Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1923)

Artikel: Rapport présenté par la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral, à l'adresse de l'Assemblée fédérale, sur la gestion pendant l'année 1923

Autor: Zingg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675971

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 15.10.2025

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

Rapport

présenté par la

Direction générale des chemins de fer fédéraux

au

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

sur la

gestion pendant l'année 1923.

(Du 10 avril 1924.)

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 1923, en vous priant de vouloir le soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

* * *

La longueur des lignes appartenant à la Confédération accusait à la fin de l'exercice 1923:

	Longueur réelle km	Longueur exploitée km
Ier arrondissement	698.108	713.110
IIe „	485.108	494.269
IIIe „	686.723	706.575
IVe „	473.891	479.527
Ve „	537.379	535.039
	2881.209	2928.520

Les chemins de fer fédéraux ont en outre exploité les chemins de fer secondaires Vevey–Chexbres, Bulle–Romont, Cossonay-gare–Cossonay-ville, Nyon–Crassier, avec la section de raccordement Crassier–Divonne-les-Bains, ainsi que les sections de lignes étrangères Koblenz (milieu du Rhin)–Waldshut, Les Verrières frontière–Pontarlier et Delle frontière–Delle. Toutes ces lignes ont ensemble une longueur exploitée de 49.835 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 des Alpes bernoises Berne–Lœtschberg–Simplon, ainsi que sur les lignes Iselle–Domodossola (19.068 km) et Pino–Luino (14.639 km) appartenant aux chemins de fer italiens de l'Etat.

A. Conseil d'administration.

M. F. Schneider, conseiller national, ayant démissionné, le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville l'a remplacé comme représentant de ce canton par M. le Dr. *A. Brenner*, conseiller d'Etat. Considérant que le Conseil d'administration actuel sera supprimé à la fin de l'exercice, le Conseil fédéral n'a pas remplacé M. K. E. Wild, ancien conseiller national, décédé pendant cette période.

Aucun changement ne s'est produit dans la composition de la *Commission permanente.*

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration et la Commission permanente ont tenu 11 séances.

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 l'exercice de 1922.

Les comptes, dont le bilan est de fr. 2 517 003 248 et dont le compte de profits et pertes accuse un solde passif de fr. 45 513 680, ainsi que le rapport de gestion de l'administration pour 1922, ont été approuvés par les Chambres fédérales le 23 juin 1923. L'excédent de dépenses du compte de profits et pertes a été reporté en 1923 au déficit de guerre figurant dans le compte des „dépenses à amortir" du bilan, ce qui élève ce déficit à fr. 210 757 283. Celui-ci sera couvert par les excédents de recettes des années ultérieures jusqu'à son complet amortissement.

b. Budget des chemins de fer fédéraux pour 1924.

L'arrêté de l'Assemblée fédérale du 18 décembre 1923 est conçu comme suit:

„Les budgets suivants des chemins de fer fédéraux sont approuvés, savoir:

1° le budget de construction, s'élevant à 96 678 550 francs;

2° le budget d'exploitation, s'élevant en recettes à 375 259 540 francs et en dépenses à 279 219 540 francs (dépenses d'exploitation brutes, y compris les montants à la charge des fonds spéciaux);

3° le budget du compte de profits et pertes, se montant en recettes à 121 422 000 francs et en dépenses à 124 502 000 francs;

4° le budget des besoins de trésorerie, s'élevant à 119 000 000 francs."

2. *Tarifs.*

Au vu du rapport de la Direction générale, daté du 8 décembre 1922, le Conseil d'administration a décidé dans sa séance du 23 février 1923 l'application des mesures tarifaires ci-après dès le 1er mai 1923:

a. la réduction, de 20 à 10 %, du supplément ajouté aux taxes du tarif de grande vitesse pour la formation des taxes du tarif pour le transport des bagages et des colis express;

b. la réduction des taxes minima: de 80 à 60 cts. par envoi de bagages et de colis express, et de 60 à 50 cts. par expédition de marchandises.

Le 24 février 1923, le Conseil, se basant sur le rapport présenté par la Direction générale le 8 décembre 1922, a pris les décisions suivantes au sujet des tarifs des lignes du Gothard:

„1° *Service des voyageurs, des bagages et des colis express:*

a. Les majorations de distances pour le parcours Bodio-Biasca et pour le parcours du Ceneri Giubiasco-Taverne sont supprimées dans le service-voyageurs interne et direct et dans tout le service des bagages et des colis express.

b. La majoration de distance pour le parcours Erstfeld-Bodio est réduite de 60 % à 40 % dans le service-voyageurs interne et direct et dans tout le service des bagages et des colis express.

2° *Service des marchandises:*

a. Les majorations de distances sur les parcours Giubiasco-Taverne et Biasca-Bodio sont supprimées, et celle du parcours Bodio-Erstfeld est fixée à 22 km (26 %), ceci sous condition que l'on appliquera sur les distances ainsi réduites le barème normal des taxes valable en service interne des chemins de fer fédéraux.

b. Les taxes calculées sur les bases approuvées par le Conseil d'administration en 1914 (majoration de distance de 38 % sur les parcours Giubiasco-Taverne et Biasca-Erstfeld, et application des taxes de transit par le St Gothard au trafic Airolo et stations au sud-Lucerne transit, Immensee transit et Zoug transit) continueront à être accordées, tant qu'elles seront inférieures au taxes obtenues conformément à la lettre *a* ci-dessus.

3° Les mesures proposées sous 1° et 2° seront appliquées à partir du 1er mai 1923."

Dans sa séance du 16 novembre 1923, le Conseil d'administration a approuvé les propositions présentées par la Direction générale dans son rapport du 24 octobre 1923 concernant le rétablissement des billets d'aller et retour, et a pris les décisions suivantes:

«1° Le rapport de 10 : 7 : 5 existant autrefois entre les taxes de simple course de Ire, IIe et IIIe classe est rétabli, les taxes de IIIe classe étant prises pour base.

2° Une réduction de 20% sur les doubles taxes de simple course est introduite pour les billets ordinaires d'aller et retour, et le Département des chemins de fer est prié de proposer au Conseil fédéral de fixer la durée de validité de ces billets à dix jours.

3° Le rabais accordé pour les simples courses dans le service des sociétés et des écoles est augmenté du 5% pour les distances supérieures à 200 km., et une réduction du 10% sur les doubles taxes de simple course est introduite, dans ce service, pour les courses d'aller et retour.

4° Les mesures qui précèdent seront appliquées dès le 1er janvier 1924; en ce qui concerne, toutefois, le service des billets circulaires, elles n'entreront en vigueur qu'à l'époque de la réédition des listes de billets et de coupons (1re mai 1924).»

3. *Electrification.*

a. Le 4 mai 1923, le Conseil d'administration s'est déclaré d'accord *d'accélérer* l'électrification du réseau des chemins de fer fédéraux conformément au programme arrêté par la Direction générale le 10 avril 1923, mais cette décision, destinée à créer de nouvelles occasions de travail dans le pays, a été subordonnée à la condition qu'une subvention de 60 millions de francs serait allouée par la Confédération. Par arrêté fédéral du 2 octobre 1923, les Chambres fédérales ont accordé cette subvention. D'après le nouveau programme, les lignes du réseau des chemins de fer fédéraux qui seront électrifiées à fin 1928 représenteront une longueur de 1530 km., en chiffre rond.

b. Dans la séance du 16 novembre 1923, le Conseil d'administration a approuvé les projets d'électrification des lignes suivantes:

1° *Palézieux-Lausanne-Genève* (75 km.);

2° *Zurich-Winterthour* par *Wallisellen* et par *Kloten* (41 km.);

3° *Zurich-Meilen-Rapperswil* (38 km.)
et il a voté pour l'établissement des installations fixes, ainsi que pour le mobilier et les ustensiles de la ligne indiquée sous chiffre 1° un crédit de fr. 16 270 000, et des lignes indiquées sous chiffres 2° et 3°, un crédit de fr. 16 440 000;

c. le 21 septembre 1923, le Conseil d'administration a voté un crédit de fr. 44 700 000 pour la *construction de l'usine hydro-électrique de Vernayaz* et le *parachèvement du barrage de l'usine de Barberine.*

4. *Projets de construction.*

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a approuvé les projets énumérés ci-après et accordé les crédits demandés pour leur exécution, savoir:

a. projet de *reconstruction des ponts du Kessiloch* entre Zwingen et Grellingen, avec crédit de fr. 2 000 000 (décision du 13 janvier 1923 modifiant celle du 27 avril 1921);

b. projet d'agrandissement des ateliers d'Yverdon pour l'entretien des locomotives électriques, avec crédit de fr. 1 700 000, plus fr. 3000 pour les amortissements (décision du 21 juin 1923);

c. projet de *reconstruction du viaduc de l'Orbe entre le Day et Vallorbe,* avec crédit de fr. 1 150 000, plus fr. 285 000 pour les amortissements (décision du 21 septembre 1923);

d. projet de *reconstruction du viaduc de Worblaufen entre Zollikofen et Berne,* avec crédit de fr. 662 000, plus fr. 250 000 pour les amortissements (décision du 16 novembre 1923).

5. *Contrats d'entreprises.*

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a été appelé à ratifier les contrats ci-après:

a. contrat du 12 décembre 1922 avec l'entreprise J. J. Ruegg & Cie., à Zurich, pour l'exécution par elle des travaux de *construction du tunnel de Wollishofen et de sa tranchée d'accès Sud,* suivant devis se montant à fr. 2 524 757 (décision du 13 janvier 1923);

b. contrat du 10 août 1923 avec les entrepreneurs Bollini, à Baulmes, et Chiavazza, à St-Prex, pour les travaux de *reconstruction du viaduc de l'Orbe entre le Day et Vallorbe* suivant devis se montant à fr. 1 150 000 (décision du 21 septembre 1923);

c. contrat du 18 octobre 1923 avec les entrepreneurs V. Broggi, à St-Gall, et Frutiger & Lanzrein, à Berne, pour la *construction d'un nouveau viaduc sur la Sitter, à Bruggen,* suivant devis se montant à fr. 1 581 487 (décision du 16 novembre 1923);

6. *Marchés.*

Ont été approuvés par le Conseil d'aministration:

a. la clause stipulée dans le contrat conclu entre la S. A. Continentale pour le commerce, à Zurich, et la S. A. pour l'importation de charbon, à Bâle, suivant laquelle les chemins de fer fédéraux ont le *droit d'acheter* à des prix de faveur du combustible provenant des mines de la Ruhr «Präsident» et «Herbede»; pour 1923, la Direction générale a été autorisée à s'assurer de la sorte la fourniture de 144 000 tonnes de charbon (décision du 12 janvier 1923);

b. les marchés passés le 5 juin 1923 avec la Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour, la S. A. Brown, Boveri & Cie., à Baden, et la S. A. des Ateliers de Sécheron, à Genève, pour la *fourniture de 16 locomotives des séries* $A^{e}\,{}^{3}/_{5}$ *et* $A^{e}\,{}^{3}/_{6}$*;* il a accordé à cet effet le crédit nécessaire de fr. 8 325 000, à imputer sur le compte de construction des années 1923 et 1924 (décision du 21 juin 1923);

c. marchés du 31 mai 1923 passé avec la Fabrique de câbles de Brougg S. A., à Brougg, au montant de fr. 861 636. 25; avec la Société d'exploitation des câbles électriques, système Berthoud, Borel & Cie., à

Cortaillod, au montant de fr. 568 404 et avec la Société de laminoirs et câbleries, à Cossonay-gare, au montant de fr. 1 304 649. 60, pour la *fourniture des câbles à courant faible* destinés aux lignes à électrifier Olten-Bâle, Zurich-Berne, Thalwil-Richterswil, Lausanne-Vallorbe et Daillens-Yverdon (décision du 21 juin 1923);

d. les marchés passés le 10 août 1923:
avec la Société industrielle suisse, à Neuhausen, pour la fourniture de *10 voitures à quatre essieux de la série* AB^{4u}; avec la Fabrique suisse de wagons S. A., à Schlieren, pour la fourniture de *10 voitures à quatre essieux de la série* C^{4u} (décision du 21 septembre 1923);

e. le marché conclu le 18 octobre 1923 avec MM. les Petits-Fils de François de Wendel & Cie., à Hayange (Lorraine), pour la *fourniture de 6400 tonnes de rails en acier fondu et de traverses métalliques*, pour le prix total de fr. 1 216 000 (décision du 15 novembre 1923);

f. le marché conclu le 5 novembre 1923 avec la Société des Usines L. de Roll, à Gerlafingen, pour la fourniture d'attaches de rails (décision du 27 décembre 1923);

g. les marchés passés avec la Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour, Brown, Boveri & Cie., à Baden, la Fabrique de machines, à Oerlikon, la S. A. des Ateliers de Sécheron, à Genève, la Société industrielle suisse, à Neuhausen et la Fabrique suisse de wagons S. A., à Schlieren, pour la *fourniture de 57 locomotives des séries* $A^{c\,3}/_5$ *et* $A^{e\,3}/_6$, ainsi que de *8 automotrices de la série* $C^{e\,4}/_6$ pour un prix total de fr. 27 400 000 (décision du 27 décembre 1923).

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

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a ratifié les contrats ci-après:

a. contrat des 22 et 31 décembre 1922 avec la compagnie du chemin de fer funiculaire Cossonay-gare pour *l'exploitation de ce funiculaire et la cojouissance de la gare de Cossonay* (décision du 4 mai 1923);

b. contrats passés le 23 février 1923 avec la compagnie du chemin de fer Aigle-Sépey-Diablerets; les 23 février et 7 avril 1923, avec la compagnie du chemin de fer Aigle-Leysin; et les 23 février et 4 avril 1923, avec la compagnie du chemin de fer Aigle-Ollon-Monthey au sujet de la *jonction de ces chemins de fer à la gare d'Aigle et de la cojouissance de cette dernière* (décision du 4 mai 1923);

c. contrat passé les 2 et 15 mars 1923 avec le chemin de fer électrique Loèche-Loèche-les-Bains, au sujet de la *jonction de ce chemin de fer à la station de Loèche et de la cojouissance* de cette dernière (décision du 4 mai 1923);

d. contrat passé les 20 septembre et 24 octobre 1922 avec le chemin de fer Territet-Glion au sujet de la *cojouissance de la station de Territet* (décision du 4 mai 1923);

e. contrat passé les 19 et 30 juin 1923 avec les chemins de fer régionaux tessinois pour la *jonction de ceux-ci à la gare de Locarno C. F. F. et la cojouissance de cette gare* (décision du 21 septembre 1923);

f. contrat passé les 19 et 30 juin 1923 avec le chemin de fer électrique Bellinzone-Mesocco pour la *jonction de celui-ci à la station de Castione et la cojouissance de cette station* (décision du 21 septembre 1923);

g. contrat passé les 19 et 26 juin 1923 avec le chemin de fer Biasca-Acquarossa pour la *jonction de celui-ci à la station de Biasca C. F. F. et la cojouissance de cette station* (décision du 21 septembre 1923);

h. contrats passés les 12 et 15 octobre 1923 avec le chemin de fer électrique Frauenfeld—Wil au sujet de la *jonction de ce dernier aux gares de Frauenfeld C. F. F. et de Wil ainsi que de leur cojouissance* (décision du 27 décembre 1923).

8. *Organisation de l'administration.*

Le 26 juin 1923, le Conseil fédéral a décidé de ne pas repourvoir le poste de membre de la Direction du IIe arrondissement, devenu vacant par la démission de M. le directeur Baldinger, et, vu la réorganisation à bref délai de l'administration des chemins de fer fédéraux, il a décidé de modifier l'arrêté du Conseil fédéral du 9 octobre1920 en confiant l'ensemble de la direction de l'arrondissement à un seul directeur, M. le président Christen. Cette organisation provisoire, prévoyant un directeur unique, est entrée en vigueur le 1re octobre 1923.

9. *Règlements.*

Le 13 janvier 1923, le Conseil d'administration a revisé le *règlement N° 31* concernant la liquidation par les gares et stations des demandes d'indemnités et de détaxes, dans le sens d'une extension des compétences accordées aux services extérieurs.

10. *Assurance du personnel.*

Dans sa séance du 13 janvier 1923, le Conseil d'administration a approuvé le projet concernant la *fusion de la caisse de secours des fonctionaires et employés du chemin de fer du Seetal* et de la caisse de pensions et de secours du personnel des chemins de fer fédéraux.

