuelle, et dans le but d'augmenter les recettes, l'application des tarifs-marchandises *Genève Cornavin transit-Bâle, transit Suisse centrale-occidentale, transit Suisse orientale* a été suspendue à partir du 1<sup>er</sup> mai. Au lieu de ces tarifs, ce sont les prix en vigueur pour le trafic avec Genève Cornavin loco qui feront règle.

Le *tarif commun international de transit*, du 1<sup>er</sup> novembre 1908, pour le transport des marchandises entre *Bâle et les ports français de la mer du Nord et de la Manche*, et

le *tarif commun de transit*, du 15 février 1887, pour le transport des marchandises entre certains *points frontières franco-belges et Bâle*

ont été supprimés le 31 décembre, à la demande des chemins de fer français intéressés, pour le motif que les bases de ces tarifs ne répondent plus aux circonstances actuelles.

A partir du 15 avril, il est perçu sur les lignes principales françaises une surtaxe de 25 %. Cette surtaxe est aussi applicable aux envois de marchandises effectués en vertu des tarifs directs, c'est-à-dire du tarif commun France-Suisse via Genève et via Delle.

**14.** Dans les *trajics allemands-suisses*, vu l'institution d'une surtaxe générale de 15 % pour les chemins de fer allemands à partir du 1<sup>er</sup> avril et l'augmentation des suppléments de taxes décrétée en Suisse avec entrée en vigueur le 10 mai, il a été édité à nouveau divers tarifs exceptionnels, entre autres ceux qui concernent la *houille et le carbure de calcium*.

Le 31 décembre, ces tarifs ont dû être abolis en raison des nouvelles mesures tarifaires applicables dès le 1<sup>er</sup> janvier 1919 en Suisse.

**15.** Par suite du renchérissement, toutes les taxes du *tarif-marchandises pour le lac de Constance* ont été élevées de 15 % le 15 juillet 1918.

**16.** *Service austro-hongrois-suisse.* Le tarif exceptionnel pour le *sucré*, du 1<sup>er</sup> octobre 1910, abrogé le 31 décembre 1917 par suite d'augmentations de taxes opérées sur les lignes autrichiennes et allemandes, a été remplacé par voie d'instruction, le 1<sup>er</sup> juillet, par de *nouvelles taxes exceptionnelles*. Une série d'autres tarifs exceptionnels, abrogés en 1917 pour le même motif, n'ont pas encore été remplacés, parce que, faute de trafic, le besoin ne s'en faisait pas sentir, et parce que les modifications constamment apportées aux tarifs autrichiens et les nombreuses fluctuations du change autrichien empêchaient d'établir des tarifs directs sur une base stable.

**17.** *Traffic italo-suisse.* Le supplément de 10 % à percevoir pour les *parcours italiens*, depuis le 1<sup>er</sup> mars 1917, sur les taxes-marchandises et les frais accessoires a été porté à 30 % le 16 août 1918 et à 40 %, le 1<sup>er</sup> décembre.

Le 16 janvier et le 16 septembre, la plupart des tarifs exceptionnels de la partie II B (taxes de soudure italiennes) des tarifs-marchandises suisses-italiens ont été abrogés ou sensiblement relevés. Tels sont en particulier les tarifs exceptionnels pour céréales, coton, vin et pétrole. De ce fait, nous avons aussi aboli un certain nombre de tarifs exceptionnels de la partie II A (taxes suisses de soudure), entre autres, ceux du vin, du coton, du pétrole et des marchandises en provenance ou à destination d'outre-mer.

**18.** Les 26 et 27 juin, la *Commission permanente allemande des tarifs* a tenu sa 120<sup>e</sup> session à Tegernsee, nous nous y sommes fait représenter. Nous avons également pris part à une conférence tenue à Altenhar le 13 septembre, et dans laquelle diverses questions de tarifs relatives au *trafic-marchandises germano-néerlandais* ont été discutées.

**19.** La *tarification des marchandises* a été contrôlée pendant l'exercice dans 9 gares et 83 stations.

### e. Contrôle des recettes et décomptes.

**1.** L'*Union suisse du personnel des entreprises de transport* nous a adressé une pétition tendant à ce qu'il soit accordé une marge pour les déficits de caisse aux receveurs aux voyageurs, receveurs aux bagages, employés de guichets au service des marchandises et chefs de petites stations. Dans cette requête, il était dit que les administrations de chemins de fer de tous les pays voisins avaient bonifié à leurs caisses les risques du change.

D'informations prises auprès des administrations des pays voisins, il est résulté qu'elles accordent en général aux receveurs, etc. pour le risque en question une indemnité, calculée d'ailleurs sur des bases très diverses, mais qu'au reste, ces fonctionnaires n'ont droit à aucune allocation supplémentaire, quelle qu'en soit la forme. Contrairement à cette manière de procéder, nous versons à nos receveurs une provision pour la vente des imprimés, sur les recettes des distributeurs automatiques, et leur abandonnons certaines sommes sur les différences que produit le prix arrondi des demi-billets. Ces revenus accessoires représentent une somme bien supérieure à la plus forte indemnité que les chemins de fer étrangers paient pour risques de change. Nous avons, par conséquent, répondu à cette pétition que le personnel des guichets des chemins de fer fédéraux était largement couvert des risques du change par ces revenus accessoires et se trouvait dans une situation bien plus avantageuse sous ce rapport que celui d'aucune autre administration étrangère, malgré l'indemnité pour risques de change que touche ce dernier. Nous ajoutons que, dans ces conditions, nous devions refuser le cumul de cette indemnité avec les revenus accessoires, mais qu'il y avait lieu d'examiner si l'on devait s'en tenir à l'état

de choses actuel, auquel cas les revenus accessoires du fonctionnaire en question sont en tout premier lieu destinés à couvrir les déficits de caisses non élucidés ou s'il fallait accorder une indemnité pour risques de change dans le sens de la requête et supprimer les revenus accessoires. C'était, selon nous, la première de ces solutions, c'est-à-dire le maintien des dispositions actuelles qui était la plus favorable pour le personnel.

2. L'établissement *d'une indemnité fixe pour certains transports de mobilisation* (voir chapitre II, litt. e, chiffre 3, du dernier rapport annuel) est, au cours de l'exercice, intervenu pour quelques nouvelles unités.

3. Les *augmentations de taxes du trafic-voyageurs* ont été appliquées à partir du 1<sup>er</sup> juin. A cet effet, les gares munies de stocks importants de billets ont reçu des timbres humides à chiffres mobiles pour la mention des nouvelles taxes, tandis que les petites stations ont été invitées à faire ces changements à la plume. L'application de ces prescriptions n'a donné lieu à aucun inconvénient notable.

4. Profitant d'une offre de *carton pour billets*, nous avons cru devoir, vu les difficultés toujours croissantes que présente l'achat de cet article, nous en procurer une réserve suffisante pour la confection de quelques millions de billets.

5. Nous avons adressé aux administrations en relations avec le *chemin de fer de la vallée de la Täss* une lettre les informant de la nationalisation de ce dernier et leur donnant les indications voulues pour le décompte du trafic jusqu'à la reprise de l'exploitation (1<sup>er</sup> octobre) et à partir de cette date. Nos stations ont été avisées que dès cette date le trafic avec celles dudit chemin de fer et avec la station de Wald de la ligne Wald-Rüti devait être traité et comptabilisé comme trafic interne des chemins de fer fédéraux.

6. Il a été opéré dans les stations, les entrepôts et sur les bateaux du lac de Constance *1713 vérifications de caisses et de livres* se répartissant comme suit:

Arrondissements	I	II	III	IV	V
	489	300	423	301	200

Elles n'ont pas révélé d'irrégularités méritant d'être signalées.

7. Dans l'état des crédits pour frais de transport, il s'est produit les changements suivants:

	Arrondissements					
	I	II	III	IV	V	Total
Nouveaux crédits ouverts	41	77	76	51	24	269
Crédits existants modifiés	39	96	67	51	25	278
Crédits supprimés . . .	11	27	19	12	7	76
	91	200	162	114	56	623

Etat au 31 décembre: 2304 crédits, soit 193 de plus qu'en 1917.

8. Nous donnons ci-après un *tableau comparatif des recettes d'exploitation* des chemins de fer fédéraux, navigation à vapeur sur le lac de Constance comprise, pour les années 1917 et 1918, et renvoyons à l'explication qui fait suite à ce tableau en ce qui concerne les fluctuations du trafic.

#### Recettes d'exploitation des chemins de fer fédéraux.

1917		1918		Comparées à 1917	
Fr.	%	Fr.	%	en plus	en moins
2836 km		2836 km jusqu'en septembre			
69 688 729	37.00	2882 km dès octobre			
		Fr.	%	Fr.	Fr.
I. Produit du transport des voyageurs . . . .		74 016 223	32.53	4 327 494	—
II. Produit du transport des bagages, des animaux et des marchandises:					
6 791 968	3.61	1. transport des bagages . .	7 150 303	3.17	358 334
3 659 442	1.94	2. " " animaux .	5 519 838	2.45	1 860 396
106 349 518	56.48	3. " " marchandises	136 405 142	60.51	30 055 624
116 800 928	62.03		149 075 283	66.13	32 274 354
1 822 649	0.97	III. Produit des transports postaux . . . .	2 333 247	1.04	510 599
188 312 306	100.00	Total	225 424 753	100.00	37 112 447

*B. Exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance.*

Fr.	%		Fr.	%	Fr.	Fr.
42 148	23.92	I. Transport des voyageurs	41 251	27.85	—	897
4 330	2.46	II. " " bagages	4 404	2.97	74	—
853	0.48	III. " " animaux	2 882	1.94	2 029	—
126 240	71.66	IV. " " marchandises	97 046	65.49	—	29 194
2 600	1.48	V. Transports postaux	2 600	1.75	—	—
<b>176 171</b>	<b>100.00</b>	Total	<b>148 183</b>	<b>100.00</b>	—	<b>27 988</b>

Dans le tableau ci-dessus, lettre A, les recettes suivantes provenant de transports extraordinaires sont comprises sous la rubrique des recettes d'exploitation :

- a. pour les transports militaires effectués de juillet 1917 à novembre 1918 et qui sont à la charge de la Confédération . . . . . fr. 6 322 768
- b. pour les transports d'évacués et de blessés en transit par la Suisse, de janvier à novembre 1918 " 3 117 881
- c. pour le transport d'octobre 1917 à octobre 1918 des prisonniers de guerre internés en Suisse " 813 193
- d. pour le transport de prisonniers de guerre en transit par la Suisse . . . . . " 269 718

En outre, les surtaxes pour trains directs de janvier à novembre 1918 . . . . . " 1 584 166

Comparativement à 1917, les diverses catégories de transport accusent les différences suivantes exprimées en pour-cent :

Voyageurs . . . . .	+	5.84 % (en 1917: + 10.56 %)
Bagages . . . . .	+	5.01 % (" 1917: + 3.24 %)
Animaux . . . . .	+	33.70 % (" 1917: + 1.75 %)
Marchandises . . . . .	+	22.03 % (" 1917: - 1.51 %)

La comparaison des recettes de chaque mois avec celles du mois correspondant de l'exercice précédent donne les différences suivantes :

Service des voyageurs	Service des marchandises (bagages et animaux compris)	Service des voyageurs	Service des marchandises (bagages et animaux compris)
Janvier . + fr. 479 458	+ fr. 255 252	Juillet . . — fr. 3 498	+ fr. 4 290 578
Février . + " 699 183	+ " 2 398 380	Août . . — " 15 471	+ " 4 569 547
Mars . . + " 92 415	+ " 808 386	Septembre . + " 1 298 112	+ " 4 277 260
Avril . . — " 275 087	+ " 1 650 695	Octobre . . + " 835 708	+ " 4 638 034
Mai . . + " 82 409	+ " 3 431 531	Novembre . + " 77 975	+ " 375 827
Juin . . + " 1 094 290	+ " 4 374 463	Décembre . — " 38 000	+ " 1 715 000

Il y a lieu de relever encore ce qui suit à propos des résultats ci-dessus :

*Service des voyageurs.*

La nouvelle restriction d'horaire a eu pour effet de faire tomber le nombre des personnes transportées qui était encore de 82 708 596 en 1917 à 68 370 845 en 1918; il a donc diminué de 14 337 751 unités ou de 17.3 %. Mais comme le relèvement des suppléments de taxes entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juin s'est, malgré ce recul du trafic, traduit par une augmentation de recettes de fr. 4 327 494, la recette moyenne par voyageur qui était de 84.29 et en 1917 est montée à fr. 1.08. La frontière italienne n'ayant été ouverte que rarement et pour des périodes de courte durée, le tronçon en tunnel Brigue-Iselle n'a produit, pour le service des voyageurs, que fr. 22 440 contre fr. 106 700 en 1917.