B. Conseils d'arrondissement.

Au cours de l'exercice, les Conseils des 1re, IIe et Ve arrondissements ont tenu chacun 4 séances, celui du IIIe arrondissement en a tenu 3, et celui du IVe, 5.

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

Il y a lieu de mentionner spécialement les affaires suivantes: électrification, ateliers de Fribourg, prolongation de la durée du travail, gare de triage au Muttenzerfeld, double voie sur la ligne Winterthour-St-Gall-Rorschach, contrôle des passeports et visite en douane à Chiasso.

C. Direction générale.

La Direction générale a tenu 97 séances dans lesquelles elle a traité 951 affaires. Outre la préparation des projets destinés au Conseil d'administration, il y a lieu de mentionner les questions suivantes, qui sont d'entre les plus importantes:

Généralités.

1. Par arrêté fédéral du 22 juin 1923, les *allocations de renchérissement* au personnel fédéral ont été réglées à nouveau pour le second semestre de 1923; il en est résulté pour notre administration une économie de fr. 1 000 000 environ pendant cette période.

2. Le 5 juillet 1923, le Conseil fédéral a publié une *ordonnance* au sujet de *l'emploi de jeunes gens* dans les entreprises de transport. Cette ordonnance s'applique aussi aux chemins de fer fédéraux. Elle interdit l'emploi, à titre professionnel, d'enfants de moins de 14 ans révolus et prescrit que les jeunes gens âgés de moins de 18 ans ne peuvent pas être occupés au travail de nuit. Cette interdiction peut être levée, pour les jeunes gens de seize à dix-huit ans, en cas d'interruption d'exploitation impossible à prévoir et causée par une force majeure. Ladite ordonnance est entrée en vigueur le 1er octobre 1923.

3. Dans sa séance du 18 août 1923, le Conseil fédéral a, pour la période actuelle et pour la prochaine période d'horaire, prolongé la *durée du travail* du personnel du service d'entretien et de surveillance de la voie, du personnel du service des trains, ainsi que du personnel de l'équipement et du nettoyage du matériel roulant, *dans les chemins de fer fédéraux*, en ce sens que la durée moyenne de 8 ou de 9 heures peut être portée à 8 1/2 ou à 9 1/2 heures par jour en moyenne. La durée moyenne de présence de 13 heures ou de 13 1/2 heures par jour demeure sans changement.

4. Le 3 décembre 1923, M. Micheli a présenté au Conseil national le *postulat* ci-après:

„Le Conseil fédéral est invité à étudier le plus rapidement possible, d'accord avec le Gouvernement genevois, la Direction générale des C. F. F. et, le cas échéant, avec d'autres administrations fédérales, toutes les mesures (tarifs, horaires, etc.) propres à faire sortir le canton de Genève de son isolement et à lui permettre de surmonter les difficultés économiques qui résultent du nouvel état de fait créé à la frontière genevoise."

Ce postulat n'a pu recevoir sa solution au cours de l'exercice.

5. Le Département fédéral des chemins de fer nous a invités à donner notre avis dans les questions suivantes:

a. projet *d'ordonnance d'exécution* de la loi fédérale du 1er février 1923 concernant l'organisation et l'administration des chemins de fer fédéraux. Les amendements que nous avons présentés avaient été discutés à la conférence des directeurs le 8 juin 1923;

b. les règles disciplinaires contenues dans *l'avant-projet de loi fédérale sur le droit administratif et disciplinaire de la Confédération,* tel qu'il avait été élaboré par le Département fédéral de justice et de police;

c. le contre-projet de convention avec la France concernant le service de la douane à Bâle, tel qu'il avait été élaboré par le Département politique fédéral;

d. la manière de régler les questions tarifaires et le mode de perception des taxes à l'occasion de la revision des deux traités des 27 juillet et 11 août 1852, et du 30 décembre 1858 entre le Grand-duché de Bade et la Suisse, revision rendue nécessaire par suite de l'incorporation des chemins de fer de l'Etat de Bade au réseau des chemins de fer du Reich;

e. le contre-projet du Gouvernement français concernant la convention entre la Suisse et la France sur le service des douanes à la gare internationale de Bâle C. F. F., et à la gare aux marchandises de Bâle-St-Jean;

f. demande du Gouvernement français tendant au *transfert* à Pontarlier *des opérations douanières* pour les voyageurs et les bagages des trains qui circulent sans arrêt entre Pontarlier et Les Verrières et vice versa. Comme le transfert proposé est de nature à favoriser et à faciliter le mouvement des voyageurs, nous n'avons pas formulé d'objections.

6. Par lettre du 17 juillet, nous avons proposé au Département fédéral des chemins de fer, à l'intention du Conseil fédéral, de libérer les chemins de fer fédéraux, dès la fin de l'année scolaire 1924/1925, de l'obligation de surveiller et de subventionner les *écoles de chemins de fer,* qui leur a été imposée par arrêté du Conseil fédéral du 1er mars 1904.

Les chemins de fer fédéraux ayant pris eux-mêmes en main l'instruction professionnelle du personnel, en créant à cet effet des institutions spéciales, les raisons qui motivaient l'octroi de subventions aux écoles des chemins de fer ont disparu (ces subventions se sont élevées de 1905 à ce jour à fr. 714 448. 02). L'administration emploiera plus judicieusement l'argent qu'elle consacrait jusqu'ici à ce but en l'affectant à la couverture des dépenses occasionnées par les nouvelles institutions. Nous accorderions encore ces subventions pour les années scolaires 1923/24 et 1924/25. La réponse du Conseil fédéral ne nous est pas encore parvenue.

7. Le Département fédéral des chemins de fer nous a consulté sur les *demandes de concessions* suivantes qui ont donné lieu de notre part à quelques observations:

a. Chemins de fer à voie normale.
Funiculaire Lausanne-Ouchy. Renouvellement de sa concession, expirant le 30 décembre 1929, pour les lignes existantes et extension de cette concession à une nouvelle ligne pour le service des marchandises, cette ligne devant être établie entre sa gare du Flon et la gare aux marchandises que les C. F. F. projettent de construire en Sébeillon. Nous n'avons pas eu d'objections à présenter.

b. Chemins de fer à voie étroite.
Construction d'un *tramway électrique de Zurich à Thalwil par Kilchberg.* Nous avons répondu que, du moment que l'électrification des chemins de fer fédéraux et l'amélioration du service de banlieue sont à la veille d'être réalisées, la nécessité d'un chemin de fer régional, dans le sens de la demande, paraissait douteuse et qu'il était recommandable, pour le moment, de ne pas accorder la concession.
Construction et exploitation d'un *chemin de fer électrique à voie étroite Brigue-Viège.* Le comité d'initiative a renoncé sous quelques réserves à sa demande de concession. Les améliorations de l'horaire réclamées en échange, pour les ouvriers des usines de la Lonza, de même que la création de haltes à Gamsen et à Lalden-Eyholz, ne pourront être prises en considération qu'au moment où ces mesures seront vraiment nécessaires.

c. Services d'automobiles.
Porrentruy-Damvant, Alle-Asuel, Porrentruy-Lugnez. Nous n'avons pas soulevé d'objections; ces trois parcours peuvent être considérés comme susceptibles d'amener du trafic.

8. Nous basant sur l'article 32 de la récente loi d'organisation, nous avons, d'accord avec le Département fédéral des chemins de fer et sous réserve d'approbation par le Conseil fédéral, édicté le 4 mai 1923 des *dispositions et directives concernant les suppressions d'emplois, déplacements et mises à la pension* afin de faciliter la transition entre l'ancien et le nouvel ordre de choses et, en particulier, le regroupement des arrondissements.

9. Le 21 décembre 1923, nous avons indiqué, au moyen d'une communication générale de service, quelles sont les dispositions de la *nouvelle loi sur l'organisation* et de son ordonnance d'exécution qui seront applicables à partir du 1er janvier ou du 1er avril 1924. A cette dernière date entreront en vigueur les dispositions dont l'introduction n'aurait pas été opportune le 1er janvier 1924, en raison des nombreuses mutations de personnel.

10. Par analogie avec l'arrêté du Conseil fédéral, du 10 février 1923, relatif à la modification des règles suivant lesquelles le *congé du samedi après-midi* doit être *compensé* par une prolongation de la durée hebdomadaire du travail, la Direction générale a fixé, à partir du 15 février 1923, la durée du travail du personnel de l'administration générale à 44 heures par semaine pendant les mois d'hiver et à 47 heures pendant les mois d'été, ce qui donne en moyenne, pour l'année entière, une prestation hebdomadaire de 45 1/2 heures.

11. Le Département de l'économie publique a donné, en date du 26 mars 1923, des *instructions pour l'application de l'article 15 de l'arrêté du Conseil fédéral sur l'assistance des chômeurs, du 29 octobre 1919.* D'après ces instructions, les employés et ouvriers qui ne sont pas engagés définitivement par la Confédération ne doivent être considérés comme fonctionnaires fédéraux ayant droit à l'assistance que si leur occupation a duré, sans interruption, au moins six mois.

12. La *délégation internationale du Simplon* s'est réunie à Berne, les 18 et 19 avril et les 27 et 28 septembre 1923, pour discuter les questions habituelles de tarif et d'horaire ainsi que pour recevoir les comptes de construction et d'exploitation du tronçon Brigue-Iselle, à fin 1921. Le Gouvernement italien ayant approuvé, sous les réserves d'usage les comptes de construction et d'exploitation de la ligne du Simplon, Brigue-Iselle, pour 1921, le Conseil fédéral les a également approuvés en date du 16 février 1923.

13. La *commission du personnel* a tenu une séance et discuté entre autres questions d'ordre général, ou d'ordre technique se rapportant particulièrement à l'exploitation, au service de la voie et à la traction, les suivantes: droit pour le personnel de se faire transférer d'un arrondissement à l'autre, règlement du service des manœuvres, réglement pour l'application des prescriptions concernant l'admission des apprentis et l'instruction professionnelle des fonctionnaires du service des gares, projet de 1er supplément aux prescriptions réglant l'admission et l'emploi d'apprentis au service des trains.

14. Au nombre des questions discutées dans les quatre *conférences des directeurs,* les plus importantes ont été les suivantes: droit administratif et disciplinaire de la Confédération, mesures destinées à assurer l'exécution de la nouvelle loi d'organisation, répartition des arrondissements sur la base de la nouvelle organisation administrative, projet d'ordonnance d'exécution de la loi fédérale du 1er février 1923 concernant l'organisation et l'administration des chemins de fer fédéraux, discussion des mesures propres à assurer l'application de la loi fédérale concernant l'organisation et l'administration des chemins de fer fédéraux et de l'ordonnance d'exécution de cette dernière, mutations et mises à la retraite nécessitées par la nouvelle organisation administrative.

15. 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 fonctionaires et employés à traitement fixe a atteint une moyenne annuelle de 27 671, celui des employés à la journée 7 637, ce qui donne un total de 35 308 contre 36 873 en 1922.

	Fonctionnaires touchant un traitement annuel	Employés engagés à la journée
à la Direction générale	845	139
au Ier arrondissement	5 718	1 209
„ IIe „	6 517	2 144
„ IIIe „	6 049	1 723
„ IVe „	3 859	1 148
„ Ve „	4 683	1 274
	27 671	7 637

I. Département des finances.

a. Comptes.

1. Au cours de l'exercice 1923 il a été procédé auprès des services comptables et de caisse de la Direction générale et des Directions d'arrondissement aux *revisions* suivantes:

6 revisions de caisse et 4 revisions des titres en portefeuille à la caisse principale et service des titres de la Direction générale;

28 revisions de caisse et 15 revisions des sûretés déposées par les entrepreneurs et fournisseurs aux caisses des arrondissements I—V;

6 revisions de la caisse d'épargne du personnel et 5 revisions de la tenue des comptes et des livres aux bureaux de comptabilité des arrondissements I—V.

Toutes ces vérifications et revisions ont établi que les caisses et portefeuilles étaient en ordre, et l'examen de la tenue des livres n'a, sauf quelques instructions destinées à uniformiser la manière de procéder dans des questions secondaires, donné lieu à aucune mesure spéciale de notre part.

2. L'amélioration de la situation économique en 1923 a exercé une influence favorable sur le *résultat des comptes* des chemins de fer fédéraux. Les recettes de transport sont de 22,8 millions de francs supérieures à celles de 1922 et d'environ 15½ millions plus élevées que le chiffre prévu au budget de 1923. A cette amélioration vient encore s'ajouter une diminution des dépenses d'exploitation qui, en regard de 1922, se monte à 53½ millions de francs et est de 13,7 millions inférieure aux prévisions budgétaires.

Par cette amélioration *l'excédent d'exploitation* de l'exercice 1923, y compris les dépenses à la charge des fonds spéciaux, s'élève à fr. 107 447 349; il dépasse de fr. 76 944 766 celui de l'année précédente et de fr. 29 172 449 l'excédent budgété. Le coefficient d'exploitation est descendu, de 91,14 qu'il était en 1922, à 70,78 en 1923.

Ainsi que nous l'avons déjà relevé, les causes de ce résultat favorable résident dans l'augmentation des recettes de transport et la diminution importante des dépenses d'exploitation, parmi lesquelles les dépenses pour le personnel et celles pour le combustible ont tout particulièrement subi une réduction appréciable. Nous renvoyons à ce sujet aux explications données aux différents chapitres du compte d'exploitation.

3. Ce meilleur excédent d'exploitation a également exercé une influence favorable sur la clôture du *compte de profits et pertes.* Depuis 1913 c'est la première fois que ce compte accuse de nouveau un excédent de recettes, qui a permis d'effectuer un amortissement extraordinaire de fr. 2 777 310. 05 sur le compte „Dépenses à amortir, frais d'émission d'emprunts“ et un amortissement de fr. 3 690 987. 52 sur le compte „Dépenses à amortir, déficit de guerre“. Le compte de 1922 s'est soldé par un excédent de dépenses de fr. 45 513 680, et le

budget de 1923 en prévoyait un de fr. 25 041 000; l'amélioration du résultat de 1923 est donc de fr. 49 204 668 sur le compte de 1922, et de fr. 28 731 988 sur le budget.

4. D'après le *bilan au 31 décembre 1922*, le *déficit de guerre* à fin 1921 figurant dans le compte des „Dépenses à amortir" se monte à . . . . . fr. 165 243 602. 93

Conformément à l'arrêté fédéral du 21 juin 1923 concernant l'approbation des comptes de 1922 des chemins de fer fédéraux, le solde passif du compte dudit exercice de . . . „ 45 513 679. 60
doit être ajouté au déficit précité, opération qui a été faite dans le compte de 1923.

Le déficit de guerre s'élève ainsi à . . . . . fr. 210 757 282. 53

Suivant le même arrêté fédéral du 21 juin 1923, ce déficit doit être couvert par les excédents de recettes des exercices futurs jusqu'à son complet amortissement. En conséquence, nous avons reporté en 1923 un montant de . . . . . „ 3 690 987. 52

dans le bilan, en déduction du déficit, de sorte que celui-ci est au 31 décembre 1923 de fr. 207 066 295. 01

b. Caisse et service des titres.

1. *Les bons de caisse 5½ % des chemins de fer fédéraux, à 3 ans,* émis en 1920 échéant le 1er février 1923, et se montant au total à *frs. 54 529 500* ont été remboursés. On s'est procuré les capitaux nécessaires à l'aide de rescriptions.

En outre, conformément aux plans d'amortissement, nous avons procédé à *13 tirages au sort d'obligations* de nos divers emprunts; au total 14 922 titres ont été appelés au remboursement, représentant un montant de fr. 11 385 950. 17, y compris l'amortissement du prix de rachat capitalisé de la ligne Genève—La Plaine. Des indications plus détaillées se trouvent au compte de capital, page 130.