*Service des marchandises (bagages et animaux compris).*

Les difficultés auxquelles l'importation s'est heurtée ont été plus grandes encore au cours de l'exercice que pendant les années précédentes. En outre, les arrivages de charbon en provenance d'Allemagne ont presque complètement cessé durant les deux derniers mois de l'année. La diminution du tonnage transporté répond exactement à celle de l'année passée; ce recul a été de 956 757 tonnes soit de 6.7 %. L'augmentation de recettes qui, en dépit de cet affaiblissement de trafic, s'est élevée à fr. 32 784 953, est due uniquement aux suppléments de taxes qui, depuis le relèvement du 10 mai, sont en moyenne de 60 % du tarif normal. Le produit moyen par tonne qui était de fr. 8.33 est monté à fr. 11.39. Le trafic du tronçon en tunnel Brigue-Iselle a subi une légère amélioration, il a repris le niveau de 1916 par fr. 628 984.

*Navigation à vapeur sur le lac de Constance.*

La recette totale du trafic est de fr. 27 988 inférieure à celle de l'année précédente, elle n'a donc été que de fr. 148 183. Cette diminution est presque exclusivement imputable au service des marchandises, le trafic-marchandises allemand-italien ayant été interrompu et les importations d'Allemagne en Suisse ayant rencontré de sérieux obstacles.

### f. Détaxes.

Nouvelles affaires en 1918:

- 5 424 demandes de restitution de taxes-voyageurs (y compris 307 demandes de détaxes portant sur des abonnements généraux);  
8 584 réclamations concernant des taxes de transport, frais accessoires et fourvoiements (erreurs d'acheminement) en trafic direct suisse et international des marchandises et animaux.

Il a été liquidé:

- 5 076 demandes de restitution de taxes-voyageurs et  
8 122 réclamations portant sur des taxes-marchandises, des frais accessoires et des fourvoiements (54 097 envois au total).

## III. Département de l'exploitation.

### a. Généralités.

**1.** Notre ravitaillement en combustible pour le chauffage des locomotives ne s'est point amélioré au cours de l'exercice. Etant donné le peu d'importance de nos stocks de charbon et le petit nombre des arrivages, il nous a fallu procéder, à deux reprises, à de sensibles *réductions de la somme des parcours*. Le 1<sup>er</sup> mars 1918, le troisième horaire réduit du 22 octobre 1917 a été remplacé par un quatrième horaire réduit procurant par mois une économie totale de 302 000 kilomètres de trains (trains de voyageurs et trains de marchandises) à peu près. Le 2 décembre, il nous a fallu remplacer ce quatrième horaire par un cinquième, plus réduit encore, qui, comparativement au précédent, économise 225 000 kilomètres de trains (voyageurs et marchandises) par mois, en chiffre rond, la suppression du service des voyageurs le dimanche étant comprise dans ce chiffre. Ces mesures ont permis de diminuer la consommation de charbon de 4 700 tonnes environ par mois.

**2.** La question de la *réduction de la durée du travail à 8 heures et du temps de présence à 12 heures au maximum par 24 heures* a été discutée dans une audience accordée par le Conseil fédéral aux Associations réunies du personnel. Cette conférence a eu lieu le 1<sup>er</sup> juillet sous la présidence du chef du Département des chemins de fer. Vu les circonstances actuelles, nous n'avons pas cru pouvoir recommander de réduire plus que cela n'a déjà été fait l'année passée, la durée du travail. Il n'a d'ailleurs pas été pris de décision. Afin de permettre au personnel de se livrer à des *travaux agricoles*, on continuera à répartir, autant que possible selon ses désirs, les tours de service, les jours de repos et les jours de congé. Nous avons soumis au Département des chemins de fer, en vue de la *revision de la loi sur la durée du travail*, des projets portant sur la loi elle-même et l'ordonnance d'application, accompagnés d'un rapport exposant les motifs des innovations proposées.

**3.** Les *principes* arrêtés pour la *délivrance de boissons chaudes et de rafraîchissements au personnel*, dans le but de restreindre la consommation de l'alcool, ont été soumis à une revision, et une édition plus précise en a été faite, en vue de leur application uniforme dans tous les arrondissements. Le personnel des postes et des douanes a été autorisé, à des conditions convenues, à utiliser les *cuisines laitières* des chemins de fer fédéraux.

**4.** Les chemins de fer fédéraux se sont chargés, dès le 1<sup>er</sup> janvier 1919, de l'exploitation du *port du Rhin à Bâle-St-Jean*, en vertu d'une convention passée avec le Conseil d'Etat de Bâle-Ville les 17 septembre/4 octobre 1918.

**5.** A la demande du Département des chemins de fer, nous nous sommes déclarés d'accord de mettre MM. Gorjat, membre de la Direction du 1<sup>er</sup> arrondissement, et Matter, adjoint du chef principal de l'exploitation, en qualité de collaborateurs à la disposition de l'*Office central suisse des transports extérieurs (Fero)*. Ces messieurs continuent néanmoins à exercer leurs fonctions aux C. F. F. dans la mesure où ils ne sont pas mis à contribution par ledit office.

**6.** Les contrats nous liant avec la compagnie suisse des wagons-restaurants et la compagnie internationale des wagons lits, avec siège à Paris, quant à l'*exploitation de wagons-lits et de wagons-restaurants*, ainsi que de trains de luxe sur les chemins de fer fédéraux, ont été dénoncés pour le 31 décembre 1918.

**7.** L'arrêté du Conseil fédéral, du 23 avril 1915, concernant le *maintien des droits acquis au personnel de l'ancienne compagnie du Gothard* a, sur notre proposition au Département des postes et des chemins de fer, été renouvelé par arrêté du Conseil fédéral le 23 mars 1918 pour la période administrative allant du 1<sup>er</sup> avril 1918 au 31 mars 1921.

8. Nos *agents de Luino*, privés d'occupation du fait de la fermeture durable de la frontière, ont été rapatriés le 16 juillet par train spécial, via Pino, avec leurs familles, en même temps que le personnel des douanes suisses. Ils ont été répartis entre diverses stations, suivant les besoins.

### b. Service des gares et conduite des trains.

1. Le 1<sup>er</sup> avril 1918, il a été procédé à un *nouveau classement des gares, des stations et des bureaux d'expédition de marchandises*. Les anciennes règles ont été en partie modifiées en ce sens que l'avancement a été facilité par abaissement du minimum des points pour les inspections de gares, les stations de II<sup>e</sup> classe et les bureaux d'expédition de marchandises de II<sup>e</sup> classe. Par suite de cet allègement des conditions, 17 stations de III<sup>e</sup> classe, 1 gare de 1<sup>re</sup> classe et 2 bureaux d'expédition de marchandises de III<sup>e</sup> classe ont passé au rang immédiatement supérieur.

En tout, ont été promus dans une classe supérieure le 1<sup>er</sup> avril 1918, 3 stations desservies par un garde fonctionnant comme chef de station, 35 stations de III<sup>e</sup> classe, 4 stations de II<sup>e</sup> classe, 1 gare de III<sup>e</sup> classe, 2 gares de II<sup>e</sup> classe, 1 gare de 1<sup>re</sup> classe, 9 bureaux d'expédition des marchandises avec chef de bureau et 3 bureaux d'expédition des marchandises de III<sup>e</sup> classe; total 58.

Pour 15 gares, 13 stations et 14 bureaux d'expédition des marchandises, qui n'avaient pas atteint le nombre minimum des points nécessaires pour le maintien dans leur classe, on a renoncé à un déclassement, la diminution du trafic devant être considérée dans presque tous ces cas comme une conséquence de la guerre.

2. A la suite de l'arrêté du Conseil fédéral ordonnant, en service C.F.F.—C.F.F. en transit par des chemins de fer privés, d'*acheminer temporairement les wagons complets et les wagons vides par les lignes exigeant le moins de consommation de charbon*, nous avons examiné s'il y avait lieu d'appliquer cette même règle aux wagons complets utilisant exclusivement des lignes des chemins de fer fédéraux. De nombreuses modifications d'acheminement de ce genre ont également été ordonnées.

3. Dans sa séance du 10 juin 1918, le Conseil fédéral, se basant sur l'art. 3, alinéa 3, de la loi sur les traitements, nous a accordé l'autorisation de procéder à un *rappel de traitements* en faveur des commis entrés en apprentissage au service des stations pendant les années 1906 à 1908 et qui, en raison des circonstances extraordinaire de cette époque, avaient été nommés à poste fixe plus tard que ce n'est le cas habituellement. Ce rappel porte sur la moitié de la différence entre le traitement que ces fonctionnaires auraient reçu dans les conditions normales et celui qu'ils touchent effectivement aujourd'hui; il se produira sous forme d'augmentation extraordinaire de traitement avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 1916.

4. Il a été apporté à la manière d'opérer le *décompte de la location des wagons avec les chemins de fer étrangers* des modifications, qui sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> avril et qui, tout en simplifiant encore le travail du contrôle central des wagons, se traduisent par une notable économie de papier.

### c. Service des télégraphes et installations électriques.

Continuant la série de nos instructions techniques au personnel, nous avons fait paraître au cours de l'exercice une *description du block électrique de gare*.

### d. Service de la traction et des ateliers.

1. Le budget de 1918 prévoyait l'acquisition de  
8 locomotives à vapeur,  
7 locomotives à accumulateurs pour le service des manœuvres,  
550 wagons.

La hausse considérable des prix et l'installation de la traction électrique nous ont engagés à renoncer à la commande de locomotives à vapeur.

Nous avons adjugé de la manière suivante 20 des locomotives électriques nécessaires à la traction sur la ligne du Gothard, en plus des 4 locomotives d'essai commandées déjà précédemment, savoir: aux maisons Brown, Boveri & Cie, S. A., de Baden, et aux Ateliers de constructions d'Oerlikon, l'équipement électrique, et à la Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour, la partie mécanique.