2. En vertu de l'arrêté du Conseil fédéral, du 5 avril 1923, nous avons, d'entente avec le Département fédéral des finances et la Banque nationale suisse, offert en souscription publique auprès des banques suisses du 24 au 30 avril, un *emprunt 4 % d'un montant nominal de 120 millions de francs,* ferme 15 ans, destiné à la consolidation de la dette flottante. Sur ce montant, le Département fédéral des finances s'était réservé une somme de 20 millions pour les fonds spéciaux de la Confédération; le solde de 100 millions a été pris ferme par le Cartel de banques suisses et l'Union des banques cantonales. Le Conseil fédéral s'était réservé le droit de porter, le cas échéant, le montant de l'emprunt à fr. 200 000 000. Le cours d'émission a été fixé à 94½ %, le cours de prise à 93 % pour le montant garanti par les banques et à 93½ % pour le montant qui ferait l'objet d'une option. Il a été souscrit fr. 100 000 000, en chiffre rond, et toutes les obligations souscrites ont pu être allouées. Le remboursement aura lieu au pair le 15 mai 1938. L'emprunt est divisé en 70000 obligations de fr. 1000 et 10 000 obligations de fr. 5000, au porteur, avec coupons semestriels au 15 mai et au 15 novembre. Il est accordé aux banques une commission de ¼ % pour le paiement des coupons, et de ⅛ % pour le remboursement des obligations. Les titres peuvent être déposés, sans frais, à notre caisse principale, à Berne, contre certificats nominatifs. La libération a eu lieu en mai. Les souscripteurs ont, sur leur demande, reçu des certificats d'emprunt qui, à partir du 18 mai, ont été échangés contre les titres définitifs. L'emprunt est coté aux bourses de Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Neuchâtel, St.-Gall et Zurich.

3. Le Département fédéral des finances, au nom du Conseil fédéral, au nom de notre administration et après entente avec la Commission permanente de notre Conseil d'administration, a conclu le 25 mai 1923 avec la *Société suisse d'assurances générales sur la vie humaine, à Zurich* (Schweiz. Lebensversicherungs- und Rentenanstalt), un *contrat d'emprunt*, suivant lequel cette société consent à la Confédération en faveur des chemins de fer fédéraux, un prêt de fr. 75 000 000 destiné à la consolidation partielle de la dette flottante de ceux-ci. Une seule obligation, sans coupons, a été établie en faveur de la société. Le taux de l'emprunt est de 3½ % et les intérêts sont payables annuellement le 31 décembre, pour la première fois le 31 décembre 1923. La libération de l'emprunt a été effectuée le 31 mai, plus intérêt du 31 décembre 1922 à cette dernière date; le cours de prise est de 85 % net. L'emprunt est remboursable au pair, sans avis préalable, le 31 décembre 1942; il ne sera pas coté.

4. Le produit des emprunts mentionnés sous chiffres 2 et 3 a été employé à réduire le montant *de nos rescriptions* escomptées par la Banque nationale. Au début de l'année, cette dette s'élevait à 183 millions de francs, et elle avait atteint 263 millions de francs le 31 mars; à la fin du IIIe trimestre, elle n'était plus que de 77 millions de francs, mais à la fin de l'exercice, le total de nos rescriptions avait de nouveau augmenté et se chiffrait par 105 millions de francs.

5. Nous avons attribué à la caisse de pensions et de secours du personnel, en remploi de fonds disponibles, des bons de dépôt des C F F, 5 %, pour fr. 11 100 000, mais, comme au cours de l'année les comptes de cette caisse furent à diverses reprises en gros déficit, il fallut retirer du portefeuille fr. 10 200 000 de ces bons de dépôt et leur montant effectif s'est ainsi trouvé réduit à fr. 900 000. A la fin de l'année, ladite caisse avait en

portefeuille pour fr. 171 243 000 de bons C F F 5 %. En outre, nous lui avons attribué fr. 737 000 d'obligations 4 % du IIIe emprunt d'électrification de 1923.

6. Le *service des emprunts* a, cette année encore, subi un développement assez considérable par suite de l'émission du nouvel emprunt 4 %, du remboursement des bons de caisse 5½ % de 1920 et des tirages au sort toujours plus importants. Un grand nombre d'oppositions qui avaient frappé des titres et des coupons pendant la guerre ont pu être levées par décision judiciaire. A la fin de l'exercice, le nombre des titres frappés d'opposition était de 418 contre 545 à fin 1922 et celui des coupons de 3[illegible] 5700.

Il a été présenté à l'encaissement durant l'année:

4 259 518	coupons répresentant	fr. [illegible] 75
45 273	obligations répresentant	[illegible]
4 304 791		fr. 1[illegible] 720. 75

Comparativement à l'année passée, l'augmentation des titres et coupons est de 131 441. [illegible] cembre 1923, les coupons et titres échus, non encore présentés à l'encaissement, s'élevaient à fr. 4 6[illegible] quant aux titres et coupons prescrits, ils ont été comptabilisés en notre faveur pour un montant de fr. 34 34[illegible]

7. Nous avons conclu avec la direction générale des postes une convention suivant laquelle les gares qui ne peuvent remettre leur recette journalière à une banque, la verseront à la poste, au compte de chèques de la caisse d'arrondissement. De cette façon, le transport d'espèces dans les fourgons sera réduit au minimum.

8. Au 31 décembre 1923, les *sûretés* déposées à la Direction générale et aux Directions d'arrondissement se répartissaeint comme suit:

1 904	dépôts en espèces	fr. 1 714 281. 05
2 359	dépôts de titres	„ 15 293 151. 77
1 875	cautionnements	„ 22 646 215. 65
6 138	sûretés, représentant au total	fr. 39 653 648. 47

(1922 : 6 263 = fr. 33 137 005).

9. En 1923, nous avons accordé à 247 fonctionnaires et employés, pour le compte de la Caisse de pensions et de secours, des prêts hypothécaires en 1er rang au montant total de fr. 3 914 900. Le taux de l'intérêt a été de 4½% pour les constructions nouvelles établies aux risques et périls des employés, et de 4¾% pour les immeubles acquis. En outre, nous avons consenti à deux sociétés coopératives immobilières de cheminots des prêts hypothécaires pour une somme totale de fr. 580 000 au taux de 4¼%.

10. Le nombre des déposants de la *Caisse d'épargne du personnel* a passé de 3 195 à 3 534. L'intérêt servi a été pendant toute l'année de 4½%.

11. Les obligations des chemins de fer fédéraux et des anciennes compagnies dont les lignes ont été nationalisées peuvent être déposées sans frais à la Caisse principale par des particuliers. Le nombre des déposants était, le 31 décembre 1923, de 682, celui des dépôts de 1591 et la somme représentée par ces titres se montait à fr. 126 805 100. Elle est supérieure de fr. 682 600 à celle de l'année passée.

12. Notre *portefeuille des fonds publics* a subi les principales modifications que voici:

La participation des chemins de fer fédéraux au capital social de la Société coopérative suisse de remorquage, à Bâle, a été accrue de fr. 65 000, proportionnellement à l'augmentation de capital. Le capital placé par nous dans cette société était de fr. 250 000. Il est donc maintenant de fr. 315 000.

Sur demande du Département fédéral de l'économie publique, les chemins de fer fédéraux avaient en 1917 participé pour fr. 100 000 à la constitution du capital de la Société suisse pour la recherche de gisements houillers.

L'assemblée générale de cette société, tenue le 4 avril 1923, a décidé sa dissolution. Le montant qui nous a été versé pour notre part comme résultat de la liquidation a été de fr. 59 000, tandis que dans l'inventaire ces droits ne figuraient plus que pour un franc.

A la fin de l'année, le portefeuille représentait une valeur comptabilisée de fr. 9 727 641, 05. Cette année, il y a une moins-value de fr. 527 646, 55 qui provient surtout de l'amortissement des obligations 4 % du chemin de fer du Lac de Thoune, 1900, et de nos parts à la S. A. de transport d'électricité, à Berne, ces réductions n'ayant pas été compensées par l'estimation plus élevée d'autres titres.

c. Service de publicité.

On peut qualifier de réjouissants les résultats qu'a donnés le mouvement des étrangers pendant l'été de 1923. La saison d'hiver 1923-1924 aussi a commencé sous d'heureux auspices, et il y a tout lieu d'espérer que dans la plupart des stations d'hiver l'affluence des touristes n'aura pas été inférieure à celle des meilleures années d'avant-guerre. Le développement que prend le tourisme anglais à destination de la Suisse trouve

son expression dans le chiffre d'affaires de notre agence de Londres. Le nombre des voyageurs auxquels elle a servi d'intermédiaire a été de 72 100, en 1923, c'est-à-dire deux fois plus élevé qu'en 1913, et les recettes qui ont atteint fr. 4 500 000, en chiffre rond, ont presque triplé. Sur les fr. 2 487 000 de recette qu'ont produit les billets suisses, les billets complémentaires délivrés à des sociétés de touristes anglais ont représenté fr. 1 578 500.

L'accroissement du chiffre d'affaires de l'agence de Londres, a nécessité de nouveau une extension des locaux et une augmentation du personnel qui comprend actuellement 22 fonctionnaires.

Parmi les mesures de propagande que nous avons prises, nous citerons la publicité collective faite dans la presse américaine, l'extension de la collection de photographies et de films des agences, notre participation aux foires d'échantillons de Bâle et de Milan, l'édition en 170 000 exemplaires de deux nouvelles cartes de la Suisse avec explications en six langues et une nouvelle édition en anglais de notre album de vues suisses.

d. Contrôle des recettes et décomptes.

1. On a préparé le transfert à St.-Gall de la subdivision s'occupant du service des animaux et des marchandises. L'état du personnel subira une modification considérable du fait que nous avons repris beaucoup d'agents du IVe arrondissement et d'autres divisions de la Direction générale.

2. En raison de l'entrée en vigueur, le 1er janvier 1924, de nouvelles mesures tarifaires, il a fallu procéder à l'impression des billets nécessaires, travail qui, d'une manière générale, a été achevé pour cette date.

3. Il a été procédé dans les gares, les entrepôts et sur les bateaux du lac de Constance à 1690 vérifications de caisses et de livres, lesquelles se sont réparties comme suit:

Arrondissements	I	II	III	IV	V	Total
	476	264	420	320	210	1690

Il a été constaté une irrégularité grave à la recette aux voyageurs de Lausanne, où la somme soustraite était de fr. 15 000. Le chef receveur, auteur du délit, a été condamné à un an de prison. Les chemins de fer fédéraux ont pu recouvrer une partie du montant qui leur avait été dérobé.

4. Nous donnons ci-après un *tableau comparatif des recettes d'exploitation* des chemins de fer fédéraux, la navigation à vapeur sur le lac de Constance comprise, pour les années 1922 et 1923, nous permettant de vous renvoyer aux explications qui font suite à ce tableau:

Recettes de transport des chemins de fer fédéraux.

1922 2492 km Fr.	%	*A. Trafic du chemin de fer.*	1923 2942 km Fr.	%	Comparées à 1922 en plus Fr.	en moins Fr.
121 130 924	37,22	I. Produit du transport des voyageurs	127 163 161	36,52	6 032 237	—
		II. Produit du transport des bagages, des animaux et des marchandises:				
10 919 650	3,36	1. transport des bagages . .	11 213 437	3,22	293 787	—
6 510 655	2,00	2. „ „ animaux .	6 369 728	1,83	—	140 927
181 687 237	55,85	3. „ „ marchandises	196 889 415	56,55	15 202 178	—
199 117 542	61,21		214 472 580	61,60	15 355 038	—
5 114 350	1,57	III. Produit des transports postaux	6 530 812	1,88	1 416 461	—
325 362 816	100,00	Recettes de transport totales	348 166 553	100,00	22 803 737	—
		B. Exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance.				
Fr.	%		Fr.	%	Fr.	Fr.
133 852	33,47	I. Transport des voyageurs	138 785	24,61	4 933	—
12 578	3,14	II. „ „ bagages .	13 102	2,32	524	—
507	0,13	III. „ „ animaux .	2 776	0,49	2 269	—
250 407	62,61	IV. „ „ marchandises . .	406 834	72,12	156 427	—
2 600	0,65	V. Transports postaux . .	2 600	0,46	—	—
399 944	100,00	Total	564 097	100,00	164 153	—

Ad A. Trafic du chemin de fer. Par rapport à l'année 1922, les diverses catégories de transport accusent les différences suivantes exprimées en pour-cent:

Voyageurs	+ 4,98 %	(1922: — 2,94 %)
Bagages	+ 2,69 %	(1922: — 5,59 %)
Animaux	— 2,16 %	(1922: + 19,31 %)
Marchandises	+ 8,36 %	(1922: — 1,74 %)
Transports postaux	+ 27,69 %	(1922: — 1,84 %)

Les divers mois de l'année participent comme suit à l'accroissement de recettes du service des voyageurs (fr. 6 032 237) et du service des bagages et marchandises, poste comprise (fr. 16 771 499).

	Service des voyageurs	Service des marchandises (bagages, animaux et poste compris)
Janvier	— fr. 51 370	+ fr. 2 152 692
Février	+ „ 511 260	+ „ 3 396 317
Mars	+ „ 378 352	+ „ 1 694 249
Avril	+ „ 342 937	+ „ 2 014 709
Mai	+ „ 738 915	+ „ 721 135
Juin	— „ 234 465	+ „ 821 810
Juillet	+ „ 833 760	— „ 234 632
Août	+ „ 1 069 819	— „ 155 379
Septembre	+ „ 632 000	+ „ 598 730
Octobre	+ „ 680 301	+ „ 2 691 833
Novembre	+ „ 686 728	+ „ 1 553 035
Décembre	+ „ 444 000	+ „ 1 517 000
	+ fr. 6 032 237	+ fr. 16 771 499

Dans le service des voyageurs on a transporté 5 722 061 soit 7,06 % voyageurs de plus que l'année précédente. La recette par voyageur est de fr. 1,46[5] (en 1922 fr. 1,50[7]). La diminution de la recette par voyageur provient uniquement du grand nombre de billets collectifs (sociétés et écoles) qui ont été délivrés pendant les mois d'été, et des trains spéciaux organisés au cours de l'année par l'administration. Quant au reste, sauf en janvier, l'augmentation du trafic a été assez uniforme. Le recul du mois de juin s'explique par le fait que la Pentecôte a, en 1923, eu lieu en mai, tandis qu'en 1922 elle avait eu lieu en juin.

Dans le trafic des marchandises, les quantités transportées ont augmenté de 1 454 271 t, soit de 10,98 %. Le produit moyen de la tonne est de fr. 15. 03[4], en 1922: fr. 15. 34[7]. Le tableau des excédents de recettes mensuelles montre qu'à l'exception des mois de juillet et d'août, le trafic a repris d'une manière générale. Cet accroissement s'est produit tout particulièrement en service interne suisse; il est aussi dû en partie au trafic en transit Autriche – France. Malheureusement, les transports de charbons destinés aux réparations ont beaucoup diminué entre l'Allemagne et l'Italie. L'augmentation des recettes produite par les transports postaux est digne de remarque, elle provient du plus grand nombre de colis (700 000 de plus environ), ainsi que d'un versement de fr. 300 000 à peu près qui nous a été fait après coup pour 1922. Le tronçon en tunnel Brigue—Iselle a produit:

pour le service des voyageurs et des bagages . .	fr. 1 500 000
pour le trafic marchandises	„ 2 000 000
Total	fr. 3 500 000

Par suite de la diminution des transports de charbons destinés aux réparations, le trafic-marchandises pour l'Italie est un peu en recul. Le service des voyageurs, en revanche, accuse une augmentation de recettes de fr. 200 000, en chiffre rond.

Ad B. Navigation à vapeur sur le lac de Constance. Par rapport à celles de 1922, les recettes ont augmenté de fr. 164 153, dont fr. 156 426 pour le trafic des marchandises à lui seul. Cette augmentation uniforme pour tous les mois est due aux difficultés de transport qui se rencontrent dans le bassin de la Ruhr et ont eu pour effet que beaucoup de marchandises, qui auraient normalement emprunté la route du Rhin, ont été transportées via lac de Constance.

e. Achat de matériel, etc.

I. Matériel de voie.

1. Au cours de l'exercice la vente de *vieux matériaux* de superstructure a produit la somme de fr. 660 552.

2. La fourniture des *traverses de bois* dont nous aurons besoin en 1924 a été adjugée exclusivement à des maisons suisses, pour une somme de fr. 1 107 830.

3. *Les rails pleins, rails pour lames d'aiguilles et traverses métalliques* fournies en 1922 (marché de 1921) par MM. les Petits-Fils de François de Wendel & Cie, à Hayange, ont encore suffi à tous nos besoins de 1923. Pour 1924, nous avons passé, le 18 octobre, un nouveau marché avec cette maison.