En outre, nous avons acheté aux Ateliers de construction d'Oerlikon 2 locomotives électriques à courant triphasé F<sup>b</sup> 4/4 pour le tronçon Iselle-Sion et 2 locomotives électriques de la série BB construites pour des essais sur le tronçon Seebach-Wettingen et que nous utiliserons sur le tronçon Berne-Scherzliigen, ainsi qu'une locomotive à courant alternatif, série CC, à la Société à responsabilité limitée des Usines Siemens-Schuckert, de Berlin.

2. Les essais de *chauffage des locomotives au bois* ayant donné de bons résultats, nous avons décidé d'aménager un grand nombre de machines de manière à pouvoir y faire usage de ce combustible.

3. 8 locomotives de la série C<sup>5/6</sup> seront munies de l'éclairage électrique à dynamo. En outre, 3 des locomotives électriques seront installées pour le *chauffage électrique des trains*. En même temps, nous établirons, à titre d'essai, le chauffage électrique dans 6 voitures.

4. 4 voitures de la série B ont été transformées en *locomotives à accumulateurs* et 5 autres en *wagons plats à accumulateurs* pour le service des manœuvres dans diverses stations. Elles remplaceront des locomotives à vapeur et seront livrées en 1919.

5. Le budget de 1918 prévoyait la commande de 300 wagons série K<sup>3</sup>, de 200 wagons série L<sup>6</sup> (wagons à charbon) et de 50 wagons série M<sup>6</sup>. Ces wagons ont été commandés à la Société industrielle suisse, à Neuhausen, et à la Fabrique suisse de wagons, à Schlieren.

Par la suite, il n'a été construit que 200 wagons du type K<sup>3</sup>, tandis qu'il a été établi 300 wagons à charbon série L<sup>6</sup>, et commandé en plus 90 wagons série L<sup>6</sup>.

Les nouveaux wagons à charbon se répartissent donc comme suit:

Wagons neufs . . . . .	390,	représentant une charge normale de 7320 t.,
Wagons transformés . . . . .	170,	" " " 2235 t.,
Ensemble . . . . .	560,	" " " 9555 t.

Ont été transformés de vieilles voitures, de vieux fourgons, des wagons à freins, des wagons transporteurs de gaz et de vieux wagons-poste. On a aussi utilisé des châssis disponibles.

6. 210 wagons des séries L<sup>2</sup>, M<sup>4</sup> et M<sup>6</sup> ont été aménagés pour le transport de la tourbe.

7. Vu la situation favorable du marché et les travaux d'électrification, nous avons *vendu 3 vieilles locomotives à vapeur*, qui ne répondent plus aux exigences actuelles et ne pouvaient être utilisées que dans une mesure restreinte.

8. Nous avons continué à faire procéder, comme en 1915, 1916 et 1917, à l'achat de divers matériaux par le service de la traction et des ateliers. La *centralisation de ce service* a permis de faire des achats en gros, elle nous a de nouveau procuré de notables économies et d'autres avantages appréciables.

9. Il a été commandé les objets et matériaux suivants:

44 vérins fixes et à chariot,	25 000 kg. d'huile de térbenthine,
54 pompes de graissage pour locomotives,	1 400 joints et feuilles de joints en amiante pour haute pression,
8 prises de courant pour locomotives électriques et diverses pièces de réserve pour l'équipement des locomotives électriques,	18 421 pièces diverses d'appareils de traction et de choc,
1 compresseur Compound à rotation,	12 792 tubes bouilleurs,
21 lanternes à signaux,	11 200 viroles pour tubes bouilleurs,
2 régulateurs automatiques de tension pour locomotives électriques,	1 160 tubes sans soudure,
9 groupes de transformateurs pour stations électriques de charge,	400 m. tubes en fer coulé,
70 essieux de tenders et de wagons,	1 604 t. de sabots de freins,
250 roues pleines,	131 t. de barreaux de grille,
30 corps de roues à rayons,	409 t. de billettes de fer homogène,
6 520 bandages de roues,	21 400 kg. de tôle et fers divers,
900 boîtes d'essieux ou pièces de boîtes,	300 t. de fil de fer zingué,
16 850 ressorts divers et feuilles de ressort,	1 000 m. de courroies pour dynamos d'éclairage,
1 770 barres d'acier pour ressorts,	1040 t. de cuivre et de fil de cuivre électrolytique,
2 700 kg. métal delta en barres,	2 200 kg. de cuivre phosphoreux,
21 000 " de plomb,	3 000 " de soudure forte de cuivre,
10 t. d'antimoine,	5 589 " de tôle et fil de laiton,
150 kg. de flocons de graphite,	31 000 " d'huile de lin,
1 700 " de borax,	3 700 " d'huile d'osmoline et de graisse de paragone,
6 000 " de eraie,	4 000 " d'huile à parquet,
50 000 " de benzine,	16 000 " de savon noir,
600 000 " de pétrole,	22 600 " de graisses diverses et de suif,
13 600 " d'huile de lampe,	1 400 t. de houille de forge,
	210 t. de charbon de hêtre,
	1 982 t. de gailettes et boulets d'anthracite.

Y compris les 345 822 t. de combustible pour locomotives et d'huile de graissage achetées par le service de la traction et des ateliers, la valeur totale des commandes ci-dessus se monte à fr. 76 280 000 en chiffre rond, dont fr. 66 098 000 sont inscrits à l'article „Achats des comptes des économats“ (voir pages 126 et 127 ci-après) alors que le solde de fr. 10 182 000 environ concerne les ateliers. Les achats effectués directement par les économats des cinq arrondissements (imprimés non compris, leur commande étant du ressort de l'administration des imprimés) s'élèvent à fr. 7 310 000, c'est-à-dire à 10,4 % de la somme totale de fr. 74 984 000 portée aux comptes de ces services.

10. La *rente des vieux matériaux* des ateliers a produit au cours de l'exercice fr. 910 332.

**11.** Les ouvriers des ateliers ont bénéficié d'augmentations de salaire au delà du maximum ordinaire pour une somme totale de fr. 127 000 en chiffre rond.

En outre, le salaire minimum par heure des ouvriers des ateliers d'Yverdon et de Bellinzone a été relevé d'une classe à partir du 1<sup>er</sup> juillet. Les ouvriers des ateliers en question sont donc désormais sur le même pied que ceux des ateliers d'Olten, de Romanshorn et de Coire.

**12.** Afin de ne pas établir d'inégalité entre les ouvriers du service de la traction et les *ouvriers des ateliers*, nous avons porté les *indemnités pour voyages de service* allouées à ces derniers aux taux touchés par les premiers en vertu de l'art. 9 du règlement n° 25, et de l'art. 3 du règlement n° 21.

**13. L'effectif des ouvriers des ateliers**, leur répartition par classes et le chiffre du salaire moyen par heure, au 1<sup>er</sup> mai 1918 et au 1<sup>er</sup> mai 1917 sont indiqués dans le tableau ci-contre.

**14.** Les livraisons de *combustible pour locomotives* ont atteint pendant

La consommation s'est élevée à . . . . . 401 487 " l'exercice le total de . . . . . 345 822 tonnes

Il a donc dû être prélevé 55 665 tonnes sur les réserves.

Les prix, qui au début de l'année variaient entre fr. 83 et fr. 100 la tonne prise à la mine ou à la gare de la mine, ont peu à peu augmenté et fini par être de fr. 190 à fr. 224 par tonne. Par suite de l'entrée en vigueur du IV<sup>e</sup> accord économique germano-suisse, nous avons dû, à partir du 16 mai, payer la tonne fr. 190 à fr. 222.40 selon la provenance. Avant la IV<sup>e</sup> réduction d'horaire (1<sup>er</sup> mars 1918), nos stocks de combustible s'élevaient encore à 93 100 tonnes, tandis qu'ils étaient tombés, au moment de la V<sup>e</sup> réduction d'horaire (2 décembre 1918), à 85 400 tonnes en chiffre rond. Le 31 décembre 1918, ils n'étaient plus que de 60 916 tonnes.

# Nombre et répartition par classe des ouvriers des ateliers, et salaires moyens par heure au 1<sup>er</sup> mai 1918 et 1917.

Ateliers	Ouvriers classés						Ouvriers ayant dépassé le maximum ordinaire						Salaire moyen par heure dans les trois classes*					
	Nombre par classe de salaire			Nombre par classe de salaire			Nombre par classe de salaire			Nombre par classe de salaire			Cts.			Cts.		
	I	II	III	Total	I	II	III	Total	I	II	III	Total	0/0	I	II	III	Total	
Yverdon . . . . .	1918	216	115	56	387	1	22	410	172	97	33	302	78,04	81,09	66,90	57,39	73,44	
	1917	242	112	74	428	1	20	449	167	89	32	288	67,29	78,93	66,45	56,42	71,72	
Fribourg . . . . .	1918	72	33	16	121	—	5	126	39	26	9	74	61,16	76,99	67,36	59,44	72,04	
	1917	66	37	15	118	—	6	124	29	22	7	58	49,45	76,45	66,57	59,38	71,25	
Bième . . . . .	1918	206	169	20	395	—	17	412	169	144	12	325	82,88	84,45	70,11	61,00	77,12	
	1917	227	167	39	433	—	11	444	168	140	19	327	75,52	81,04	68,87	58,77	74,68	
Olten . . . . .	1918	380	291	48	719	6	51	776	285	244	35	564	78,44	81,77	68,14	62,25	74,95	
	1917	417	289	56	762	7	43	812	273	207	30	510	66,83	78,97	66,27	59,48	72,72	
Zurich . . . . .	1918	445	134	83	662	5	12	679	315	102	48	465	70,25	82,82	70,48	62,42	77,77	
	1917	470	138	100	708	7	—	715	275	100	43	418	59,64	80,39	69,07	60,68	75,57	
Romanshorn . . . . .	1918	37	11	16	64	5	2	71	29	8	4	41	64,06	80,54	64,46	56,12	71,67	
	1917	36	8	18	62	7	2	71	25	6	7	38	61,39	79,68	64,50	55,39	71,31	
Rorschach . . . . .	1918	136	76	46	258	3	20	281	101	63	31	195	75,58	79,95	68,51	60,80	73,17	
	1917	152	77	51	280	2	16	298	91	60	27	178	63,57	77,66	67,52	59,37	71,21	
Coire . . . . .	1918	129	77	21	227	14	9	250	116	72	17	205	90,31	80,95	66,82	60,43	74,26	
	1917	134	78	23	235	—	10	245	111	69	13	193	82,33	79,86	66,23	58,74	73,32	
Bellinzone . . . . .	1918	317	107	67	491	—	22	513	203	87	54	344	70,06	80,07	67,20	60,37	74,58	
	1917	332	117	70	519	—	11	530	174	76	44	394	56,65	77,36	65,44	57,71	72,69	
Total et moyenne	1918	1938	1013	373	3324	34	160	3518	1429	843	213	2515	75,66	81,56	68,40	60,49	75,18	
	1917	2076	1023	446	3545	24	119	3688	1313	769	222	2304	64,99	79,12	66,96	58,63	73,03	

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

A raison de 305 journées de 9 heures, le revenu annuel d'un ouvrier des ateliers s'élève en moyenne, en 1918:

a. à fr. 2 238,82 (305 × 9 × 81,56) pour la 1<sup>re</sup> classe de salaire, à fr. 2 063,69 (305 × 9 × 75,18) en moyenne totale pour 1918.

b. " " 1 877,58 (305 × 9 × 68,40) " " 2 004,67 (305 × 9 × 73,03) " " 1917,

c. " " 1 660,45 (305 × 9 × 60,49) " " 59,02 " " soit augmentation du revenu annuel moyen = fr. 59,02.