4. Nous avons en outre *adjugé* (quantités nécessaires pour 1924):

a. la fabrication d'attaches de rails à des maisons suisses, pour la somme de fr. 954 062;

b. la fourniture de mi-produits pour la fabrication de pièces de branchements et croisements à trois maisons suisses et une maison étrangère, pour la somme totale de fr. 66 638;

c. l'établissement de branchements et croisements ou de pièces s'y rapportant à deux maisons suisses et à nos propres ateliers, pour la somme totale de fr. 143 964.

5. Aperçu du *matériel de superstructure acquis* au cours de l'exercice:

Traverses en bois:

Traverses ordinaires	26 115 pièces
Traverses pour branchements et ponts	1 216 m³

Il a été imprégné:

Traverses ordinaires	33 055 pièces
Traverses pour branchements et ponts	1 143 m³

Attaches de rails:

Eclisses, selles, boulons, tirefonds, etc.	1 038 tonnes

Pièces de branchements:

Plaques en tôle	232	tonnes
Pointes de cœur en acier pour croisements	189	pièces
Cales en fonte	7	tonnes
Cornières pour contre-rails	21	„
Cales pour talons d'aiguilles	13	„
Semelles d'acier dur pour croisements	295	pièces
Changements simples	20	„
Croisements simples	20	„

Appareils de manœuvre centrale des aiguilles et signaux, etc.

Pièces diverses	32	tonnes

II. Achats divers.

Grâce à la *centralisation des achats de diverses matières* par les soins du service de la traction et des ateliers, telle qu'elle a été opérée en 1915, nous avons de nouveau réalisé des économies et obtenu d'autres avantages par suite d'achats en gros.

Nous avons commandé les *matières* et *objets* ci-dessous:

Diverses pièces de rechange et d'équipement pour locomotives électriques;
26 tachymètres;
40 équipements p. l'éclairage électrique des trains;
126 batteries pour l'éclairage des trains;
200 radiateurs électriques pour voitures et autre matériel pour le chauffage électrique des trains;
4 350 bandages de roues;
6 244 ressorts divers;
3 105 tubes bouilleurs;
10 500 viroles pour tubes bouilleurs;
13 889 pièces diverses d'appareils de traction et de choc;
2 880 t de sabots de frein et de barreaux de grille;
214 t de tôles diverses;
660 t de matériel de cuivre;
20 000 kg d'étain;
18 700 kg de divers autres métaux;
1 054 000 kg d'huile de graissage pour matériel roulant;
729 000 kg de pétrole;
352 000 kg d'huile à gaz pour chauffage;
54 000 kg d'huile de colza;
57 000 kg de benzine;
72 000 kg d'huile de lin;
29 000 kg d'huile pour appareils centraux;
98 600 kg d'autres huiles et graisses;
3 505 t de coke et d'anthracite pour usages domestiques etc.;
70 t de charbon de bois.

2. Les ventes de *vieux matériaux provenant des ateliers* ont, au cours de l'exercice, produit la somme de fr. 958 455.

3. En ce qui concerne notre *ravitaillement en charbon,* nous avons l'honneur de vous donner les renseignements suivants:

a. Pendant les premiers mois de l'année, les arrivages de combustible ont été assez faibles par suite des grèves qui avaient éclaté dans le bassin de la Sarre et nous avons été obligés de nous procurer du charbon dans des contrées plus éloignées.

Les prix qui marquaient, à la fin de 1922 déja, une tendance à la hausse ont continué à monter pendant le premier semestre de 1923. Vers l'automne il s'est, en revanche, produit une baisse et à la fin de l'année les cours avaient encore diminué.

Le droit d'importation, institué le 2 mai 1921, et qui s'élevait à frs. 5. — par tonne, avait été abaissé à frs. 4. — le 15 juin 1922, il a été réduit à frs. 2. 50 le 16 janvier 1923.

Comme les quantités de combustible reçues d'Angleterre ont sensiblement diminué, et que la plus grande partie de ce charbon à été expédié d'Anvers par chemin de fer, il n'est resté qu'un faible tonnage à transporter par eau. Ces envois ont été transbordés dans les gares du haut Rhin ou sont parvenus directement à Bâle par bateau.

b. Total des arrivages de combustible fossile en provenance de

la Belgique	6 938	tonnes
la Hollande	42 774	„
la France	109 035	„
la Sarre et la Lorraine	213 192	„
l'Allemagne	37 850	„
la Haute Silésie	19 931	„
l'Angleterre	34 578	„
Fabriques suisses de briquettes et divers	16 483	„
Total	480 781	tonnes

Nos stocks de charbon étaient au début de 1923 de 194 422 t; à la fin de 1923, de 206 179 t.

II. Département du contentieux et des tarifs.

a. Généralités.

1. Dans sa séance du 13 janvier, le Conseil d'administration a approuvé le *nouveau règlement N° 31* concernant la liquidation, par les gares et les stations, des demandes d'indemnités et de détaxes suivant lequel les compétences accordées aux organes intéressés ont été étendues dans une large mesure. Ce règlement est entré en vigueur le 1er février.

2. La décision prise par le Conseil d'administration le 13 janvier concernant la fusion de la caisse de pensions de l'ancien chemin de fer du Seetal et de celle des chemins de fer fédéraux a été ratifiée, le 3 février, au nom du Conseil fédéral, par la division des chemins de fer du Département fédéral des postes et chemins de fer. Nous avons donné les instructions nécessaires pour l'exécution de votre décision.

3. Nous avons versé aux pensionnés de l'ancien chemin de fer du Seetal pour l'année 1923, à la charge du compte d'exploitation, les allocations de renchérissement qu'ils recevaient de cette compagnie (voir rapport de gestion pour 1922, page 15, chiffre 7).

4. Nous avons autorisé les Directions d'arrondissement à remettre aux *personnes qui reçoivent une rente* en vertu de notre responsabilité civile et auxquelles on avait accordé en 1922 une allocation conformément à notre décision du 27 juin 1922 un secours égal à la moitié de celui de l'année passée, si ces personnes continuent à être dans le besoin et remplissent les autres conditions fixées par l'arrêté fédéral du 15 juin 1920. Ces sommes seront imputées sur le compte d'exploitation (voir rapport de gestion pour 1922, page 15, chiffre 6).

5. *La nouvelle élection des commissions des caisses des malades* ordonnée à la fin de l'année dernière a eu lieu; le résultat a été porté à la connaissance du personnel par communication générale de service du 23 mars (voir rapport de gestion pour 1922, page 16, chiffre 8).

6. Nous avons soumis au Département fédéral des chemins de fer et à l'Office fédéral des assurances sociales les comptes et le bilan de nos caisses de secours pour 1922. Ces autorités n'ont présenté aucune observation ni donné d'instructions spéciales à ce sujet.

7. Par lettre adressée le 22 mai à la Caisse fédérale d'assurance, nous avons donné notre avis sur un projet de message à l'Assemblée fédérale et d'arrêté fédéral concernant la *réduction des rentes et secours.* Les principes posés dans ce projet s'appliqueraient aussi aux pensionnés de notre administration.

8. Par suite de la fusion des arrondissements, conséquence de la réorganisation de l'administration, deux *commissions de la caisse de pensions et des caisses des malades* des arrondissements ont été appelées à disparaître. A la suite d'une requête de l'Office syndical de la Fédération suisse des cheminots, nous avons consenti à ce que le nombre réglementaire des membres des nouvelles commissions des caisses des malades des arrondissements soit porté de 6 à 10, et celui des délégués de 2 à 4.

9. Le 26 novembre, la ligne à voie étroite *Locarno—Camedo-frontière* des chemins de fer Régionaux Tessinois (chemin de fer des Centovalli) et la ligne italienne de *Camedo-frontière—Domodossola* ont été ouvertes à l'exploitation. Il existe donc maintenant des communications directes par chemin de fer entre Locarno et Domodossola.

10. Ont été ouvertes au cours de l'exercice: le 1er juin, la station de *Chamoson,* entre Ardon et Riddes; le 1er septembre, la halte de *Waltenschwil,* entre Boswil-Bunzen et Wohlen; le 13 octobre, la halte de *Châteauneuf,* entre Ardon et Sion.

La station de Chamoson est installée pour le service des voyageurs, des bagages, des colis express et pour celui des animaux et des marchandises.

Le service des voyageurs et des bagages en provenance ou à destination des haltes de Waltenschwil et de Châteauneuf, lesquelles ne sont pas desservies, est restreint. Les billets au départ de ces haltes sont délivrés dans le train. Les bagages doivent être remis ou retirés au train même.

11. La station de *Sisseln* a été ouverte le 1er décembre au trafic des expéditions partielles en grande et en petite vitesse.

12. La désignation de la station des Eplatures-Crêt a été remplacée le 15 novembre par celle de „*Le Crêt-du-Locle*", comme l'avait demandé la population intéressée, dont la pétition était appuyée par les autorités communales de la Chaux-de-Fonds. Le Conseil d'Etat du canton de Neuchâtel et le Département fédéral des chemins de fer s'étaient déclarés d'accord.

13. Par suite de l'ouverture de la nouvelle gare de *Thoune* (1er juin), il a fallu conclure avec d'administration du Berne-Lœtschberg-Simplon une convention provisoire pour le trafic de Thoune et en deçà à destination de Scherzligen et au delà, direction lac de Thoune et vice versa. Cette convention restera en vigueur jusqu'au règlement définitif de la question. Elle prévoit que le B. L. S. est chargé du trafic-voyageurs et bagages sur le tronçon Thoune-Scherzligen et touche par conséquent les recettes afférentes à ces services. En

revanche, les C. F. F. encaissent les recettes du trafic-marchandises et animaux comme rémunération du transport des envois de Thoune à Scherzligen et vice versa.

Pour le trafic de Thoune et en deçà à destination de Gwatt et au delà ou inversement, la limite de propriété et de taxes entre les C. F. F. et le B. L. S. se trouve à 600 mètres, en chiffre rond, au sud du centre de la nouvelle gare de Thoune, près de la station actuelle de Scherzligen.

14. La *Conférence commerciale* des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic a tenu sa 25e séance, à Berne, le 15 mars. Elle a décidé d'étendre de nouveau la validité des abonnements généraux au chemin de fer Rhétique, à partir du 1er mai 1923. En ce qui concerne la fixation de la durée de validité des billets d'aller et retour, dans le cas de réduction du prix de ces billets, la conférence s'était prononcée à une grande majorité pour les règles suivantes: pour les distances jusques et y compris 200 kilomètres de tarif, 5 jours; pour les distances supérieures, 8 jours. Toutefois, elle a, ultérieurement, adopté par voie de correspondance notre proposition de fixer uniformément à 10 jours la durée de validité de ces billets, en conformité de la décision prise par notre Conseil d'administration le 16 novembre. Elle a discuté également la modification du tarif pour sociétés et écoles et la réduction du tarif pour le transport des animaux, dans le sens des décisions prises par le Conseil d'administration le 23 février 1923. En outre, la conférence s'est occupée de diverses modifications à apporter aux prescriptions générales de tarif (entre autres du rétablissement de la taxation des emballages usagés sur la base de la moitié du poids) et à la classification des marchandises, de l'octroi de réductions de taxes pour divers articles et de la réduction des taxes du tarif exceptionnel n° 33 pour l'exportation d'alliages ferro-métalliques.

La réduction du tarif des animaux étant en corrélation avec celle du tarif des marchandises, n'a pas encore pu avoir lieu. Quant à l'application des autres mesures, on trouvera les renseignements nécessaires sous lit. *e* et *f*.

15. *Etat des demandes de concessions de forces hydrauliques* (voir rapport de gestion pour l'année 1922, page 16, chiffre 16).

Il ne s'est pas produit de modifications importantes au cours de ce trimestre.

b. Service du contentieux.

I. Assurances.

1. Les *caisses cantonales d'assurance contre l'incendie* nous ont versé la somme de fr. 158 079. 45 pour 12 sinistres.

2. Les objets assurés par nous-mêmes ont, au cours de l'exercice, subi 58 sinistres. Il a été porté à la charge de notre *fonds d'assurance contre l'incendie* fr. 28 383.

II. Impôts.

Diverses communes ont cherché à augmenter notre charge d'impôts. Nos recours contre une estimation plus élevée de nos immeubles de Bienne et de Thoune sont encore pendants. Un recours que nous avions formulé contre une commune argovienne a été liquidé par transaction.

III. Accidents.

Les tableaux statistiques et les comptes fournissent tous renseignements sur le nombre des *accidents ayant donné lieu à responsabilité civile,* et qui se sont produits en 1923, ainsi que sur le chiffre des indemnités payées de ce chef.

Au cours de l'exercice, il a été réglé par les Directions d'arrondissement *40 cas de responsabilité,* contre 31 en 1922.

IV. Réclamations pour pertes totales ou partielles, avaries, retards ou irrégularités.

A. Adressées aux chemins de fer fédéraux.

Réclamations non liquidées en 1922	2 799	(4 098 en 1922)
Nouvelles réclamations reçues pendant l'exercice	13 670	(10 719 „ „)
Repoussées	6 369	(5 406 „ „)
Admises et pour lesquelles il a été payé une indemnité	7 036	(6 612 „ „)

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

Réclamations transmises aux chemins de fer fédéraux	2 576	(3 047 en 1922)
Réclamations ayant donné lieu à paiement de la part des C. F. F. . .	2 139	(2 323 „ „)

C. Irrégularités.

Avaries ou pertes partielles	1 475	(1 841 en 1922)
Empêchements à la livraison	1 861	(2 217 „ „)

D. Procès.

Pendants depuis 1922	46	(62 en 1922)
Nouveaux procès en 1923	24	(43 „ „)
Terminés, en tout	34	(59 „ „)

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	
Invalides:							
ayant reçu une indemnité unique	1	1	—	2	1	1	6
pensionnés	10	199	237	180	128	163	917
Assurés actifs décédés	*3*	*18*	*30*	*34*	*28*	*24*	*137*
veuves pensionnées	3	17	26	27	25	20	118
orphelins pensionnés	3	16	48	29	26	52	174
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	—	—	2	—	—	2
Invalides décédés	*17*	*52*	*68*	*85*	*43*	*55*	*320*
veuves pensionnées	13	32	42	51	31	35	204
orphelins pensionnés	2	12	19	7	8	22	70
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	2	2	4	—	2	10
Veuves décédées	*8*	*26*	*28*	*40*	*26*	*16*	*144*
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	2	1	3	4	—	10
Veuves remariées	*1*	*7*	*6*	*6*	*2*	*5*	*27*
orphelins pensionnés	—	8	9	9	—	7	33
Assurés indemnisés conformément à l'art. 41	—	*7*	*4*	*5*	*13*	*3*	*32*

L'administration a reçu en outre 365 *demandes de secours basées sur l'art. 43* des statuts; les commissions compétentes de la caisse de secours y ont fait droit pour une somme totale de fr. 151 288. 10.

L'administration des caisses de secours a été avisée de 26 cas d'invalidité et de 43 décès par suite d'accidents. 21 de ces cas d'invalidité et 37 décès concernent l'exploitation.

2. Le tableau suivant indique l'effectif des *assurés actifs* au 31 décembre 1923 et le montant des traitements assurés, ainsi que l'effectif des *invalides, veuves, orphelins* et *groupes d'orphelins de père et de mère*, pensionnés. (Les effectifs au 31 décembre 1922 sont mentionnés entre parenthèses.)

Assurés actifs	33 903	(34 690)	traitements assurés	fr. 160 262 203	(fr. 166 050 982)
Invalides pensionnés	6 875	(6 317)	pensions annuelles	„ 22 336 783	(„ 20 694 798)
Veuves pensionnées	4 294	(4 126)	„ „	„ 5 146 384	(„ 4 788 474)
Orphelins pensionnés	1 725	(1 756)	„ „	„ 720 051	(„ 712 167)
Groupes d'orphelins de père et de mère, pensionnés	385	(381)	„ „	„ 171 635	(„ 169 986)

La grande diminution de la somme des traitements et salaires assurés est en premier lieu la conséquence de la réduction de l'allocation principale de renchérissement en 1923; elle est aussi le résultat du fait que le nombre des assurés actifs a été moins considérable. Les agents décédés ou ayant quitté le service par suite d'invalidité n'ont, pour la plupart, pas été remplacés.