L'augmentation du revenu annuel moyen représenté sur les 3324 ouvriers classés dont il est fait mention ci-dessus un surcroît de dépense de 3324 fr. 59,02 = fr. 196 182,48 pour l'année entière.

Pour ceux qui travaillent à la tâche, le revenu annuel est plus élevé.

En plus des sommes ci-dessus, il a été payé aux ouvriers des ateliers fr. 1 442 en moyenne par homme à titre d'allocation de renchérissement pour 1918.

## IV. Département des travaux.

### a. Généralités.

**1.** Nous avons édité de nouvelles prescriptions conformément auxquelles *la durée du travail* dans le service d'entretien de la voie est fixée en moyenne pour toute l'année à 54 heures par semaine. La répartition de la durée du travail sur les divers jours ouvrables et les heures de la journée est laissée aux Directions d'arrondissement, soit aux services qui sont sous leurs ordres. De cette manière, il sera possible d'adapter le temps de travail à l'horaire.

**2.** Les prescriptions concernant les *allocations* au personnel de la voie et des télégraphes *pour travaux extraordinaire de nuit* disposent que si le travail de nuit est effectué au lieu du domicile de l'agent ou à une distance de 3 km au plus de la station du lieu de domicile, les allocations sont réduites de 25 %. L'Association des chefs de district et de leurs aides nous ayant priés d'abroger cette restriction, nous avons fait droit à sa demande.

**3.** Nous avons fait des démarches auprès des offices cantonaux de l'alimentation afin d'obtenir, pour les *cuisines communes des ouvriers du service de la voie*, un supplément de denrées monopolisées (pâtes alimentaires, riz, farine) en plus des rations ordinaires. Nous nous sommes en outre efforcés de faire accorder à tous les gardes et ouvriers de ce service une deuxième *carte de fromage*. A quelques exceptions près, nos demandes ont été bien accueillies. D'autres mesures sont encore à l'étude en vue de procurer des denrées alimentaires aux cuisines communes et d'améliorer la nourriture des ouvriers.

**4.** Etant données la situation critique dans laquelle se trouve notre pays et la difficulté que l'on éprouve à se procurer des denrées alimentaires, tous les arrondissements ont fait, cette année de nouveau, les plus grands efforts pour rendre arable le sol en friche qui s'y prêtait et pour développer la production agricole et potagère dans les terrains non cultivés appartenant au chemin de fer.

Le tableau suivant présente un aperçu des résultats obtenus:

Arrondissements	Cultures nouvelles					
	depuis le commencement de la guerre jusqu'à fin 1917		en 1918		Total	
	pommes de terre et légumes	céréales	pommes de terre et légumes	céréales	pommes de terre et légumes	céréales
Arrondissement I <sup>1)</sup>	75 300	5 800	118 600	12 600	193 900	18 400
" II <sup>2)</sup>	192 700	54 000	135 200	13 600	327 900	67 600
" III <sup>3)</sup>	438 000	118 000	87 500	22 500	525 500	140 500
" IV <sup>4)</sup>	222 500	22 000	55 400	38 200	277 900	60 200
" V	181 600	21 500	151 600 <sup>5)</sup>	62 600 <sup>6)</sup>	333 200 <sup>7)</sup>	84 100 <sup>8)</sup>
Ensemble	1 110 100	221 300	548 300	149 500	1 658 400	370 800

<sup>1)</sup> dont 117 600 m<sup>2</sup> nouvellement défrichés.

<sup>2)</sup> " 33 700 " " "

<sup>3)</sup> " 51 800 " " "

<sup>4)</sup> " 20 000 " " "

Ensemble 223 100 m<sup>2</sup>.

<sup>5)</sup> dont 135 700 m<sup>2</sup> de terrain appartenant à des tiers et pris à bail par le chemin de fer.

<sup>6)</sup> dont 62 000 m<sup>2</sup> de terrain appartenant à des tiers et pris à bail par le chemin de fer.

Nous avons en outre recommandé au personnel de cultiver des haricots à fleurs, des topinambours et des pavots, mettant gratuitement à sa disposition une certaine quantité de semence. Il a aussi été distribué de petits mémentos renfermant des conseils pour la culture du pavot et du haricot à fleurs ainsi que les soins à donner à ces plantes.

**5.** La Commission technique de la Société suisse des *constructeurs de ponts* nous a demandé d'étudier en commun des problèmes techniques touchant la construction des ponts. Nous avons promis notre collaboration.

### b. Travaux.

Le *budget de construction* de 1918 prévoyait une dépense de fr. 51 746 800. Le Conseil d'administration a, plus tard, voté un crédit complémentaire de fr. 9 700 000 pour l'installation de la traction électrique sur les lignes de Scherzligen-Berne et de Brigue-Sion, enfin, par arrêté fédéral du 26 juin 1918, il nous a été alloué un crédit complémentaire de fr. 5 600 000 pour l'acquisition de locomotives électriques; le total du budget de construction de 1918 s'est donc élevé à fr. 67 046 800.

La somme effectivement dépensée a été de fr. 63 293 364, autrement dit de fr. 3 753 436 inférieure aux prévisions. Ce fait n'a d'ailleurs rien d'extraordinaire. Avant la guerre déjà, les dépenses de construction ne se montaient généralement qu'à 80 % des sommes portées au budget, les travaux n'ayant pas toujours pu être exécutés conformément au programme, soit parce que la procédure d'approbation des plans occasionnait des retards, soit par suite d'autres empêchements. Malgré les difficultés créées par la guerre, l'activité de notre administration a donc été très grande en matière de construction. On s'en rend encore mieux compte si l'on compare le montant absolu des dépenses annuelles.

En 1903 il a été de Fr. 30 319 737	En 1911 il a été de Fr. 29 388 966
" 1904 " " " 33 971 598	" 1912 " " " 37 378 284
" 1905 " " " 33 928 432	" 1913 " " " 54 169 014
" 1906 " " " 34 460 678	" 1914 " " " 45 634 152
" 1907 " " " 37 314 084	" 1915 " " " 28 413 058
" 1908 " " " 40 448 800	" 1916 " " " 23 732 199
" 1909 " " " 28 144 993	" 1917 " " " 20 091 162
" 1910 " " " 30 265 634	" 1918 " " " 63 293 364

En 1918, les *dépenses de construction* sont donc de fr. 9 124 350 plus élevées qu'en 1913, époque à laquelle elles avaient atteint leur point culminant depuis la nationalisation. Cette augmentation est surtout la conséquence des travaux d'électrification qui ont été menés très énergiquement, mais elle résulte aussi de la hausse des prix des matériaux de construction et du renchérissement de la main-d'œuvre.

Le manque de matière première et d'ouvriers, ainsi que la difficulté qu'on avait à se procurer des vivres pour ces derniers ont exercé une influence défavorable sur la marche des travaux. C'est seulement après la cessation des hostilités, la démobilisation partielle des troupes suisses occupant la frontière et après l'arrêt de la fabrication des munitions et du matériel de guerre, autrement dit, vers la fin de l'exercice, que la main-d'œuvre est devenue plus abondante. Mais le manque de matériaux de construction et tout particulièrement des fers s'est fait sentir encore plus vivement que par le passé.

L'importation de nouveaux rails a subi de nombreux à-coups et a même cessé complètement à partir du mois d'octobre.

La *double voie Viège-Brigue* a été ouverte à l'exploitation le 21 décembre. Le corps de la voie a été établi pour la double voie entre *Longean* et *Mâche*, et en décembre la nouvelle voie a pu être ouverte à l'exploitation entre *Pierrefitte* et *Mâche*.

Les travaux d'infrastructure pour la double voie *Kiesen-Thoune* sont à peu près achevés sur le tronçon *Kiesen-Uttigen* et sur une partie du tronçon *Uttigen-Thoune*. Le nouveau pont de l'Aar près d'Uttigen a été monté. Sur la ligne *Siviriez-Romont*, les travaux de construction de la double voie ont été poursuivis; ils ont été commencés entre *Daillens* et *Ependes* et entre *Rheineck* et *St. Margrethen*.

Au cours de l'exercice, les deux points d'évitement de la *ligne du Monte Ceneri*, *Al Sasso* et *San Ambrogio*, ont été achevés. Les haltes de *Pontenet*, *Buix* et *Altendorf* ont été ouvertes à l'exploitation. Nous avons conclu avec la commune de *Giornico* un contrat selon lequel il sera établi, à proximité de cette localité, une halte; après l'ouverture de celle-ci, la station actuelle sera supprimée. Nous nous sommes également déclarés prêts à établir une halte à proximité du village de *Pollegio*, entre les stations de *Bodio* et de *Biasea*.

Le manque d'ouvriers et de matériaux a de nouveau retardé considérablement la marche des travaux de construction du *II<sup>e</sup> tunnel du Simplon*. Du côté nord, la maçonnerie a été terminée le 1<sup>er</sup> juin, et l'on a pu commencer les travaux de reconstruction du 1<sup>er</sup> tunnel. Du côté sud, on n'a, faute d'ouvriers, plus travaillé que pendant la matinée depuis le 16 juin; le 21 juin, il a fallu suspendre les travaux d'excavation et, plus tard, cesser complètement ceux de maçonnerie. Il reste encore à parachever 1863 m de la galerie parallèle au tunnel terminé. En août, on a travaillé à la démolition des conduites tubulaires et à l'enlèvement des voies de service; mais ces travaux n'ont pu être achevés, car, à partir de septembre, les autorités italiennes n'ont plus permis de passer la frontière. Le personnel occupé à la construction du II<sup>e</sup> tunnel du Simplon a été congédié pour le 31 décembre; l'achèvement des travaux restant à exécuter a été remis à des temps meilleurs.

Dans diverses stations, les voies ont été étendues et les installations de chargement agrandies, des passages à niveau où la circulation était très forte ont été remplacés par des passages supérieurs ou inférieurs. Dans certains cas, il a fallu procéder à des agrandissements par suite de l'exploitation intensive des tourbières.

Vu le manque de pétrole, l'insuffisance des importations de charbon et, par conséquent, les difficultés auxquelles se heurtait la fabrication du gaz, nous avons installé la lumière électrique dans nombre de stations, de locaux de service et de logements. En 1917, la S. A. Gasakkumulator, de Stockholm, a installé à ses propres frais 15 signaux avancés avec *appareils à occultations Aga* sur le tronçon Bâle-Pratteln. Comme ces installations ont donné de bons résultats, notre administration en a fait l'acquisition.

Par suite de l'installation de la traction électrique, c'est-à-dire de l'emploi de lourdes locomotives électriques, il faut *renforcer ou reconstruire* la plupart des *ponts métalliques* du tronçon de montagne du Gothard. Jusqu'à la fin de l'exercice, on avait achevé le renforcement de la superstructure métallique de 8 ponts assez importants sur le tronçon Erstfeld-Göschenen. On a commencé à remplacer d'autres ponts métalliques par des ponts en pierre.

Les appareils centraux ont été, soit complétés soit entièrement transformés à la gare de Gossau et dans les stations de Martigny, Niederschöntal-Frenkendorf, Wangen près d'Olten, Herzogenbuchsee, Deitingen, Selzach, Bonstetten-Wettswil, Hedingen, Schänis et Emmishofen-Kreuzlingen.

Les travaux d'agrandissement de la gare aux voyageurs de *Biénné* ont été continués. Les terrassements pour le bâtiment aux voyageurs ont été achevés dans la mesure où l'état des autres travaux le permettait. L'enfoncement des pilotis pour la fondation a commencé. En outre, on a entrepris et en partie terminé l'établissement de passages inférieurs pour 6 rues et d'un pont sur la *Suze*.

Le Conseil municipal de Berne nous a communiqué, le 5 juin, le rapport de M. le Dr Gleim, ingénieur en chef, à Hambourg, sur la gare de *Berne* et les projets d'agrandissement de celle-ci. La procédure à suivre pour l'examen des questions se rapportant à la gare fut discutée dans une conférence avec une délégation du Conseil municipal et il fut convenu qu'on étudierait d'abord l'amélioration de la ligne d'accès partant du Wylerfeld et aboutissant à la gare aux voyageurs de Berne, amélioration qui nécessite, entre autres, la construction d'un nouveau pont sur l'*Aar*.

Le projet d'agrandissement de la gare de *Thoune* a été approuvé le 28 septembre 1918 par le Département suisse des chemins de fer. Puis, on est entré en pourparlers au sujet des expropriations. En approuvant le projet, le Département a fixé au Conseil d'Etat et au Conseil municipal de Thoune un délai échéant à fin 1918 pendant lequel ces autorités devraient déclarer définitivement si elles acceptaient ou repoussaient les conditions selon lesquelles elles auraient à se charger de l'excédent de frais que l'élargissement des routes croisant les voies entraînerait. Sur demande du Conseil municipal de Thoune, ce délai a été prolongé jusqu'à fin mars 1919. Dès que la réponse de la commune de Thoune et du canton de Berne nous sera parvenue, nous élaborerons les projets de détail et nous nous mettrons à l'œuvre sitôt après leur approbation.

Sur demande du Conseil d'Etat du canton de Zurich, l'exécution du projet de *dépôt de locomotives* à la gare de *Zurich* a été ajournée. Bien que ce projet ait déjà été approuvé par les autorités, on attendra pour commencer les travaux que la commission désignée par la municipalité pour examiner la question de la transformation de la gare ait présenté son rapport et que cette affaire soit complètement élucidée.

Avant de procéder à la reconstruction de la *ligne de la rive gauche du lac de Zurich* sur le territoire de la ville de Zurich, nous avons adjugé aux entrepreneurs Fiez et Leuthold, de Zurich, les travaux de *dérivation de la Sihl* dans cette ville. Commencés le 24 mars, ces travaux ont déjà fait de grands progrès au cours de l'exercice.

### c. Entretien de la voie.

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

### d. Installation de la traction électrique.

**1.** En vue de l'installation de la traction électrique au delà d'Erstfeld, nous avons commencé la pose des boulons porteurs de la ligne de contact dans les tunnels des tronçons Erstfeld-Lucerne et Arth Goldau-Zurich.

**2.** Etant donné que les administrations qui, utilisant en commun des gares et des stations avec les chemins de fer fédéraux, adoptent la traction électrique ou tout au moins en étudient l'introduction, deviennent de plus en plus nombreuses et entrent en négociations à ce sujet avec les C. F. F., nous avons donné à cet égard des instructions aux Directions d'arrondissement.

**3.** Le Comité de direction du *chemin de fer du Sud-Est suisse* nous a demandé si et à quelles conditions nous pourrions lui fournir, sous la forme de courant monophasé, l'énergie nécessaire à l'exploitation de sa ligne. Nous lui avons fait une offre pour de l'énergie qui serait fournie, à la tension du courant de travail, par la sous-station de Goldau, une fois celle-ci et l'usine d'Amsteg achevées.

4. La Direction du *chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg* nous a soumis diverses questions relatives à l'électrification de ses lignes. Nous avons répondu qu'en cas d'électrification immédiate de ce chemin de fer, nous étions prêts à autoriser sous certaines conditions l'électrification de notre tronçon Wattwil-Ebnat et l'équipement de diverses voies des chemins de fer fédéraux dans les gares communes de St-Gall, Lichtensteig, Wattwil et Ebnat pour l'exploitation électrique.

5. Nous avons conclu avec la Société anonyme des Forces motrices bernoises un contrat pour la fourniture par cette dernière de l'énergie électrique nécessaire à l'*exploitation de la ligne Scherzlingen-Berne*.

6. Le *tronçon Scherzlingen-Thoune* a été ouvert à l'exploitation électrique le 1<sup>er</sup> décembre 1918, après cérémonie par le Département suisse des chemins de fer.

7. Au cours de l'exercice, nous avons fait les levés de terrains pour l'usine de la Barberine et entrepris l'élaboration du projet de construction.

#### 8. Travaux.

a. *Tronçon Erstfeld-Bellinzona*. Les travaux de construction des usines de Ritom et d'Amsteg ont été poursuivis.

*Usine de Ritom*. Les derniers grands travaux à adjuger étaient l'exécution de la galerie d'aménée et la construction du château d'eau. Cette adjudication n'avait pas eu lieu plus tôt parce que nous tenions à utiliser dans la plus large mesure possible le funiculaire qui longe la conduite forcée, pour les transports. Ce funiculaire, installations mécaniques comprises, a été achevé au cours de l'exercice. Les tubes de la conduite forcée ont presque tous été livrés. Nous avons également adjugé la quatrième colonne tubulaire de la conduite forcée. Le gros œuvre du bâtiment des machines, d'appareillage et des transformateurs a été terminé; on a commencé l'aménagement intérieur. La construction des machines transformateurs et appareils dans les diverses fabriques a été activée; ils pourront donc être montés dès avril 1919, c'est-à-dire aussitôt que les locaux seront achevés. L'épidémie de grippe a causé des retards assez considérables dans la marche des travaux. Il a fallu transformer en hôpital provisoire, pour les ouvriers grippés, une habitation de service.

*Usine d'Amsteg*. La dérivation de la Reuss au Pfaffensprung est presque terminée. Le niveau de la Reuss se rapprochant de l'étiage, les travaux du barrage ont été repris en automne. Dans les six galeries latérales du canal d'aménée, on est arrivé à la roche saine. Dans la galerie latérale du Fellital, on a continué l'excavation de la galerie d'aménée. Les creusages pour l'infrastructure de la conduite forcée sont terminés et les travaux de maçonnerie le sont aux deux tiers; à peu près. A Amsteg comme à Piotta, les travaux ont subi des retards considérables à cause de l'épidémie de grippe.

Sur le tronçon Erstfeld—Claro, tous les mât ont été montés, et l'on a commencé la pose des supports de la ligne de contact. Dans 6 stations, la construction des fondations en béton pour les mât des lignes de contact est effectuée; elle se poursuit dans les autres. Dans le tunnel du Gothard, on a monté les consoles de câbles. Dans les autres tunnels, on a commencé les tranchées pour câbles et l'étanchement des voûtes. Au cours de l'exercice, nous avons adjugé les principales fournitures ci-après: câbles à haute tension et câbles à courant faible avec les manchons de jonction s'y rapportant, poutrelles Grey comme mât de ligne, supports, isolateurs, câbles porteurs, fabrication de la ligne de contact à l'aide de cuivre électrolytique en barres, etc.

Le gros œuvre des sous-stations de Göschenen, Giornico et Giubiasco est à demi terminé, nous avons adjugé l'équipement électrique de ces sous-stations.

b. *Tronçon Bellinzona-Chiasso*. Dans les tunnels de la ligne du Monte Ceneri, on a commencé à forer les trous pour le scellement des boulons porteurs de la ligne de contact. En outre, on a fait d'importantes commandes de matériel.

c. *Tronçon Scherzlingen-Berne*. Les mât de la ligne de contact et les supports sont montés depuis Scherzlingen jusqu'au pont de l'Aar près de Berne; à l'exception d'un tronçon de 3,5 km entre Kiesen et Uttigen et du tronçon Wylerfeld-Berne, la ligne de contact est également montée.

Le gros œuvre des bâtiments de la station d'appareillage est achevé. On a commencé le montage des appareils. La station d'appareillage de Münsingen est complètement montée.

d. *Tronçon Brigue-Sion*. Sur les tronçons Brigue-Viège et Granges-St-Léonard, on a terminé le montage de la ligne de contact; il a été commencé sur les autres tronçons.

Les travaux de la ligne de transport de 25 000 volts ont été continués.

Les stations de transformateurs de Massaboden, Loèche et Granges sont entièrement montées. Le transformateur de réserve est prêt à être livré.

Ci-après nous donnons le relevé des dépenses de construction occasionnées par l'électrification jusqu'à fin 1918.

### Frais pour l'installation de la traction électrique de 1907 à 1918.

	Dépenses en 1918				Dépenses totales jusqu'à fin 1918			
	Compte Travaux en cours d'exécution	Dépenses de para-chèvement imputables sur le compte d'exploitation	Dépenses portées au compte de construction	Total	Compte Travaux en cours d'exécution	Dépenses de para-chèvement imputables sur le compte d'exploitation	Dépenses portées au compte de construction	Total
<b>Installation de la traction électrique:</b>								
Levers de plans et études de projets . . . . .	—	—	134 910.50	134 910.50	—	576.50	544 231.10	544 807.60
<b>Acquisition de forces hydrauliques:</b>								
<i>a.</i> Bassin de la Reuss (cant. d'Uri)	—	\$ 72 000. —	—	265 704.75	\$ 648 000. —	—	—	913 704.75
<i>b.</i> Haute Levantine (canton du Tessin) . . . . .	—	\$ 95 000. —	—	314 205.05	\$ 950 000. —	—	—	1 264 205.05
<i>c.</i> Forces hydrauliques du Rhône entre Fiesch et Märel* . . . . .	—	—	—	—	\$ 146 111.10	130 586.85	276 697.95	276 697.95
<i>d.</i> Forces hydraul. de la Binna *	—	—	—	—	\$ 23 215.65	45 023.15	68 238.80	68 238.80
<i>e.</i> Barberine, Eau-Noire et Trient	162 682.45	\$ 9 500. —	—	370 630.25	\$ 18 500. —	—	389 130.25	389 130.25
<i>f.</i> Lac de Lucendro . . . . .	—	—	—	300. —	—	—	300. —	300. —
<i>g.</i> Usine de l'Etzel . . . . .	—	—	—	220 000. —	—	—	220 000. —	220 000. —
<b>Equipement électrique des lignes:</b>								
<i>a.</i> Erstfeld-Bellinzona . . . . .	8 812 981.47	11 491.80	—	8 824 473.27	9 635 696.38	12 220.05	—	9 647 916.43
<i>b.</i> Brigue-Sion . . . . .	2 542 740.56	73 048.30	—	2 615 788.86	2 542 740.56	73 048.30	—	2 615 788.86
<i>c.</i> Scherzigen-Borne . . . . .	2 932 507.58	79 777.52	—	3 012 285.10	2 932 507.58	79 777.52	—	3 012 285.10
<b>Construction d'usines:</b>								
<i>a.</i> Transformation de l'usine de Brigue . . . . .	—	—	—	—	—	—	1 490 632.63	1 490 632.63
<i>b.</i> Usine d'Amsteg . . . . .	2 613 125.48	—	2 613 125.48	3 785 194.84	—	—	—	3 785 194.84
<i>c.</i> Usine de Ritom . . . . .	6 251 373.16	— 17.60	6 251 355.56	9 822 619.97	1 450.70	—	—	9 824 070.67
<i>d.</i> Usine de la Barberine . . . . .	6 575.60	—	6 575.60	6 575.60	—	—	—	6 575.60
<b>Ateliers de réparations:</b>								
Atelier de Bellinzona . . . . .	48 987.60	—	—	48 987.60	48 987.60	—	—	48 987.60
<b>Total</b>	23 370 973.90	340 800.02	134 910.50	23 846 684.42	29 945 162.58	1 952 899.82	210 473.73	34 108 536.13

\* Conformément au contrat de sous-cession conclu avec la S. A. de la Lonza, les redevances pour l'utilisation de l'eau sont, depuis le 1<sup>er</sup> Janvier 1917, à la charge de cette Société.