3. Le compte de profits et pertes accuse au 31 décembre 1923 fr. 340 638 670. 04 comme réserve mathématique, celle-ci devrait donc être de fr. 12 002 701. 25 plus élevée qu'en 1921. Si l'augmentation des réserves prévue pour fin 1922 avait porté intérêt en entier — les intérêts perçus de ce chef n'ont été que de fr. 1 500 000 au lieu de fr. 16 431 798. 45, — les réserves mathématiques nécessaires, loin de subir une augmentation, auraient diminué pendant l'exercice.

4. Le bilan au 31 décembre 1923 figure à page 136 du présent rapport.

II. Caisse d'assurance en cas de maladie.

1. Etaient *assurés* à la caisse d'assurance en cas de maladie, au 31 décembre 1923, conformément aux art. 16 et 17 des statuts du 31 août 1921 (les chiffres correspondants pour 1922 sont indiqués entre parenthèses):

Classe *a* (médecin et médicaments seulement) . . . . 15 522 (15 980) hommes et 1161 (1223) femmes;
Classe *b* (indemnité de chômage seulement) . . . . 7 (8) „ „ pas de femmes;
Classe *c* (médecin, médicaments et indemnité de chômage) 402 (485) „ „ 9 (12) femmes;

Le recul du nombre des assurés dans toutes les classes s'explique par la diminution du personnel.

2. La „statistique du compte de profits et pertes de 1923, établie par unités administratives„ qui se trouve à page 144 du présent rapport donne par assuré de la caisse des ateliers 15,48 (1922, 16,84) et par assuré de la caisse des malades des arrondissements 14,06 (1922, 14,27) jours de maladie en moyenne. La situation s'est donc un peu améliorée.

3. Le *compte de profits et pertes* de notre caisse d'assurance en cas de maladie figure à pages 142/143 du présent rapport.

La classe d'assurance *a* accuse un boni de fr. 113 996. 38. Dans cette somme sont compris la subvention fédérale de fr. 48 777. 85, le report de l'an passé, soit fr. 27 770. 10, le fonds Escher pour fr. 10 090. 15, les amendes d'ordre et les intérêts représentant fr. 2476. 46; sans ces montants, le boni de l'exercice aurait été de fr. 24 881. 82.

La classe d'assurance *b* a fait un boni de fr. 5249. 15, somme dans laquelle sont compris la subvention fédérale, les intérêts et le fonds Escher.

La classe d'assurance *c* enregistre une perte de fr. 10 647. 90. Dans ce chiffre, il a été tenu compte de la subvention fédérale, du fonds Escher et des intérêts, mais non du fonds spécial et de ses recettes (chiffre III, 7, 8 et 9). Ce fonds est comptabilisé à part.

4. Le bilan de la caisse d'assurance en cas de maladie figure à page 143; il ne nécessite aucune explication spéciale.

III. Assurance contre les accidents.

Pour l'assurance de notre personnel contre les accidents, nous avons payé les primes suivantes à la Caisse nationale de Lucerne en 1923:

	1923	1922
Pour accidents professionnels:		
Salaires assurés	fr. 150 450 204	161 919 779
Prime	„ 2 050 065	2 319 383
Taux de prime moyen	13,6 ‰	14,3 ‰
Pour accidents non-professionnels:		
Salaires assurés	fr. 149 832 553	161 169 598
Prime	„ 734 912	790 779
Taux de prime moyen	4,9 ‰	4,9 ‰

A titre d'indemnité pour notre service d'agence, la Caisse nationale nous a bonifié 7 % des primes, c'est-à-dire 7 % de fr. 2 784 977 = fr. 194 948, contre fr. 217 711 en 1922.

d. Service médical.

1. Les résultats de la *statistique des maladies* portent sur 22 428 cas (25 156 en 1922), et sont groupés dans cinq tableaux (voir tableaux statistiques).

Comme la statistique ne s'étend qu'aux cas dans lesquels le travail a été repris en cours d'exercice, ces données ne correspondent pas au nombre des maladies annoncées qu'on trouvera au chiffre 3 ci-dessous.

2. En 1923, le mois à la fin duquel il y a eu le plus de malades est celui de janvier, 2454 cas (en 1922, c'était le mois de février, 3453 cas); le mois à la fin duquel il y en a eu le moins est celui d'août, 1540 cas (en 1922, septembre, 2676 cas). La moyenne des malades à la fin de chaque mois de l'année a été de 1817 cas contre 2946 en 1922.

La diminution des cas de maladie est surtout due au fait que l'épidémie de grippe a perdu de son intensité. Le total des cas de grippe depuis le début de l'épidémie jusqu'au 31 décembre 1923 a été de 31 434, au 31 décembre 1922 il était de 30 615.

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

	Direction générale	Electrification	Arrondissements I	II	III	IV	V	Total 1923	(1922)
Examens d'admission par les médecins attitrés	9	72	96	209	96	43	251	776	(678)
Rapports sur les mises à la pension	2	2	128	183	119	75	127	636	(1 097)
Rapports sur des suites d'accidents	—	—	7	12	2	3	7	31	(45)
Examens de contrôle	10	7	268	213	224	116	396	1 234	(1 252)
Maladies annoncées	175	223	4924	5563	4639	2507	4338	22 369	(25 038)

e. Service des tarifs-voyageurs.

1. Dans le *service général des voyageurs* (billets ordinaires), les mesures décidées par le Conseil d'administration dans sa séance du 16 novembre (voir page 2 du présent rapport sous „Tarifs") sont entrées en vigueur le 1er janvier 1924, et ont été appliquées aussi à la ligne bâloise de raccordement ainsi qu'aux lignes prises à bail du Nyon—Crassier et du Vevey—Chexbres.

2. Le *tarif des bagages et colis express* a été réduit le 1er mai, conformément à la décision prise le 23 février par le Conseil d'administration (voir page 2 du présent rapport, sous „Tarifs").

3. L'abaissement et l'abolition partielle des *distances additionnelles sur la ligne du St-Gotthard* pour les voyageurs, bagages et colis express (voir page 2 du présent rapport, sous „Tarif"), décidés par le Conseil d'administration dans sa séance du 24 février, ont été mis en vigueur à la date fixée (en trafic international, quelques-unes de ces mesures ont subi un léger retard).

4. La mise à exécution des mesures mentionnées sous „Tarifs" à page 2 du présent rapport et concernant le rétablissement de l'ancienne proportion entre le prix des billets de Ire, IIe et IIIe classe, ainsi que la réduction de 20 % sur les billets ordinaires d'aller et retour à été utilisée par nous pour la suppression des tarifs spéciaux, c'est-à-dire des billets du dimanche et des abonnements de famille qui existaient encore sur les lignes de l'*ancien chemin de fer du Seetal* (Emmenbrücke—Beinwil—Wildegg et Beinwil—Münster). La suppression de ces facilités a été compensée par la réduction des distances additionnelles sur les lignes en question pour le service des voyageurs et des bagages, ce supplément, qui était de 35 %, ayant été abaisse à 20 %. A la même date (1er janvier 1924), le tarif des abonnements pour parcours déterminés de l'ancien chemin de fer du Seetal a été remplacé par le tarif des C. F. F. qui, d'une manière générale, est plus avantageux pour les abonnés. On a ainsi réalisé l'application des tarifs-voyageurs des C. F. F. sur toutes les lignes de notre réseau.

5. Depuis le 1er juin 1923, ce sont les tarifs-voyageurs des C. F. F., avec majoration de 50 % des distances, qui sont appliqués sur la ligne *Nyon-Crassier* que nous avons prise à bail le 1er janvier 1922. Il s'ensuit que les tarifs du Nyon-Crassier qui étaient à peu près doubles des nôtres, ce qui nuisait au trafic, se trouvent réduits de 25 % environ.

6. Des plaintes nous étant parvenues sur l'application trop rigoureuse de la *surtaxe pour trains directs,* nous avons établi des règles:

a. fixant le caractère des trains directs à surtaxe d'une maniére générale;

b. spécifiant quand la surtaxe ne doit pas être perçue en trafic local pour des trains directs dont l'utilisation est, en principe, soumise à la surtaxe.

Ces règles qui ont été appliquées pour la première fois depuis l'horaire du 1er juin 1923, sont les suivantes:

Ad a. Donnent lieu à la surtaxe les train direct qui ont un caractère international, c'est-à-dire qui ont, en trafic international, des voitures directes, en outre les trains directs à grandes distances en service interne suisse, qui ont des voitures directes et, en particulier, ceux dans la composition desquels se trouve un wagon-restaurant.

Ad b. Il n'est pas perçu de surtaxe pour train direct quand ce dernier n'est utilisé qu'entre deux gares sans stations intermédiaires ou qu'entre deux gares séparées par des stations intermédiaires auxquelles le train s'arrête.

Nous avons toutefois dû nous réserver la faculté d'établir des exceptions à cette dernière règle dans certains cas.

7. Nous avons accordé pour la visite des expositions suivantes les mêmes facilités que l'année passée, c'est-à-dire la validité de billets de simple course de IIe classe pour l'aller et le retour en IIIe classe et celle de billets de simple course de Ire classe pour l'aller et le retour en IIe classe:

VIIe Foire suisse d'échautillons, à Bâle, du 14 au 24 avril;

4e Comptoir suisse des industries alimentaires et agricoles, à Lausanne, du 8 au 23 septembre.

8. Nous avons accordé pour la *fête fédérale de musique, à Zoug,* les mêmes facilités de transport que, l'année passée, pour la fête fédérale de gymnastique, à St-Gall, et pour la fête fédérale de chant, à Lucerne, savoir:

pour les *participants actifs,* c'est-à-dire *porteurs de la carte de fête:* billets spéciaux donnant droit à l'aller et au retour individuels aves 40 % de réduction sur le prix des billets ordinaires;

pour les *participants sans carte de fête:* billets de simple course pour le lieu de fête donnant droit à l'aller et au retour dans la classe inférieure.

9. Pour favoriser le développement du trafic auquel donnent lieu les *sports d'hiver,* nous avons remis en vigueur pour la période du 17 novembre au 31 décembre 1923, c'est-à-dire jusqu'à la date du rétablissement général des billets d'aller et retour à prix reduit, la mesure déjà prise pendant l'hiver de 1922 à 1923 et qui a été mentionnée à la page 20, chiffre 3, du rapport de gestion pour 1922.

10. A la suite d'une requête formulée par la Fédération suisse des *sociétés de „hornuss"*, nous avons décidé, d'entente avec les chemins de fer privés entrant en considération, de *transporter gratuitement les engins* de ces sociétés prenant part à des fêtes ou concours, à condition que les sociétés utilisent elles-mêmes le

chemin de fer. Il s'agit ici d'une facilité analogue à celle qui consiste à transporter gratuitement les skis et luges sportives. Mais tandis que cette dernière était destinée à développer le trafic résultant des sports d'hiver, la nouvelle mesure a pour but de détourner les sociétés de „hornuss" de l'emploi des automobiles.

11. Etant donnée la façon dont l'enseignement professionnel est maintenant organisé, les apprentis se trouvent toujours plus dans l'obligation, au lieu de fréquenter les cours complémentaires ordinaires qui se donnent dans la localité qu'ils habitent ou à proximité, de suivre au dehors les écoles professionnelles ou cours spéciaux qui se rapportent à leur métier. Les intéressés avaient à leur disposition, pour les voyages qu'ils devaient effectuer dans ce but, une ou deux fois par semaine, des billets ordinaires ou des abonnements d'écoliers. On a toutefois trouvé qu'il n'était pas équitable que ces jeunes gens dussent payer pour ces quelques voyages des taxes d'abonnements aussi fortes que les élèves et apprentis qui utilisent ces abonnements tous les jours. Déférant aux vœux exprimés, nous avons décidé de délivrer, à titre d'essai, depuis le 1er mars, des *abonnements d'écoliers* IIIe classe *à demi-taxe aux jeunes gens et jeunes filles,* âgés au maximum de 20 ans révolus, qui, tout en apprenant un métier ou une profession en vertu d'un contrat d'apprentissage conforme aux prescriptions légales, ont à suivre *une ou deux fois par semaine* les leçons d'une école industrielle, commerciale ou ménagère, ou un cours spécial de ce genre. La validité de ces abonnements est limitée, suivant le cas, à un ou deux jours par semaine. Cette mesure n'est applicable que pour la fréquentation d'écoles ou de cours du genre précité *subventionnés* par la Confédération, les cantons ou les communes et soumis à leur *surveillance.*

12. Conformément à une décision de la Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic (séance du 15 mars), le chemin de fer rhétique a été admis dans le rayon de validité des *abonnements généraux.* Cette mesure est entrée en vigueur le 1er mai.

13. Le *tarif pour le transport de sociétés et d'écoles* a subi les importantes modifications que voici:

à dater du 1er juin 1923 réduction de 16 à 12 du minimum des participants à des voyages de sociétés; extension de la taxe des écoles (pour certaines courses) aux *corps d'éclaireuses* (les corps d'éclaireurs bénéficiaient déjà de cette facilité);

à dater du 1er janvier 1924; rétablissement du rapport 10, 7, 5 entre les taxes de simple course en Ire, IIe et IIIe classes (par abaissement des taxes de IIe classe); augmentation de 5 % pour le rabais accordé sur les simples courses de plus de 200 km et réduction de 10 % des doubles taxes de simple course pour courses aller et retour (voir pages 2 et 3 du présent rapport, sous „Tarifs").

14. Une nouvelle édition du règlement concernant les *facilités de transport accordées aux personnes en quête de places* est entrée en vigueur le 1er mars. Par cette nouvelle édition, le nombre des offices du travail autorisés à établir des bons de recommandation permettant aux personnes qui entrent en place hors de leur domicile d'obtenir des billets à demi-taxe, a été notablement augmenté.

15. Le 1er juillet, est entrée en vigueur une nouvelle convention des entreprises de transport suisses concernant le remboursement du prix de transport de voyageurs. Ce nouveau règlement autorise, d'une manière générale, les gares à liquider les demandes de remboursement. Une autre innovation consiste dans le fait que, pour toute réclamation qui ne sera point occasionnée par une faute de l'entreprise de transport, il sera perçu des frais d'écritures. Cette taxe a été instituée parce que la liquidation des demandes de détaxe exige toujours plus de temps et de travail.

16. L'incorporation du chemin de fer du Seetal aux chemins de fer fédéraux, et la création de services d'automotrices sur d'autres lignes de notre réseau, ont nécessité des adjonctions au tarif des C. F. F. pour trains spéciaux, en ce sens qu'il a fallu établir des *taxes minima pour courses de voyageurs en automotrice* (avec ou sans remorques). Ces taxes minima sont sensiblement inférieures à celles qu'on perçoit pour les trains spéciaux auxquels est attelée une locomotive.

17. Conformément à la décision prise par la conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic, les taxes pour le *transport de malades* dans des voitures spéciales ont été réduites à partir du 1er septembre, surtout pour les transports effectués en IIIe classe et dans des fourgons à bagages ou des wagons à marchandises. On a également abaissé, à la même date, les frais de *location de voitures et de fourgons.*

18. Les taxes pour ses *transports funèbres* ont été réduites de 25 % en moyenne à dater du 1er avril; cette mesure est destinée à nous permettre de lutter contre la concurrence toujours plus sensible des transports par automobiles.

19. *L'Union des administrations de navigation à vapeur* du lac de Constance a tenu 2 conférences extraordinaires, l'une les 24 et 25 mai, à Reichenau, près de Constance, et l'autre du 6 au 8 novembre, à Meersburg. Nous nous y sommes fait représenter. Lors de la première, la discussion a surtout porté sur l'augmentation du prix des billets en marks. Cette question ne concernait d'ailleurs pas le trafic avec la rive suisse. La seconde de ces conférences s'est principalement occupée du remaniement des dispositions du règlement d'exploitation pour le service des voyageurs, des bagages et des colis express; elle a aussi fixé en marks-or le tarif-voyageurs, bagages et colis express pour le trafic entre les stations allemandes et les stations autrichiennes. Il n'a pas été apporté de modifications au tarif relatif au trafic avec les stations suisses.

20. Une conférence à laquelle nous nous sommes fait représenter a eu lieu à la Haye le 20 juin pour la discussion de diverses questions relatives au *service des billets internationaux combinables.*

21. Le 10 octobre, la Commission chargée de l'étude des questions concernant le service des voyageurs par l'Union des administrations de chemins de fer allemandes a siégé à Nuremberg, pour prendre des décisions au sujet de la revision partielle de la *convention des détaxes,* revision qui permettra d'appliquer de nouveau cette convention au trafic avec les entreprises ne faisant pas partie de ladite Union. Nous nous sommes fait représenter à cette conférence.