§ Redevances annuelles.

## e. Administration du matériel de la voie.

1. Les prix de vente des vieux *matériaux de superstructure*, en hausse constante depuis le commencement de la guerre, ont encore monté. Les demandes pour les besoins du pays n'ont cessé d'être très importantes; elles n'ont un peu fléchi qu'après la signature de l'armistice par les Etats de l'Entente et les Puissances centrales. Il n'a rien été exporté de ce matériel. De grandes quantités de rails, d'attaches de rails et de pointes d'aiguilles ont été vendues à des particuliers pour la construction de voies industrielles.

La vente de vieux matériaux de superstructure a produit au cours de l'exercice la somme de fr. 1 540 030.19.

2. La fourniture de *traverses métalliques et de rails neufs* par l'Union des aciéries allemandes S. A., à Dusseldorf, a été bien inférieure à la quantité fixée par contrat. Il a donc fallu ajourner une partie des transformations de voies, ainsi que des constructions nouvelles et des extensions. Néanmoins, les livraisons ont suffi pour les travaux neufs les plus urgents et pour l'entretien ordinaire de la voie. Au lieu des 17 000 tonnes de rails, traverses et lames d'aiguilles que nous avions commandés pour 1918, nous n'avons reçu que 7 866 tonnes des Usines allemandes et luxembourgeoises. Etant donné la pénurie de rails qui règne partout et le fait qu'il est impossible de s'en procurer ailleurs, ce résultat doit cependant être considéré comme relativement satisfaisant. Depuis le commencement de novembre 1918, l'arrêt complet des transports a interrompu les livraisons. Un lot de 514 tonnes de rails usinés pour nous à Dudelingen, Luxembourg, et expédiés à fin octobre a dû être déchargé au lieu d'expédition. Malgré des démarches diplomatiques immédiatement entreprises auprès des autorités françaises, il n'a pas été possible de faire entrer ces rails en Suisse.

Le 2 septembre, il a été conclu avec l'Union des aciéries S. A., à Dusseldorf, un second avenant au contrat de 1913 pour la fourniture des rails, traverses et lames d'aiguilles dont nous aurons besoin en 1920. Le montant contractuel est de fr. 5 800 000. Le Conseil d'administration a ratifié cet avenant le 7 octobre 1918.

3. En 1917 déjà, nous avions éprouvé des difficultés à nous procurer pour 1918 des traverses en bois. Les quantités offertes étaient bien inférieures à nos besoins. Par l'entremise de l'Inspectorat général des forêts en Suisse, il a été procédé à la réquisition des bois bruts destinés à la fabrication des traverses, autrement dit aux contingentements par cantons; ces bois doivent être livrés à nos fournisseurs à des prix raisonnables (prix maxima).

Pour satisfaire au reste de nos besoins pour 1918, nous avons, le 25 janvier et le 8 mars, adjugé à des maisons suisses la fourniture de 90 640 traverses ordinaires et de 1168 m<sup>3</sup> de traverses pour branchements et ponts.

En outre, nous avons conclu en octobre avec 46 maisons suisses des contrats pour la fourniture par elles de 140 000 traverses ordinaires et de 1400 m<sup>3</sup> de traverses pour branchements et ponts, de manière à couvrir nos besoins pour 1919. Le prix d'achat se monte à fr. 2 743 000.

4. Le 6 juillet, nous avons adjugé à deux maisons suisses, pour la somme de fr. 341 000, la fourniture du solde du *matériel d'attache de rails* dont nous avions besoin pour 1918.

La fourniture des attaches de rails les plus nécessaires pour 1919 a été adjugée à 5 maisons suisses au prix total de fr. 1 361 500. En égard à la baisse qui ne manquera sans doute pas de se produire sur le marché, nous avons ajourné l'adjudication du reste des attaches dont nous aurons besoin au cours de l'année.

5. Nous avons en outre, par décision du 2 août, adjugé à sept maisons (5 maisons suisses et 2 étrangères) la fourniture de *demi-produits* pour la confection des changements et croisements nécessaires pour 1919. Le prix total de ces fournitures est de fr. 516 000.

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

<i>Rails en acier Thomas:</i>		<i>Tonnes</i>
Traverses C. F. F. I, de 45,9 kg. par mètre	...	4 189
" " II, " 48,9 " "	...	1 130
" " V, " 36,0 " "	...	303
Total		<u>5 622</u>
<i>Traverses métalliques:</i>		<i>Pièces</i>
Traverses ordinaires C. F. F. I, de 2,70 m., pour lignes principales	3 909	= 287
" de changement C. F. F., diverses longueurs, pour lignes principales	15 760	= 1 341
" doubles C. F. F. I, de 2,70 m., pour lignes principales	30	= 4
Total		<u>19 699 = 1 632</u>

	Tonnes
Attachments de rails	1 201
	<hr/>
Rails pleins pour lames d'aiguilles	612
Plaques de tôle pour appareils de changement et de croisement	131
Câles en fonte pour appareils de changement et de croisement	23
	<hr/>

*Traverses en bois:*

	Pièces
chêne	29 961
hêtre	55 577
pin	26 804
mélèze	14 660
	<hr/>
Total	127 002

*b. Traverses pour branchements et ponts:*

Traverses en chêne pour branchements	998 m <sup>3</sup>
" " " ponts	321 ,
" " hêtre " branchements	280 ,
" " pin " ponts	15 ,
	<hr/>
Total	1 614 m <sup>3</sup>

*Matières d'imprégnation:*

	Tonnes
Créosote (d'usines à gaz suisses)	754

Les autorités fédérales ayant séquestré tous les produits de goudron, nous avons, exceptionnellement, dû acheter nous-mêmes la créosote nécessaire pour l'imprégnation des traverses, et la remettre aux entreprises d'imprégnation au fur et à mesure de leurs besoins.

**7. Rachat du chemin de fer de la vallée de la Täss.** Les stocks de matériel de superstructure que possédaient le chemin de fer de la vallée de la Täss ont été repris par nous après estimation contradictoire au prix d'inventaire, soit à fr. 68 686.

## V. Département du contentieux.

### a. Généralités.

**1.** Conformément à un arrêté du Conseil fédéral, du 7 mai, le *privilège des créanciers gagistes* a été étendu à 5 intérêts au lieu de 3, en modification du chiffre 6 de l'art. 40 de la loi fédérale concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises.

**2.** Nous avons établi, d'entente avec les Directions d'arrondissement, les principes généraux sur l'*allocation du traitement après décès* dans les cas d'accidents suivis de mort d'homme.

**3.** Le droit conféré à la *Compagnie européenne d'assurance des marchandises et des bagages S.-A., à Berne, de faire vendre des polices d'assurance des bagages* par les recettes aux bagages (autrefois par les bureaux des C. F. F. chargés de l'émission des billets combinables, voir rapport annuel de 1916, page 27, chiffre 4 a), lui a aussi été concédé pour le Schweizer. Verkehrsbureau (bureau officiel de renseignements des C. F. F.) à Berlin.

**4.** Ensuite de notre initiative de 1916 (voir rapport annuel de 1916, page 28, chiffre 8), il a été échangé entre l'Autriche et l'Italie, par notre entremise, un certain nombre de colis de bagages séquestrés en pays ennemi, lors du début des hostilités européennes et qui étaient restés dès lors sous la garde des autorités.

**5.** La *Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, à Lucerne*, fonctionne depuis le 1<sup>er</sup> avril.

La Direction de la Caisse nationale d'assurance contre les accidents a soumis à l'assurance obligatoire les chemins de fer fédéraux dans leur ensemble avec tous leurs employés et ouvriers. Nous avons porté ce fait à la connaissance de tout notre personnel par une communication générale de service dans laquelle nous avons en même temps donné les explications nécessaires.

Le 28 mars, nous avons passé avec la Caisse nationale d'assurance contre les accidents une convention par laquelle nous nous sommes chargés du service d'agence pour l'exécution de l'assurance de notre personnel

contre les accidents; nous avons publié des instructions provisoires pour l'application de l'assurance du personnel contre les accidents et du règlement n° 48 (règlement sur les prestations supplémentaires).

Notre recours contre le classement que la Direction de la Caisse nationale a fait de nos risques pour accidents non professionnels a été rejeté par la VI<sup>e</sup> commission des recours de cette même Caisse. En revanche, la V<sup>e</sup> commission des recours a partiellement admis nos conclusions relativement aux primes pour les accidents professionnels, ce qui a eu pour effet de réduire d'environ fr. 125 000 le montant des primes dues par nous pendant la période allant du 1<sup>er</sup> avril au 31 décembre 1918.

Selon les classes de risques, les charges que l'assurance-accidents nous impose sont désormais les suivantes en pour-mille du gain assuré:

	Taux de prime % /oo
<i>1. Assurance des accidents professionnels.</i>	
a. Personnel de bureau de l'administration générale et des bureaux centraux des services techniques et de l'exploitation, y compris le personnel des économats . . . . .	3
b. Ingénieurs de la voie et leur personnel auxiliaire, chefs de district . . . . .	18
c. Garde-voie et garde-barrières . . . . .	16
d. Personnel des travaux (sans les bâtiments), y compris la construction d'installations accessoires, et personnel du service d'entretien de la voie, (personnel non rubriqué du service de la voie), y compris les surveillants, monteurs et ouvriers des ponts et appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux . . . . .	36
e. Personnel des manœuvres et aiguilleurs du service d'expédition . . . . .	34
f. Autres agents du service d'expédition, y compris le personnel des entrepôts et des bureaux de répartition du matériel roulant . . . . .	10
g. Personnel des trains, y compris les chefs de train principaux . . . . .	22
h. Personnel des locomotives, y compris les mécaniciens principaux, les conducteurs d'automotrices et le personnel des locomotives électriques . . . . .	12
i. Visiteurs et personnel chargé de l'équipement et du nettoyage du matériel roulant, y compris les gardes de plaques tournantes et de chariots-transbordeurs . . . . .	18
k. Personnel des ateliers et chantiers de réparation, y compris les fonctionnaires techniques, le personnel de bureau et des magasins, le personnel des stations de chargement, ainsi que les chefs de dépôt, leur personnel de bureau et des ouvriers professionnels des dépôts . . . . .	26
l. Personnel des services de navigation . . . . .	20
m. Personnel occupé à la production et à la distribution de l'énergie électrique, c'est-à-dire personnel des usines électriques, des sous-stations et des postes de distribution en exploitation . . . . .	48
n. Personnel occupé à la construction des tunnels, y compris les galeries d'adduction d'eau . . . . .	90
o. Personnel occupé à la construction de bâtiments sans extraction de matériaux, à l'exclusion du personnel non rubriqué . . . . .	44
p. Personnel occupé à la construction de bâtiments avec extraction de matériaux, à l'exclusion du personnel non rubriqué . . . . .	60
q. Personnel occupé à la construction de lignes électriques de transport et de contact à courant fort et à courant faible, y compris le personnel non rubriqué du service des télégraphes . . . . .	60

*2. Assurance des accidents non professionnels.*

Hommes	Femmes
4	3
7	—
3	2

r. Personnel de l'exploitation et des ateliers . . . . .	4	3
s. Ouvriers occupés à la construction et à l'entretien de la ligne et des bâtiments . . . . .	7	—
t. Personnel de bureau . . . . .	3	2

L'entrée en vigueur de l'assurance-accidents nous a mis dans la nécessité de compléter nos instructions de 1914 sur le *décompte des rentes-accidents* (voir rapport annuel de 1914, page 156, chiffre 6).

**6.** Dans notre rapport annuel de 1917 (voir page 34, chiffre 10), nous avons exposé que les nouveaux statuts concernant l'assurance invalidité et décès des ouvriers entreraient en vigueur lors de l'ouverture de la Caisse nationale d'assurance en cas d'accidents, c'est-à-dire le 1<sup>er</sup> avril 1918. Cette date d'ouverture avait initialement été fixée au 1<sup>er</sup> janvier, et les ouvriers étaient pensionnés sur la base de la nouvelle échelle dès ce jour là. Afin d'éviter que l'ajournement de l'ouverture de la Caisse nationale ne portât préjudice aux ouvriers, notre Conseil d'administration, d'accord avec le Département des chemins de fer, nous a autorisés à appliquer à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1918 déjà l'article 15 des statuts en question, dans lequel se trouve l'échelle des pensions.

**7.** A la suite d'une pétition du Comité de l'association des employés pensionnés des chemins de fer et bateaux à vapeur adressée le 6 mai 1918 au Conseil fédéral et de propositions présentées à ce sujet par notre Conseil d'administration le 6 septembre, les Chambres fédérales ont, par arrêté du 27 septembre, voté un crédit de fr. 1 950 000, à porter au compte d'exploitation, pour l'allocation d'un subside de guerre aux anciens fonctionnaires, employés à poste fixe et ouvriers pensionnés par les chemins de fer fédéraux.

Cet arrêté est rappelé à page 4 de ce rapport, sous chiffre 1, litt. b.

Faisant droit à une requête de la Direction du chemin de fer de la vallée de la Töss, nous avons, avec le consentement du Département des chemins de fer, fait verser l'indemnité de vie chère pour 1918, telle qu'elle est prévue dans l'arrêté ci-dessus, aux agents pensionnés de l'ancien chemin de fer de la Töss.

**8.** Les *comptes et bilans des caisses de secours pour 1917* ont été soumis au Département des chemins de fer et à l'office des assurances sociales; ils n'ont donné lieu à aucune observation ou décision de la part de ces autorités.

**9.** La Commission d'expertise chargée d'examiner la question de la couverture absolue de la caisse de pensions et de secours a tenu plusieurs séances au cours de l'exercice (voir rapport annuel de 1917, page 34, chiffre 12). Elle n'a pas encore déposé son rapport.

**10. Demandes de concession de forces hydrauliques:**

*a.* Le 6 avril, nous avons adressé au Conseil d'Etat du canton d'Uri une demande de concession pour l'utilisation des *forces hydrauliques du Kärstelenbach supérieur, du Brunnibach et de l'Etzlibach*; les 18/19 septembre, nous avons procédé avec les autorités d'Uri à une visite locale. Les négociations sont en cours et prennent une tournure satisfaisante.

*b.* Le 12 octobre, nous avons transmis pour examen au Conseil d'Etat du canton d'Argovie le projet de contrat de concession préparé par nous pour l'utilisation des *forces hydrauliques de l'Aar* entre Aarau et Wildegg (voir rapport annuel de 1915, page 24, chiffre 4).

*c.* Les 14 juin, 4 novembre et 18 décembre, nous avons eu avec les représentants des cantons de Zurich, de Schwyz et de Zoug des conférences pour discuter le contrat de concession relatif à l'*usine de l'Etzel* (voir rapport annuel de 1917, page 33, chiffre 3). Il y a lieu d'espérer qu'une solution interviendra prochainement.

*d.* Nous avons répondu au Bureau technique de Lausanne de la S. A. Brown, Boveri & Cie, nous offrant les *forces hydrauliques du ruisseau de Tourtemagne et du lac d'Il*, que les forces hydrauliques du Rhône, de la Barberine, de l'Eau-Noire et du Trient dont nous sommes concessionnaires suffisent pleinement pour l'exploitation électrique des chemins de fer de la Suisse occidentale.

**11.** Nous avons conclu avec M. Jules Bochatey, à Salvan, une convention pour le *rachat de ses droits d'eau sur le Trient* (voir rapport annuel de 1917, page 33, chiffre 2).

**b. Service du contentieux.**

**I. Assurances.**

**1.** Les *caisses cantonales d'assurance contre l'incendie* nous ont versé la somme de fr. 2130 pour 5 sinistres.

**2.** Les objets assurés par nous-mêmes ont, au cours de l'exercice, subi 45 sinistres. Il a été porté à la charge de notre *fonds d'assurance contre l'incendie* une somme de fr. 11 919.35.

**II. Cautionnements.**

*L'état des cautionnements au 31 décembre 1918 était le suivant:*

881 sûretés en espèces . . . . .	Fr. 803 770
897 sûretés en titres . . . . .	" 8 304 135
1477 cautionnements . . . . .	" 15 421 750
Ensemble 3255 sûretés au montant total de . . . . .	Fr. 24 529 655

(1917: 2995 = fr. 20 321 127)

Dans cette somme sont comprises 28 sûretés générales s'élevant au total à fr. 3 237 500.

**III. Accidents.**

Pour le nombre des accidents donnant lieu à responsabilité civile qui se sont produits en 1918 et pour les indemnités payées de ce chef, nous renvoyons aux tableaux statistiques et aux comptes.

Au cours de l'exercice, il a été réglé par les Directions d'arrondissement 68 cas de responsabilité contre 88 en 1917.

Des arrangements conclus, 8 ont dû être soumis à notre ratification, conformément à la loi de rachat.

## V. Réclamations.

### A. Adressées aux chemins de fer fédéraux.

Réclamations non liquidées en 1917 . . . . .	1 660	(1 878 en 1917)
Nouvelles réclamations reçues pendant l'exercice . . . . .	17 004	(15 779 " "
Repoussées . . . . .	5 810	(5 505 " "
Admises et pour lesquelles il a été payé une indemnité . . . . .	9 891	(10 489 " "

### B. Adressées à d'autres administrations pour des transports auxquels les chemins de fer fédéraux avaient participé.

Réclamations transmises aux chemins de fer fédéraux . . . . .	3 023	(2 386 en 1917)
Réclamations ayant donné lieu à paiement de la part des C. F. F. . . . .	1 786	(1 708 " "

### C. Irrégularités.

Pour avaries ou perte partielle . . . . .	3 481	(3 017 en 1917)
Pour empêchements à la livraison . . . . .	1 872	(2 501 " "

### D. Procès.

Pendants depuis 1917 . . . . .	26	(37 en 1917)
Nouveaux procès en 1918 . . . . .	13	(25 " "
Terminés en tout . . . . .	23	(36 " "

## c. Administration des caisses de pensions, de secours et de malades.

### I. 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, conformément aux statuts, les cas ci-après:

Cas d'invalidité et décès	Direction générale	Arrondissements					Total
		I	II	III	IV	V	
<i>Invalides</i> . . . . .	4	40	25	37	22	43	171
invalides ayant moins de 5 ans de service . . . . .	—	1	1	—	—	1	3
invalides ayant 5 ans de service ou plus . . . . .	4	39	24	37	22	42	168
<i>Assurés actifs décédés</i> . . . . .	7	104	58	53	27	52	301
indemnités à forfait allouées à des veuves . . . . .	—	9	4	2	—	4	19
indemnités à forfait allouées à des orphelins . . . . .	—	10	2	3	—	—	15
indemnités à forfait allouées à des orphelins de père et de mère . . . . .	—	—	—	1	—	—	1
veuves pensionnées . . . . .	5	67	36	39	25	40	212
orphelins pensionnés . . . . .	10	95	70	67	45	79	366
orphelins de père et de mère pensionnés . . . . .	—	7	1	1	5	—	14
<i>Invalides décédés</i> . . . . .	7	52	43	48	21	38	209
veuves pensionnées . . . . .	7	34	30	24	12	25	132
orphelins pensionnés . . . . .	5	40	20	21	6	14	106
orphelins de père et de mère pensionnés . . . . .	—	7	—	4	1	—	12
<i>Veuves décédées</i> . . . . .	6	27	11	31	24	8	107
orphelins de père et de mère pensionnés . . . . .	—	—	1	5	5	—	11
<i>Veuves remariées</i> . . . . .	3	2	2	5	3	—	15
orphelins de père et de mère pensionnés . . . . .	5	4	3	7	2	—	21

L'administration a reçu en outre 226 *demandes de secours basées sur l'art. 36 des statuts*; les commissions compétentes de la caisse de secours y ont fait droit et la somme affectée de la sorte s'est élevée à fr. 39 368. 15.

Le 1<sup>er</sup> avril 1918, la responsabilité civile a été remplacée par l'assurance-accidents. L'administration des caisses de secours a été avisée de 11 cas d'invalidité et de 5 décès (remboursement de cotisations).

**2.** Le tableau suivant indique l'effectif des *assurés actifs* au 31 décembre 1918 et le montant des traitements assurés, ainsi que l'effectif des *invalides, orphelins et groupes d'orphelins de père et de mère* pensionnés. Les effectifs au 31 décembre 1917 ont été mentionnés entre parenthèses.

Assurés actifs . . . . .	23 601 (23 432)	traitements assurés . . . . .	fr. 71 682 571. — (fr. 67 602 014)
Invalides pensionnés . . . . .	3 416 (3 441)	pensions annuelles . . . . .	" 5 929 030. — ( " 5 923 892)
Veuves pensionnées . . . . .	2 971 (2 733)	" " " . . . . .	" 2 103 517. 35 ( " 1 888 554)
Orphelins pensionnés . . . . .	1 529 (1 256)	" " " . . . . .	" 274 680. 70 ( " 233 776)
Groupes d'orphelins de père et de mère pensionnés . . . . .	154 (151)	" " " . . . . .	74 943. 45 ( " 73 349)

Les traitements assurés tels qu'ils sont indiqués ci-dessus ne comprennent pas les allocations principales qui rentrent dans l'assurance depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1918, conformément au chiffre II, IV<sup>e</sup> supplément aux statuts, car il n'a pas été possible d'en déterminer le chiffre pendant le peu de temps dont nous disposons.