22. Le nouveau tarif *pour le transport de groupes d'excursionnistes anglais à destination de la Suisse et de l'Italie* (voir rapp. de gestion pour 1922, p. 21, ch. 12) est entré en vigueur le 1er février. On a donc, dès cette date, recommencé à délivrer des billets de sociétés d'Angleterre en Italie; pour la Suisse, ils étaient déjà en vente depuis le milieu du mois de décembre 1922.

23. Afin de donner une nouvelle impulsion au *tourisme venant de France,* et dont le mouvement s'était sensiblement ralenti par suite de la dépréciation du franc français, nous avons, nous servant de l'institution des billets combinables, créé des facilités en ce sens que l'agence des C. F. F., à Paris, peut délivrer des billets à prix réduits pour les parcours de notre réseau depuis les gares frontières franco-suisses en combinaison avec des billets français à prix réduits.

24. Par suite du relèvement (10 %) du tarif-voyageurs et bagages des chemins de fer de l'Etat belge, le *tarif-voyageurs et bagages anglais-belge-suisse* a dû être modifié.

25. Par suite des fréquents relèvements des taxes des chemins de fer du Reich, et des variations continuelles de cours, *les tarifs internationaux pour le service des voyageurs et des bagages avec l'Allemagne ou en transit par ce pays* ont été soumis à de très fréquentes modifications. Sur invitation des administrations allemandes, une conférence à laquelle nous nous sommes fait représenter a siégé le 17 août à Munich et a examiné la question de savoir s'il ne serait pas possible de parer à cet inconvénient à l'aide de tarifs allemands à valeurs stables. Une solution satisfaisante n'a pu, toutefois, être trouvée.

A partir du 1er novembre, en revanche, une amélioration sensible s'est produite dans le trafic allemand-suisse en raison de la fixation en marks-or des taxes pour les parcours allemands. Cette mesure a eu pour conséquence une majoration considérable des taux précédemment fixés en marks-papier, les prix en marks-or étant à peu près 16 fois plus élevés.

26. Un nouveau tarif pour le service *suisse-autrichien* des voyageurs et des bagages est entré en vigueur le 1er novembre, et l'expédition directe, qui avait été interrompue par la guerre, se trouve ainsi rétablie. Par suite du relèvement du tarif autrichien des voyageurs et des bagages (30 à 50 %), il a fallu modifier le tarif international ci-dessus pour le 1er janvier 1924.

27. Les taxes-voyageurs des chemins de fer italiens de l'Etat ont subi le 1er novembre une augmentation moyenne de 7 % pour la IIe classe et de 15 % pour la IIIe. Une modification correspondante a été apportée en *service suisse-italien* à dater du 1er janvier 1924.

28. Un tarif direct pour le transport des voyageurs et des bagages entre l'Angleterre, la France, la Belgique, la Suisse et l'Italie d'une part, et la Serbie-Croatie-Slovénie, la Roumanie, la Bulgarie, la Grèce et la Turquie d'autre part, via Postumia (gare frontière entre l'Italie et la Yougoslavie), est appliqué depuis le 1er juillet.

29. Des tarifs provisoires pour le transport des voyageurs, bagages et colis express par l'*Orient-Express,* empruntant la ligne Bâle-Buchs depuis le commencement de février 1923, sont entrés en vigueur le 1er mai.

Le 15 juillet, on a introduit un tarif provisoire direct pour le *transport des voyageurs et des bagages entre l'Angleterre et la France* d'une part, et *l'Autriche et la Tchécoslovaquie* d'autre part, en transit par la Suisse.

Dans une conférence tenue à Vienne du 18 au 21 décembre et à laquelle nous avons assisté, on a examiné diverses questions concernant les premiers de ces tarifs (Orient-Express), et l'extension du second (autres trains) au trafic avec la Belgique d'une part, la Hongrie, la Roumanie, la Yougoslavie et l'Italie (via Brenner) d'autre part.

30. Les 4 et 5 décembre, une conférence a été tenue à Ulm au sujet de la fixation en marks-or des tarifs concernant les parcours allemands dans le *service allemand-italien* des voyageurs et des bagages en transit par la Suisse. La question des nouvelles règles à appliquer au décompte et à la compensation des soldes de ce trafic a également été examinée. Nous nous sommes fait représenter à cette conférence. Les nouvelles taxes sont entrées en vigueur le 1er janvier 1924.

31. Les données ci-après renseignent sur le développement de quelques institutions de trafic présentant un intérêt particulier.

a. La *vente des abonnements généraux* a été la suivante:

	Nombre d'abonnements délivrés					
	sans surtaxe pour trains directs		avec surtaxe pour trains directs		au total	
Abonnements généraux de	1923	1922	1923	1922	1923	1922
15 jours	—	—	2 430	1 346 [1])	2 430	1 346 [1])
30 „	—	—	1 294	732 [1])	1 294	732 [1])
Abonnements de *courte durée*	—	—	3 724	2 078 [1])	3 724	2 078 [1])
3 mois, pour 1 personne [3])	6 749	7 309	14 482	12 094	21 231	19 403
3 „ „ 2 personnes [3])	114	80 [2])	465	249 [2])	579	329 [2])
12 „ „ 1 personne	260	270	405	378	665	648
12 „ „ 2 personnes	18	22	35	22	53	44
Abonnements de *longue durée*	7 141	7 681	15 387	12 743	22 528	20 424

La vente des abonnements *sans* surtaxe pour trains directs a par conséquent diminué, tandis que celle des abonnements *avec* surtaxe pour trains directs a augmenté.

Les *recettes* produites par les abonnements de courte et de longue durée (surtaxe pour trains directs comprise) ont été les suivantes:

La vente des abonnements de courte et de longue durée a *produit:*

au total		part des C. F. F.	
1923	1922	1923	1922
fr. 8 664 160	fr. 8 535 483	fr. 7 289 933	fr. 7 392 360

b. Abonnements donnant droit à des demi-billets (valables trois mois):

Nombre d'abonnements délivrés		Produit de la vente au total		Produit de la vente part des C. F. F.	
1923	1922	1923	1922	1923	1922
5084	2949	fr. 417 037	fr. 252 287	fr. 368 630	fr. 220 164

La forte augmentation du nombre de ces abonnements prouve qu'ils répondent à un besoin.

c. La vente des *billets combinables suisses* a donné les résultats suivants:

Nombre des billets délivrés		Produit de la vente au total		Produit de la vente part des C. F. F.	
1923	1922	1923	1922	1923	1922
77 469	46 207 [2])	fr. 3 255 126	fr. 1 896 880	fr. 2 264 978	fr. 1 417 221 [2])

Cette institution jouit donc de nouveau de la faveur du public.

d. Billets à coupons combinables internationaux:

Nombre des billets délivrés en Suisse		Recettes [4]) de toutes les administrations suisses		Recettes [4]) part des C. F. F.	
1923	1922	1923	1922	1923	1922
5926	2526 [5])	fr. 1 102 689	fr. 502 532 [5])	fr. 905 044	fr. 355 800 [5])

A cet égard également, on constate un accroissement réjouissant. Toutefois, le résultat serait bien plus satisfaisant encore si les administrations étrangères accordaient une réduction de prix sur ces billets, et si l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie faisaient partie de cette Union.

e. La vente des billets pour des parcours des C. F. F. par des agences de voyage privées a produit fr. 6 315 125 (en 1922 fr. 4 823 438). Cette augmentation prouve que le mouvement des étrangers en Suisse s'est sensiblement développé.

f. La recette provenant de la vente des billets par nos *agences de Londres et de Paris* s'est élevée:

pour l'agence de Londres à fr. 4 035 014 (fr. 2 552 392 en 1922),
„ „ „ Paris „ „ 601 465 („ 705 012 „ 1922). [6])

---

[1]) En vente depuis le 1er juin 1922.
[2]) Ne sont délivrés que depuis le 1er mai 1922.
[3]) Y compris les abonnements de 12 mois payables par acomptes.
[4]) Produites par la vente des billets en Suisse et à l'étranger.
[5]) N'ont été mis en vente qu'à partir du 1er mai 1922.
[6]) Cette donnée diffère de celle qui figurait dans le rapport de gestion de 1922 parce que les recettes en monnaie française ne sont plus indiquées pour leur valeur nominale, mais converties en francs suisses.

On constate que le nombre des touristes venant d'Angleterre s'est considérablement accru; celui des touristes venant de France et qui ont pris leur billets par l'entremise de notre agence de Paris a, en revanche, diminué, fait qu'il faut, sans doute, attribuer à la forte baisse du franc français.

g. La vente des billets émis pour les *trains spéciaux à prix réduit organisés par l'administration* en été et en automne 1923 a produit fr. 535 000 (fr. 397 000), après déduction des frais de publicité, s'élevant à peu près à fr. 23 000 (fr. 17 000 en 1922).

a. trains spéciaux d'aller et retour le même jour, fr. 299 000 (fr. 242 000);

b. trains spéciaux d'aller seulement ou ne rentrant pas le même jour, fr. 97 000 (fr. 92 000);

c. trains ordinaires utilisés par des voyageurs porteurs de billets spéciaux, en vue d'éviter la mise en marche de trains spéciaux, fr. 139 000 (fr. 63 000).

Pour les trains indiqués sous lettre *a*, la recette kilométrique d'aller et retour s'est élevée à fr. 38 (fr. 37), celle des trains de la lettre *b* a produit fr. 20 (fr. 14) par km dans une direction. Le résultat peut ainsi être considéré comme satisfaisant.

32. La taxation des *chiens non emballés, accompagnant des voyageurs,* a, par suite d'une décision prise sur notre proposition par la Conférence commerciale, été modifiée en ce sens qu'à partir du 1er janvier 1924 le transport d'un chien par train omnibus ou direct ne nécessite plus qu'un billet ordinaire de simple course, IIIe classe, à demi-taxe (jusqu'ici billet entier), sans surtaxe pour trains directs. On continuera à ne pas délivrer de billets d'aller et retour pour les chiens.

33. Au sujet de transport des *animaux vivants,* nous avons proposé à la Conférence commerciale, nous basant sur nos expériences, l'adoption de diverses modifications, qu'elle a approuvées et qui sont entrées en vigueur le 1er novembre:

a. L'obligation d'expédier en grande vitesse les animaux emballés à été supprimée; ils peuvent donc, à l'avenir, être remis au transport en petite vitesse. Il n'était pas logique, en effet, d'exiger que le transport des animaux emballés se fît en grande vitesse, tandis que cette obligation n'existait pas quand il s'agissait d'animaux non emballés. Pour des raisons de service, le chemin de fer a tout intérêt à ce qu'on lui remette les animaux dans une caisse, un panier, etc., et ne doit par conséquent pas rendre ce mode d'expédition difficile.

b. Les prescriptions relatives à l'emballage des moutons, jeunes porcs et chèvres ont été rendues moins rigoureuses lorsqu'il s'agit d'appliquer le tarif des bagages, si ce dernier est inférieur à celui des animaux vivants.

c. Jusqu'ici, le transport en grande vitesse sur une partie du parcours seulement n'était autorisé que pour les envois affranchis et qui n'étaient pas grevés d'un remboursement. Ce mode de transport a été admis pour les envois non affranchis ou grevés d'un remboursement. Ces derniers sont en effet la majorité, et il n'était plus possible de se soustraire aux demandes tendant à ce qu'ils fussent traités de la même manière que les envois affranchis.

34. Des *renseignements écrits* sur des questions de transport, de tarifs et de billets dans le trafic voyageurs, bagages et animaux ont été donnés à des particuliers dans 1388 cas et à des services dans 2263 cas.

35. Il a été reçu 6422 *réclamations* portant sur des billets, y compris 388 demandes de remboursement d'abonnements généraux, et 974 demandes de détaxe portant sur des transports de bagages, d'animaux, ou des transports militaires.

Il a été liquidé 6403 réclamations portant sur des billets (dont 343 sur des abonnements généraux) et 854 autres demandes de détaxe.

f. Service des tarifs-marchandises.

1. Les *prescriptions générales de tarif suisses* et la *classification des marchandises* ont subi les modifications et adjonctions suivantes:

Le 1er mai, un IIe supplément est entré en vigueur. Il apporte essentiellement les modifications ci-après aux prescriptions de tarif:

La taxe minimum à percevoir est réduite de 60 à 50 cts. La taxe sur la *moitié* du poids est réintroduite pour les emballages usagés, qui rentrent dans la classe 2 des expéditions partielles. Cette disposition qui existait avant la guerre avait dû être suspendue dès lors. En outre, le minimum de poids (2000 kg) à taxer, prévu aux art. 20 et 24, est abaissé à 1000 kg pour les envois en *petite vitesse* si l'expéditeur se déclare d'accord par une remarque sur la lettre de voiture, que le délai de livraison soit doublé.

Le 20 août, le deuxième alinéa de l'art. 13 des prescripstions de tarif a, en raison de l'état de choses actuel, été modifié en ce sens que la charge maximum admissible n'est plus, comme c'était généralement le cas, la charge normale figurant sur le wagon, plus 5 % de majoration qui fait règle, mais bien la limite de

charge lorsque celle-ci est indiquée sur le véhicule. Depuis quelque temps, on construit des wagons ouverts, d'une charge normale de 20 t; il en circule déjà 899, dont la limite de charge est fixée de telle manière qu'augmentée de la tare elle ne représente pas plus de 30 t, ou 7,5 t de pression par roue. Pour ces wagons l'écart entre la limite de charge et la charge normale ne dépasse pas 5 % de cette dernière.

Dans la classification des marchandises, il a été inséré la nouvelle position que voici soumise au tarif spécial III:

„Résidus de pétrole pour chauffage, par wagons-citernes, d'un poids spécifique supérieur à 0,835 à 20° centigrades, sous réserve des mesures de contrôle établies par les entreprises suisses de transport." Le *numéro d'ordre E 12* (engrais et matières premières servant à la fabrication des engrais) a été complété par l'adjonction de l'article *„acide sulfurique de déchet adressé à des fabriques suisses d'engrais chimiques"*.

2. L'application du *règlement* sur les réductions de taxes accordées pour le *transport d'objets destinés à des expositions,* du 1er mars 1909, a été concédée à l'occasion des expositions ci-après:

1° Salon de l'automobile à Genève, du 16 au 25 mars 1923;
2° Exposition circulante de la Société suisse des beaux-arts, mars—novembre 1923 (avec des dérogations allant bien au delà du règlement).
3° Foire suisse d'échantillons, à Bâle, du 14 au 24 avril 1923;
4° Exposition cantonale de floriculture, d'horticulture et d'agriculture, à Lugano, du 21 au 24 avril 1923;
5° Exposition interalliée des travaux des invalides de la guerre, à Gand, du 14 au 22 avril 1923;
6° Exposition internationale du centenaire de Pasteur, à Strasbourg, du 1er juin au 31 octobre 1923;
7° Foire internationale d'échantillons, à Valence (Espagne), du 10 au 31 mai 1923;
8° Ire Exposition suisse d'art culinaire, à Lucerne, du 26 mai au 17 juin 1923;
9° Xe Exposition de la société des peintres, sculpteurs et architectes suisses au salon des beaux-arts, à Berne, du 2 au 30 septembre 1923;
10° 4e Comptoir suisse des industries alimentaires et agricoles, à Lausanne, du 8 au 23 septembre 1923;
11° Exposition cantonale d'agriculture, à Bellinzone, du 16 au 23 septembre 1923;
12° Exposition d'agriculture, à Cormoret, du 22 au 24 septembre 1923.