**3.** Le *compte de profits et pertes* figure aux pages 138-141 de ce rapport. Il accuse au 31 décembre 1918 un déficit de fr. 42 047 283. 82. Le déficit au 31 décembre 1917 qui était de fr. 40 387 938. 66, ayant diminué de la valeur d'un amortissement de fr. 86 422. 15, la perte en 1918 est de *fr. 1 745 767. 31*. „L'analyse des bénéfices et des pertes de l'exercice de 1918 suivant leur origine“ fournit des explications sur les causes de cette perte (voir page 142 du présent rapport). Notons ici que la perte provenant de l'assurance des augmentations ordinaires de traitements, du 1<sup>er</sup> avril 1918, a été de fr. 2 472 000 en chiffre rond, tandis que, pour la première fois, depuis que notre caisse de pensions existe, l'assurance-invalidité des agents actifs accuse un gain de fr. 145 000 environ; d'autre part, la caisse a subi une perte de fr. 647 000 sur l'assurance au décès des agents actifs; ce fait est la conséquence de l'épidémie de grippe.

**4.** Le *bilan* au 31 décembre 1918 qui figure à page 144 du présent rapport ne donne lieu à aucune observation spéciale.

## II. Assurance ouvrière.

**1.** Etaient assurés à la *caisse des malades*, au 31 décembre 1918, conformément aux art. 16 et 17 des statuts du 20 novembre 1917 (les chiffres correspondants pour 1917 étant indiqués entre parenthèses):

Classe <i>a</i> (médecin et médicaments seulement) . . . . .	47 (206) hommes et 23 (17) femmes;
" <i>b</i> (indemnité de chômage seulement) . . . . .	28 (1) hommes, pas de femme;
" <i>c</i> (médecin, médicaments et indemnité de chômage) . . . . .	8362 (8253) hommes et 1276 (1280) femmes.

La diminution considérable du nombre des assurés de la classe *a* est le résultat d'une décision de l'Office des assurances sociales, décision par laquelle il est interdit aux caisses d'assurer pour soins médicaux une personne qui l'est déjà auprès d'une autre caisse. Les membres qui étaient assurés pour soins médicaux et pharmaceutiques, non seulement à notre caisse, mais encore à une autre, ont par conséquent dû se retirer complètement de l'une des deux ou du moins ne s'assurer que pour l'indemnité de chômage. Telle est la raison pour laquelle le nombre des assurés de la classe *b* a augmenté au cours de l'exercice.

**2.** L'*assurance-invalidité et décès* (statuts du 20 novembre 1917) comprenait au 31 décembre 1918:

7797 (7057) assurés actifs.

882 (844) invalides pensionnés, la somme annuelle des pensions représentant fr. 599 057. 10 (fr. 560 632. 90).

Durant l'exercice de 1918, le *taux d'invalidité* a été de 1.52 % (0.95 %) et le *taux de mortalité* de 1.82 % (1.05 %).

L'augmentation du taux d'invalidité provient de l'adoption des nouveaux statuts qui renferment pour l'assuré des dispositions beaucoup plus favorables que les anciens. La perspective d'une amélioration de la pension à partir de 1918 avait provoqué un ralentissement des demandes des mises à la pension en 1917. La réaction s'est produite cette année. L'accroissement de la mortalité s'explique par l'épidémie de grippe.

**3.** Les résultats de l'*évaluation de morbidité pour 1917* sont indiqués à pages 155 et 156 du présent rapport: „Statistique du compte de profits et pertes pour 1917“ et „Récapitulation des jours de maladie effectifs et présumés pendant l'exercice de 1917“. Cette récapitulation montre, quant à la morbidité, une aggravation comparativement à 1916. Le pourcentage des jours de maladie effectifs comparé aux probabilités a été de 137.95 (116.85) dans les ateliers et de 145.51 (113.65) pour les caisses des malades des arrondissements.

Les résultats de l'évaluation de morbidité pour 1918 ne pourront être fournis que dans le prochain rapport annuel de gestion, ce travail demandant plus de temps que ne nous en laisse le délai d'impression du présent rapport.

4. On trouvera à pages 152 et 153 de ce rapport des renseignements sur le *compte de profits et pertes* de notre assurance ouvrière.

La *classe d'assurance a* (soins médicaux, pharmaceutiques et hôpital seulement) a un *gain* de fr. 2479.55 ; sont compris dans ce gain le subside fédéral ordinaire et extraordinaire (épidémie de grippe), ainsi que les intérêts du fonds de réserve, soit ensemble fr. 1866.35.

La *classe d'assurance b* (indemnité de chômage seulement) a un *gain* de fr. 324.40. Dans ce résultat il est tenu compte du subside fédéral ordinaire et extraordinaire qui, intérêts compris, s'est élevé à fr. 473.60. Sans ces contributions, il y aurait eu une perte de fr. 149.20.

La *classe d'assurance c* (soins médicaux, soins pharmaceutiques, hôpital et indemnité de chômage). Si l'on fait abstraction pour cette classe du fonds de réserve (fonds spécial) comptabilisé à part (recettes : chiffre III, 6, 7 et 8 et dépenses : chiffre III, 11), on trouve une *perte* de fr. 548 480.27. Sans le subside fédéral ordinaire et extraordinaire qui, intérêts compris, s'est élevé à fr. 162 920.60, la perte aurait été de fr. 711 400.87.

Les profits et pertes de l'assurance *c* sont classés par unités administratives à page 154 du présent rapport. Toutes les unités administratives accusent des pertes ; ce fait est imputable tant à l'épidémie de grippe qu'à l'augmentation des frais de médecin, de pharmacie et d'hôpital.

5. Les bilans de l'assurance ouvrière figurent à page 157 du présent rapport.

#### d. Service médical.

1. En 1918, le médecin en chef a établi la statistique de 37 229 cas de maladie contre 21 291 en 1917. Ces renseignements sont consignés dans cinq résumés qui font partie des tableaux statistiques.

Le fort accroissement du nombre des cas de maladie comparativement à 1917 a pour cause principale l'épidémie de grippe. Jusqu'au 31 décembre 1918, le nombre des cas de grippe épidémique qui se sont produits parmi le personnel et dont le médecin en chef a reçu avis a été de 18 518 (dont 287 décès). 15 799 d'entre eux figurent comme tels dans la statistique de 1918 ; pour les autres, la reprise du travail n'a eu lieu qu'en 1919 ou, en cours de maladie, il a été constaté que l'affection signalée n'était pas la grippe.

Le médecin en chef a, sous forme de feuilles volantes, donné à notre personnel des conseils sur les mesures à prendre pendant l'épidémie de grippe.

Le nombre des cas qui figurent dans la statistique (37 229) ne correspond pas à celui des maladies annoncées lequel a été de 40 226 (voir chiffre 4 ci-dessous), car il n'a été tenu compte pour les données statistiques que des cas dans lesquels il y a eu cessation de travail ou dans lesquels le travail a été repris en 1918.

2. Le mois à la fin duquel il y a eu le plus de malades a été, en 1918, celui d'octobre : 4510 cas (en 1917, celui de février : 2462 cas) ; le mois à la fin duquel il y en a eu le moins, celui de juin : 1508 cas (en 1917, celui de septembre : 1260 cas). La moyenne des malades à la fin de chaque mois a été pour toute l'année de 2420, contre 1699 en 1917.

3. Par suite de la conclusion du contrat d'agence avec la Caisse nationale d'assurance en cas d'accidents, à Lucerne, le service du médecin en chef a pris une telle extension que la nomination d'un adjoint a été nécessaire. Dans notre séance du 28 juin, nous avons appelé à ces fonctions M. le Dr de Tscharner, médecin attitré à Glaris.

4. En ce qui concerne l'activité du service médical, nous signalerons encore ce qui suit :

Direction générale	Arrondissements					Total	(1917)
	I	II	III	IV	V		
Examens d'admission par les médecins attitrés . . . . .	20	502	541	706	289	308	2366 (1857)
Rapports sur les mises à la pension présentés par le médecin en chef et les médecins attitrés . . . . .	2	42	42	36	14	42	178 (286)
Rapports sur des suites d'accidents . . . . .	—	2	12	4	1	2	21 (38)
Examens de contrôle . . . . .	11	199	97	87	50	111	555 (494)
Maladies annoncées . . . . .	559	8218	10 409	7 636	5 050	8 354	40 226 (23 136)

## 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.

La Direction du I<sup>er</sup> arrondissement a discuté 1439 affaires en 103 séances, celle du II<sup>e</sup> 1696 en 89 séances, celle du III<sup>e</sup> 1379 en 92 séances, celle du IV<sup>e</sup> 1228 en 98 séances et celle du V<sup>e</sup> 1581 en 91 séances. Les rapports trimestriels adressés aux Conseils d'arrondissement fournissent des renseignements détaillés sur la gestion.

• • •

## Observations finales et propositions.

Les soldes passifs pendant les années de guerre 1914 à 1918 ont atteint les montants suivants :

dont à déduire le solde actif de 1913 reporté à 1914 . . . . . 8 039 164, 15

Comme nous l'avons mentionné au cours de ce rapport, le présent compte annuel renferme, de même que les précédents, toutes les opérations prévues par les lois et prescriptions y relatives, soit l'amortissement légal, l'amortissement du coût des installations supprimées, l'amortissement de frais d'emprunts et les versements dans les fonds spéciaux; il contient également l'annuité pour l'intérêt et la couverture du déficit de la caisse de pensions et de secours. Dans son message du 19 mai 1916, concernant les comptes de 1915, le Conseil fédéral s'est déclaré d'accord avec ce mode de procéder, et l'Assemblée fédérale l'a sanctionné en approuvant les comptes.

Si le résultat de l'exercice de 1918 est défavorable, puisque les déficits du compte de profits et pertes sont allés croissant, les prévisions pour 1919 ne peuvent encore s'appuyer sur des données précises et il n'est pas certain que les résultats de l'exploitation soient meilleurs. Les grandes difficultés auxquelles on se heurte pour l'acquisition de combustible ne permettent pas d'espérer que l'horaire pourra subir à brève échéance un remaniement sensible sous forme d'augmentation du nombre des trains; il n'y a par conséquent pas lieu de s'attendre à un accroissement prochain des recettes produites par les transports. D'autre part, le prix de toutes les matières de consommation et de tous les matériaux de construction est resté à un niveau très élevé; la baisse, là où elle s'est produite, a été pour ainsi dire insignifiante. Les dépenses pour le personnel ont suivi une courbe ascendante, les indemnités de vie chère ayant de nouveau été relevées pour 1919.

La situation financière des chemins de fer fédéraux est si grave que tous les moyens doivent être mis en œuvre pour réduire les déficits, les rendre supportables et rétablir peu à peu l'équilibre financier. Dès que les événements auront repris un cours à peu près normal, nous soumettrons à notre Conseil d'administration un projet sur la situation financière des chemins de fer fédéraux et sur les mesures à adopter.

\* \* \*

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

1. Les comptes de 1918 et le bilan au 31 décembre 1918 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.
2. Le compte de profits et pertes de 1918 soldant par un excédent passif de fr. 128 620 354.98 est approuvé. Ce solde est reporté à compte nouveau, sa couverture devant faire l'objet d'une décision ultérieure.
3. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1918 est approuvée.

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

Berne, le 21 mars 1919.

Pour la Direction générale  
des chemins de fer fédéraux :  
*Le président,*  
**Dinkelmann.**

**Annexes:**

Comptes et bilan, ci-après.  
Tableaux statistiques, tirés à parts.