3. Le *tarif suisse des frais accessoires* a subi les modifications suivantes:

Afin de pouvoir lutter autant que possible contre l'encombrement des gares bâloises par des wagons de réexpédition pour lesquels les destinataires n'ont pas donné d'ordres, et pour empêcher que ces gares ne soient complètement embouteillées, nous avons, avec le consentement du Département fédéral des chemins de fer et en application du § 79, chiffre (6), du règlement de transport fixé comme suit du 22 mars 1923 au 31 mai, puis du 17 août jusqu'à nouvel avis, les indemnités de retard dues dans les gares de Bâle C. F. F. et de Bâle A. L., ainsi que de Bâle-St-Jean C F F et de Bâle-St-Jean A. L. pour les wagons appartenant au chemin de fer ou à des particuliers quand leur déchargement ou leur chargement pour l'expédition ou la réexpédition n'ont pas eu lieu dans le délai prescrit:

pour le premier	jour de retard . . .	fr. 6	par wagon
„ „ deuxième	„ „ „ . . .	„ 12	„ „
„ „ troisième	„ „ „ . . .	„ 20	„ „
„ chaque jour de retard en plus	. .	„ 30	„ „

En même temps nous avons, d'entente avec l'autorité de surveillance, réduit à partir du 29 mars 1923 le délai de réexpédition des C. F. F. pour les wagons arrivant dans ces gares à 4 heures ouvrables (jusqu'ici 24 heures).

Ces mesures ont dû être appliquées pour les mêmes raisons, à la gare du Locle-Col-des-Roches le 5 novembre, à celle de Buchs (St-Gall) le 3 décembre et pour St-Margrethen, le 31 décembre, jusqu'à révocation.

4. Les taxes prévues dans les *tarifs des entrepôts* pour les céréales et les articles fourragers ont été légèrement réduites depuis le 1er janvier 1923.

5. Depuis le 15 mars, le supplément de renchérissement que les camionneurs officiels des chemins de fer fédéraux étaient autorisés à percevoir sur les *taxes des tarifs de cammionnage* actuellement en vigueur, a été réduit de 80 à 70 %. A partir de la même date, le supplément qui peut être perçu en plus des taxes minima a été réduit de 20 à 10 cts. pour la première et la deuxième zones et de 40 à 30 cts. pour les autres zones.

6. Les taxes prévues dans le tarif pour le *transport des marchandises* grande et petite vitesse de la *gare de Lucerne* et des *stations d'Alpnachstad et de Flüelen* aux *places de transbordement et aux débarcadères du Lac des Quatre-Cantons,* ou vice versa, lesquelles figurent sous litt. „A. Luzern", chiffres 1 et 2, ont subi les réductions suivantes:

1° *Transport de colis de détail aux places de transbordement et de débarcadère du lac, ou vice versa:*

grande vitesse par 100 kg.	50 cts.	au lieu de	60
taxe minimum	50 cts.	„ „ „	60
petite vitesse par 100 kg.	40 cts.	„ „ „	50
taxe minimum	40 cts.	„ „ „	50

2° *Transport de wagons complets jusqu'aux places de transbordement du lac, ou vice versa:* par essieu de wagon (aller et retour), fr. 2.25 au lieu de fr. 2.50.

7. Les *tarifs exceptionnels communs* des entreprises de transport suisses ont subi les modifications suivantes:

Les expéditions de *lait en bouteilles pour nourrissons* ont été mises jusqu'à nouvel ordre au bénéfice des conditions et taxes du tarif exceptionnel n° 4 pour pain, beurre frais, œufs etc. Dans ce tarif exceptionnel, la taxe minimum a été réduite de 60 à 50 cts. En outre pour permettre l'enregistrement direct des expéditions effectuées sur la base du *tarif exceptionnel n° 4* en trafic avec les gares des chemins de fer routiers du canton de Zoug et du chemin de fer Ponts—Sagne—La-Chaux-de-Eonds, les distances de soudure de ces entreprises de transports jusqu'à et depuis Zoug, Baar et La Chaux-de-Fonds ont été ajoutées dans ledit tarif.

Tarif exceptionnel n° 6 pour céréales, légumes à cosses, graines oléagineuses: Un 1er supplément renfermant diverses modifications et adjonctions au tableau des taxes est entré en vigueur le 1er mai.

Une nouvelle édition du tarif exceptionnel n° 12 pour *écorces à tan brutes,* non moulues (pour tanneurs), dont l'application avait été suspendue le 22 octobre 1917, a été mise en vigueur le 1er juillet avec des taxes plus élevées.

L'*acide sulfurique de déchet adressé aux fabriques suisses d'engrais* a été inséré dans la nomenclature des articles mis au bénéfice du tarif exceptionnel n° 14.

Les barèmes du tarif exceptionnel n° 18 pour *bois et tourbe* ont été dénoncés pour le 29 février 1924 en ce qui concerne le trafic avec le chemin de fer Pont-Brassus, et cela à la demande de cette administration.

Les *poutres creuses en béton* ont été admises dans la nomenclature des articles de la série 2 du tarif exceptionnel n° 19 pour le transport de pierres, de gravier, de sable, etc. En outre, les *pierres fendues ou grossièrement travaillées* au têtu plat, à la pique ou à la broche, de provenance suisse et non emballées ont été transférées de la série 2 dans la série 3, meilleur marché. Enfin, des taxes exceptionnelles ont été mises en vigueur pour le *sable siliceux et quartzeux* par wagons complets d'au moins 10 000 kg, à destination d'un certain nombre de nouvelles stations. Elles ont été établies sur la même base que celles qui avaient été déjà précédemment consenties pour d'autres stations (IIe supplément au tarif exceptionnel n° 19).

Une nouvelle édition du *tarif exceptionnel n° 20* pour *houilles, briquettes de houille, coke de houille, lignite, briquettes de lignite, coke de lignite etc.,* dont l'application avait été suspendue depuis le 22 octobre 1917, est entrée en vigueur le 1er février. Les taxes en sont plus élevées.

Un nouveau *tarif exceptionnel n° 23* a été mis en vigueur, le 1er janvier, pour le transport en petite vitesse de linoléum d'origine suisse par expéditions partielles et par wagons complets de 5000 et 10 000 kg ou payant pour ce poids. Il n'est applicable qu'au linoléum d'origine suisse, remis au transport par une fabrique suisse de linoléum, soit à la gare du lieu de fabrication, soit à la gare d'une localité où la fabrique possède un dépôt.

Tarif exceptionnel n° 33 pour l'exportation *d'alliages ferro-métalliques:* un Ier supplément réduisant les taxes et mettant la station de Bex C. F. F. au bénéfice de ce tarif est entré en vigueur le 1er mai.

Les stations de Klus, Martigny C. F. F. et Oberburg ont été admises parmi les stations expéditrices figurant, avec des taxes déterminées dans le tarif exceptionnel n° 36 pour l'exportation de produits métallurgiques.

Les prix des étiquettes (50 cts.) et des cadres (60 cts.) sur métal, fixés par le 5e alinéa du chiffre 6 des conditions générales d'abonnement et par le premier et le dernier alinéa, sous lettre *a* du chiffre 2 des conditions exceptionnelles du tarif spécial n° 41 pour *lait liquide, lait écrémé, babeurre (lait de beurre) ou de petit-lait,* ont été réduits, à partir du 1er juillet, aux anciens taux de 30 cts. pour les étiquettes et de 35 cts. pour les cadres.

Ce tarif exceptionnel a été dénoncé pour le 29 octobre1924 par le chemin de fer Uerikon—Bauma en ce qui concerne son trafic.

Le tarif exceptionnel n° 43 pour le transport des *matières destinées à combattre les maladies des plantes* a été étendu au *sulfate de cuivre* et au *soufre pulvérisé,* par chargement d'au moins 10,000 kg, lorsque ces marchandises sont destinées à la *fabrication de matières pour combattre les maladies des plantes en Suisse.* Elles doivent en outre être exclusivement adressées à des fabriques suisses qui utilisent le sulfate de cuivre et le soufre pulvérisé uniquement pour la fabricatien de semblables matières et se soumettent, à leurs frais, au contrôle d'un établissement fédéral d'essais.

8. La réduction des *distances additionnelles* sur l'ancienne ligne du Gothard a nécessité des modifications de taxes dans tous les tarifs internes et directs suisses entrant en considération. Ces modifications sont entrées en vigueur le 1er mai.

9. Des *réductions de taxes ont été accordées temporairement* dans les cas suivants:

a. Pour le *foin, la paille et la paille hâchée,* par wagons complets de 5000 kg au moins ou qui paient ce poids, la durée de validité a été prolongée jusqu'au 30 septembre 1923 (voir rapport de gestion pour 1922, page 24, chiffre 8 f); pour la période allant du 1er octobre au 31 décembre 1923, cette réduction qui était de 30 % a été abaissée à 20 %.

b. Les envois de *fruits frais* de toute espèce (y compris le raisin foulé) récoltés en Suisse et remis au transport comme expéditions partielles ou par wagons complets, en grande ou en petite vitesse, ont été mis temporairement, c'est-à-dire, jusqu'au 31 décembre 1923, au bénéfice d'une réduction de 20 % sur les taxes des classes de tarif qui leur sont applicables. Cette mesure a été mise en vigueur le 23 juillet, sauf pour le raisin. Pour ce dernier, elle l'a été le 3 septembre.

c. Pour l'*exportation des pommes et poires fraîches* de la récolte suisse, par wagons complets de 5000 et de 10 000 kg, une réduction de 50 % des taxes de parcours a été concédée du 3 septembre au 31 décembre, sur les distances d'au moins 51 km. Cette mesure a ensuite été étendue à l'exportation des *prunes et pruneaux frais,* pour la période du 24 septembre au 31 décembre.

d. Pour le *moût de raisin du pays,* le *moût de cidre* et le *cidre* transportés comme expéditions partielles ou par wagons complets en grande et en petite vitesse, les taxes tarifaires ont été provisoirement réduites de 30 %. Cette réduction, entrée en vigueur le 1er octobre, a été appliquée jusqu'au 15 novembre pour le moût de raisin et jusqu'au 31 décembre 1923 pour le moût de cidre ou de poiré et le cidre ou le poiré.

10. Les *taxes exceptionnelles* suivantes ont été mises en vigueur pour les chargements par wagons complets d'au moins 10 000 kg:

a. en trafic interne suisse, pour le talc moulu d'origine suisse, de Brigue, Rüthi (St-Gall) et Wallenstadt à destination de diverses gares; pour le granit taillé (moëllons), de Bovernier et Martigny C. F. F. à Vernier-Meyrin; pour les pavés, d'Alpnach-Dorf, Brunnen C. F. F. et Lucerne à Bâle et Schaffhouse; pour le sel industriel non dénaturé, de Pratteln à Monthey C. F. F.; pour le sable quartzeux et siliceux, de Marthalen et Winterthour à destination de diverses gares; pour le carbure de calcium de provenance suisse, destiné à la fabrication d'engrais, de Vouvry à Martigny C. F. F.; pour l'eau salée destinée à des buts industriels, de Mœhlin à Turgi et de Pratteln à Bâle; pour le sable, le gravier et le ballast, de St-Maurice-gare à Lausanne ou Genève-Cornavin, de Muhlehorn et Næfels-Mollis à des stations du Nord-Est et de Leuzigen à Soleure; pour les pavés de provenance suisse, d'Alpnach-Dorf, Brunnen C. F. F., Buchs (St-G.), Lucerne, Oberriet, Schwanden, Schwyz et Weesen à destination d'Eschlikon, pour la période allant du 24 septembre au 31 décembre 1923; pour le sel, consigné en expéditions partielles, de Bex C. F. F. à destination d'un certain nombre de stations vaudoises; pour les pavés, le sable, le gravier et le ballast en provenance de diverses gares et à destination de gares de la Suisse septentrionale et orientale; pour les pierres grossièrement taillées en provenance de Roche (Vaud), St-Triphon et Villeneuve et à destination de Vernier-Meyrin; pour le sel raffiné en provenance de Mœhlin et à destination de gares de la Suisse occidentale; pour la chaux destinée à la fabrication du carbure de calcium, de diverses stations aux gares desservant les fabriques de carbure.

b. pour *l'exportation*:

de cendres de pyrite, d'Uetikon et Luterbach à Bâle, Schaffhouse et Singen transit; de dalles d'ardoises, brutes, non ouvrées, de Frutigen et Schwanden à destination des gares frontières franco-suisse; de calcium-cyanamide (chaux azotée) destinée à l'amendement des terres ou à la fabrication d'engrais, de Hothen et Martigny C. F. F. à Bâle et Delle transit; de carbure de calcium, de Gurtnellen à Pino transit (à destination de Gênes); de lait liquide stérilisé, en boîtes, de Thoune à Bâle transit, Genève-Cornavin transit, Iselle transit et Les Verrières frontière; de colle et de graisse d'os, par wagons de 5 à 10 tonnes, d'Emmenmatt, Mærstetten, Schlieren, Wolhusen et Zofingue à destination de toutes les stations frontières; de chocolat par chargements de 5 et de 10 tonnes au départ des gares desservant les fabriques de chocolat et à destination de diverses gares frontières; de prunes sèches (pruneaux étuvés également) par chargements de 5 et 10 tonnes en provenance de Rorschach et à destination de Bâle C. F. F.-transit, Delle-frontière, Les Verrières-frontière, Genève-Cornavin transit; de ciment en provenance de Wildegg et à destination de Buchs (St-Gall) transit; de ciment, de chaux et de gypse en provenance de stations suisses et à destination de Crassier-frontière; de dalles de marbre sciées, de Saxon à Iselle transit; d'asphalte, de Couvet (régional) à Buchs (St-Gall) transit; de granit tessinois et uranais, des gares d'expédition à Bâle transit; de chlorate de potassium et de sodium, de Turgi à Bâle transit; de lait condensé en boîtes, de Hochdorf, Konolfingen-Stalden et Thoune aux gares frontières.

11. Le 6 août, à la demande des chemins de fer du Reich, nous avons dû prescrire l'affranchissement obligatoire, jusqu'aux points de transit allemands-suisses, de tous les *envois de marchandises* provenant de *Suisse et destinés à l'Allemagne* et au delà, ainsi que l'interdiction de grever ces envois de débours et de remboursements.

12. Une nouvelle édition du *tarif pour le transport des marchandises et animaux vivants sur le lac de Constance* est entrée en vigueur le 15 janvier. Les prix en francs prévus pour Romanshorn et Rorschach correspondent aux bases de taxes allemandes valables depuis le 1er janvier 1923 et converties au cours de 1 mark = 0,08 cts.

Nous nous sommes fait représenter à une conférence qui s'est tenue les 14 et 15 septembre dans l'île de Reichenau, près de Constance, pour liquider différentes questions de tarifs relatives au *trafic des marchandises des animaux vivants sur le lac de Constance.*

13. Les chemins de fer italiens de l'Etat ont admis depuis le 1er mai, sous certaines conditions, la réexpédition de marchandises dans le *trafic entre la Suisse et l'Italie*, comme avant la guerre. Par conséquent, les marchandises réexpédiées à Luino et Domodossola ne sont plus soumises à la taxe depuis ou jusqu'à ces gares, mais on applique les tarifs internes italiens de bout en bout depuis les points frontière Pino transit et Iselle transit jusqu'à la gare italienne de destination ou vice versa depuis la gare italienne d'expédition jusqu'à Pino transit et Iselle transit.

Depuis le 1er juin, il existe un tarif de réexpédition pour le transport de tourteaux et de son, de Brunnen (entrepôt), en provenance de l'Italie. Par suite de l'application de ce tarif, on calcule, sous certaines conditions, les taxes directes depuis les gares frontière de Chiasso et de Pino jusqu'à destination, pour ces articles. Il a ainsi été fait droit à un vœu exprimé depuis longtemps par les milieux agricoles.

Une nouvelle édition de la partie II A (taxes de soudure pour les parcours suisses) des *tarifs-marchandises directs italo-suisses* a été mise en vigueur le 1er juillet. Elle renferme les réductions de taxes qu'entraînent, en trafic avec l'Italie, les concessions faites au Tessin pour le trafic interne suisse (réduction des surtaxes de montagne).

Le 1er octobre a paru un 1er supplément à cette nouvelle édition; il renferme surtout des taxes exceptionnelles pour l'exportation de produits métallurgiques.

Le 1er septembre, des tarifs exceptionnels pour le coton brut expédié des ports italiens à destination de stations suisses ont été mis en vigueur, tant sur les tronçons suisses que sur les tronçons italiens.

14. Une nouvelle édition du tarif marchandises direct *Allemagne—Italie*, établie sur les bases qui existaient le 1er janvier 1923, a paru le 1er février. Mais par suite de la dévalorisation ininterrompue du mark et des nombreux relèvements des tarifs allemands, il a fallu augmenter par des suppléments correspondants les taxes de soudure non italiennes. Le 5 novembre, ce tarif a été abrogé parce que l'application du mark-or dans le trafic-marchandises allemand, à dater du 1er novembre, avait rendu ledit tarif absolument inutilisable.

Une conférence a eu lieu les 4 et 5 juillet, à Heiden, pour examiner des questions de tarifs pour le *trafic-marchandises germano-italien*. Nous y étions représentés.

Le 15 septembre, les prescriptions concernant les envois consignés en Allemagne à destination de l'Italie ou vice versa, au moyen de lettres de voitures directes, ont été modifiées en ce sens que les taxes, frais accessoires, etc., doivent toujours être acquittés en Italie pour les parcours italien et suisse et en Allemagne pour le parcours allemand. En outre, on ne peut plus prendre de remboursements ou formuler des déclarations d'intérêts à la livraison.

15. Des dispositions spéciales sont entrées en vigueur le 1er mai et le 15 juin pour l'expédition de marchandises avec lettres de voiture directes entre la *Tchécoslovaquie* et la *Suisse* et entre la *Hongrie* et la *Suisse;* le 1er juillet, entre la *Belgique, la France et le Luxembourg* d'une part, *la Hongrie et la Yougoslavie* d'autre part. Il s'ensuit que le transport a lieu sur la base de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer et des conditions complémentaires uniformes, en tant que les dispositions susmentionnées n'y dérogent point.

16. Des pourparlers ont eu lieu le 6 mai à Vienne avec les chemins de fer fédéraux autrichiens au sujet de l'établissement de tarifs-marchandises directs entre l'*Autriche* d'une part, et la *Suisse* et la *France* d'autre part. Etant donnée la confusion qui règne actuellement dans le domaine des tarifs internationaux, il a cependant été impossible d'arriver à une solution quelconque.

17. Du 13 au 15 octobre, il s'est tenu à Bozen des conférences pour l'examen des questions tarifaires en trafic-marchandises entre l'*Allemagne,* l'*Angleterre,* la *Hollande* et les *Etats scandinaves* d'une part, et l'*Italie* d'autre part. Nous nous sommes fait représenter à ces conférences.

18. Des *renseignements écrits* sur des taxes ont été fournis à des particuliers dans 6273 cas et à des services dans 2180 cas.

19. En fait de *réclamations* concernant des taxes, des frais accessoires et des dévoyés (erreurs d'acheminement) dans le trafic direct suisse et le trafic international des marchandises, nous avons à signaler:

35 990 nouvelles affaires et
41 975 affaires liquidées (portant sur 174 200 envois).

III. Département des travaux et de l'exploitation.

a. Généralités.

1. La *Conférence suisse des horaires* s'est réunie à Berne du 12 au 15 mars, pour discuter l'horaire dont la durée de validité s'étendra du 1er juin 1923 au 31 mai 1924.

Elle avait à examiner 785 questions, dont 545 demandes concernaient les chemins de fer fédéraux. Pour les trains de voyageurs, le nouvel horaire accuse, comparativement à celui du 1er juin 1922, une augmentation de prestations d'environ 866 000 kilomètres-train.

2. Du 6 au 10 novembre, la *conférence européenne des horaires et des voitures directes* à laquelle 11 Gouvernements et 106 Entreprises s'étaient fait représenter a siégé à Nice sous la présidence de notre administration. Les délibérations étaient surtout destinées à améliorer les communications existantes, à en créer de nouvelles et à établir des services de voitures directes. Les résultats obtenus peuvent être considérés comme satisfaisants. Etant donné que les fêtes de Pentecôte tombent le 31 mai et 1er juin en 1925, la conférence a en outre décidé que la durée de validité du prochain horaire s'étendrait du 1er juin 1924 jusques et y compris le 4 juin 1925; en effet, le changement d'horaire à la date du 1er juin aurait présenté des difficultés dans certaines contrées où le mouvement des voyageurs est très considérable pendant les fêtes de Pentecôte.

3. Du 18 au 21 septembre, la *troisième Conférence du Comité de l'Union internationale des wagons (R. I. V.)*, à laquelle ont assisté, outre les cinq administrations faisant partie du Comité, neuf autres administrations, a été tenue à Roncegno Bagni Marter sous la présidence de notre administration. Le Comité a pris un assez grand nombre de décisions sur l'interprétation du règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international. Il a, de plus, désigné notre administration comme service de compensation comptable des dettes et créances résultant de l'échange des wagons. Les administrations adhérentes au R. I. V. recourent pour la plupart à cette institution qui est facultative.

4. En exécution de l'arrêté du Conseil fédéral, du 18 août 1923, concernant la prolongation de la *durée du travail* pour le personnel du service de l'entretien et de la surveillance de la voie, du service de la conduite des trains et pour le personnel chargé de l'équipement et du nettoyage du matériel roulant, nous avons édicté les instructions complémentaires que voici:

a. La durée du travail sera prolongée pour les catégories de personnel en question dès que, nonobstant une organisation appropriée du travail, une pénurie d'agents se fera sentir, d'une façon continue, à certains endroits ou dans certains services et qu'il ne sera pas possible de recevoir d'ailleurs le renfort nécessaire.

b. Afin d'assurer une application uniforme de cette mesure, les tableaux modifiés de répartition du service devront, avant leur mise en vigueur, être soumis au service compétent de la Direction générale: ingénieur en chef de la voie, chef principal de l'exploitation ou ingénieur en chef de la traction.

c. Une indemnité spéciale est accordée pour le travail effectué, en vertu de l'arrêté précité du Conseil fédéral et des présentes instructions, en plus de huit ou de neuf heures en moyenne. Cette indemnité est de fr. 1 par heure. Tout autre travail supplémentaire sera compensé ou rétribué, comme précédemment, conformément aux prescriptions sur le travail supplémentaire du 1er octobre 1921 (règlement n° 33).

Partout où elle était nécessaire ou utile, la prolongation de la durée du travail a dès lors été appliquée dans le cadre de ces dispositions.

5. La *libre utilisation des voitures et fourgons des C. F. F.* sur tout le réseau (suppression de la répartition entre les arrondissements) qui avait été prescrite à titre d'essai à partir du 1er juin 1921, ayant donné de bons résultats, nous avons décidé que cette mesure aurait un caractère définitif.

b. Service des gares et conduite des trains.

1. Pour relever le niveau de l'instruction générale et professionnelle du personnel des gares, nous avons publié le 1er janvier des *prescriptions concernant l'admission des apprentis et l'instruction professionnelle des fonctionnaires du service des gares,* ainsi qu'un règlement pour leur application. Conformément à ces prescriptions, il a été tenu au cours de l'année des cours finals pour apprentis de gare à Zurich et Lucerne, ainsi que des cours d'instruction sur le service des gares dans diverses gares du réseau. Les résultats de ces cours permettent de croire que cette nouvelle institution contribuera à relever sérieusement le niveau d'instruction professionnelle du personnel.

2. De même qu'avec l'administration des postes et des télégraphes, nous avons conclu avec la *Direction générale des douanes* une convention relative à la *collaboration du personnel des deux administrations* et à l'exécution de certains travaux incombant à l'une des administrations par le personnel de l'autre.

3. Pour compléter l'ordre de service concernant l'*extension, à titre d'essai, des compétences attribuées aux organes* du service extérieur (voir rapport de gestion pour 1922, page 27, chiffre 8), nous avons édicté de nouvelles prescriptions attribuant aussi aux agents moyens et subalternes du service des gares, des bureaux-marchandises et des entrepôts la compétence de liquider de leur propre chef certaines affaires de service.

4. Par suite de l'occupation de la Ruhr et de l'arrêt des communications sur d'importantes lignes allemandes, le trafic Ouest-Est et vice versa a été détourné de ses voies ordinaires. Une grande partie de ce trafic a emprunté la route de la rive gauche du Rhin par Bâle. Le nombre des wagons attendant leur réex-

pédition dans les gares de Bâle a souvent dépassé le millier. Le long stationnement de ces wagons et leur traitement ont non seulement rendu le service extrêmement difficile dans les gares de Bâle-Wolf et de Bâle-St-Jean, mais encore occasionné parfois l'arrêt complet du trafic. Pour rétablir dans ces deux gares la liberté des mouvements, nous nous sommes vus dans l'obligation de majorer les *indemnités de retard* et de réduire les *délais de réexpédition,* après en avoir obtenu l'autorisation du Département fédéral des chemins de fer.

Nous avons dû procéder de même pour les gares du Locle-Col-des-Roches, de Buchs (St-Gall) et de St-Margarethen parce que quantité de wagons y arrivaient sans ordres et qu'ainsi on se trouvait en présence des mêmes difficultés qu'à Bâle.

5. La *commission instituée pour l'étude des conditions de travail et de l'état des effectifs dans les gares et stations* a, au cours de l'exercice, examiné le service de gares et des marchandises dans 5 gares et 25 stations. Grâce aux simplifications et aux modifications qui ont été apportées dans l'organisation du service, on a pu économiser dans ces gares, stations et bureaux de marchandises 185 hommes, de nombreux remplaçants et éviter d'importantes dépenses en ce qui concernait le service des manœuvres. Les principes dont s'inspire la commission d'étude sont d'ailleurs appliqués dans les gares et stations qui n'ont point encore été inspectées, ainsi que dans le service de la conduite des trains chaque fois qu'il se produit des vacances parmi le personnel et que des places devraient être repourvues.

c. Service de la traction et des ateliers.

1. Le budget de construction prévoyait pour 1923 l'acquisition du matériel suivant:

68 à 73 locomotives électriques et automotrices,
5 tracteurs à accumulateurs,
70 voitures,
50 wagons.

En outre, le budget mentionnait fr. 200 000 pour l'acquisition d'automotrices à benzine destinées à des lignes secondaires, et fr. 1 000 000 pour l'achat de wagons de chauffage et l'installation du chauffage électrique dans des locomotives et voitures.

Des 68 à 73 locomotives électriques, 42 locomotives et 6 automotrices avaient, comme l'indiquait le rapport de l'année passée, été commandées en 1921 et 1922. Au lieu des 20 à 25 locomotives électriques dont la fourniture devait être adjugée en 1923, nous n'en avons commandé que 16, parce que des modifications devaient encore être apportées aux moteurs d'un type de locomotive, et que les expériences d'exploitation n'étaient pas suffisantes à cet égard.

De plus, nous avons commandé les moteurs de deux automotrices à benzine, de 2 essieux, dont les voitures ont été établies dans un de nos ateliers par transformation d'anciens véhicules, et une automotrice à 4 essieux munie d'un moteur Diesel et électrique.

Au lieu des 5 tracteurs à accumulateurs qui étaient prévus, nous n'en avons commandé que 4; les véhicules proprement dits ont été construits dans nos ateliers d'Olten, et leur équipement électrique a été confié à des maisons suisses.

A la fin de l'année, nous disposions de:

123 locomotives électriques de ligne,
2 locomotives électriques de manœuvre,
4 automotrices à 15 000 volts,
10 automotrices à 5500 volts (Seetal),
14 tracteurs à accumulateurs.

En 1924, nous pourrons prendre probablement livraison de 36 locomotives de ligne et de 7 automotrices. Sur les 70 voitures qui figuraient au budget, 50 (série C) avaient déjà été commandées en 1919 et en 1920. Comme nous n'avions pas un besoin pressant de ces véhicules, leur livraison avait été retardée. Au cours de l'exercice, nous en avons reçu 45 et les 5 autres nous serons livrés en 1924.

Comme voitures à 4 essieux, nous en avons commandé 10 de la série $A\,B^{4u}$ et 10 de la série C^{4u}.

Au lieu des 50 wagons de la série M^7 qui avaient été commandés en 1920 déjà, mais dont nous n'avions pas un besoin urgent, et dont nous avons, par conséquent, demandé que la livraison fût ajournée, nous avons acheté 50 wagons ouverts de la série M^8.

2. Nous avons donné l'ordre de munir d'installations de chauffage électrique 680 voitures et 140 fourgons à bagages et d'établir des fils de chauffage électrique dans 130 wagons couverts.

3. Afin de réduire autant que possible le travail manuel et de le remplacer par des moyens mécaniques, nous avons confié à la Société industrielle suisse, à Neuhausen, la fourniture d'un wagon basculant pour le transport du ballast et d'un wagon pour l'étalonnage des ponts-bascules.

4. Pour en tirer un meilleur parti, nous avons fait transformer 35 voitures $A\,B^3$ et B^3 en voitures de la série C^3. En outre, nous avons fait équiper de lignes de commande multiple 25 voitures qui feront le service de navette.

5. Nous avons signé des contrats avec la Société industrielle suisse, de Neuhausen, et la Fabrique suisse, de wagons, à Schlieren, pour l'exécution de réparations importantes à des voitures.

6. Nous avons autorisé la Société du frein Drolshammer pour trains de marchandises à équiper 75 wagons avec le robinet de frein Drolshammer, et avons l'intention de faire des essais.

7. Les conditions de travail et l'état des effectifs ont été étudiés avec soin dans 9 dépôts. Grâce aux simplifications et aux changements de service qui ont été ordonnés, on a pu faire l'économie de 25 agents, en chiffre rond. En outre, les dispositions qui ont été prises on permis d'éviter l'engagement de nouveaux employés.

8. L'effectif des ouvriers des ateliers, leur répartition par classes et le chiffre moyen du salaire par heure au 1er avril1923 et au 1er avril 1922 sont indiqués dans le tableau ci-contre.

d. Travaux.

1. Dans l'industrie des constructions, la situation a continué à s'améliorer en ce qui concerne les prix. Nous avons cependant fait exécuter le moins possible de nouveaux travaux. Notre activité dans ce domaine a surtout porté sur l'installation de la traction électrique et sur les travaux en corrélation avec cette dernière, ainsi que sur l'achèvement des constructions en cours et sur la continuation des travaux subventionnés par la Confédération et destinés à la lutte contre le chômage.

A fin 1922, il restait encore sur le crédit destiné à la lutte contre le chômage une somme de fr. 320 800 (voir page 31 du rapport de gestion pour 1922), et la commission fédérale chargée de l'affectation de ces crédits a établi une cinquième liste comprenant des travaux pour une somme de fr. 167 700. Le montant dont il a été disposé s'élevait donc à fr. 27 746 900, et il restait à la fin de l'année un crédit inemployé de fr. 153 100 qui sera dépensé en 1924.

En 1923, il était prévu dans le budget de construction une somme de fr. 98 825 440 en dépenses pour le chemin de fer et pour les entreprises accessoires contre fr. 112 735 840 en 1922. Sur cette somme de fr. 98 825 440, fr. 47 334 640 étaient destinés à l'électrification, fr. 23 496 800 à la construction des lignes, fr. 22 450 000 au matériel roulant, fr. 5 538 000 aux travaux dits de chômage, et fr. 6000 aux entreprises accessoires.

Les dépenses effectives de construction se sont élevées à fr. 91 383 050. 76.

2. Parmi les *travaux destinés à la lutte contre le chômage,* les plus importants qui aient été achevés sont les suivants: infrastructure de la double voie sur les lignes Baar—Zoug, Neuhausen—Schaffhouse, Niederbipp—Wangen s. A. et Rothenbourg—Emmenbrucke; agrandissement des gares d'Aarau, de Gorgier-St-Aubin, de St-Imier, de Pfæffikon (Schwyz), d'Egnach, de Mœrschwil, de Langnau et de Sins; construction d'une maison d'habitation pour employés à La Plaine et à Etzwilen, ainsi que d'un bâtiment de service à la gare de cette dernière localité.

Nombre et répartition par classes des ouvriers des ateliers, et salaires moyens par heure au 1er avril 1923 et 1er avril 1922.

Ateliers		Ouvriers classés — Nombre par classe de salaire I	II	III	Total	Ouvriers non classés	Apprentis	Nombre total des ouvriers et apprentis	Ouvriers ayant dépassé le maximum ordinaire — Nombre par classe de salaire I	II	III	Total	%	Salaire moyen par heure dans les trois classes I Cts.	II Cts.	III Cts.	Total Cts.
Yverdon	1923	241	110	115	466	4	16	486	142	92	34	268	57,51	86,59	78,44	63,25	78,85
	1922	*277*	*117*	*126*	*520*	*4*	*19*	*543*	*168*	*102*	*37*	*307*	*59,04*	*87,94*	*77,86*	*62,48*	*79,50*
Fribourg	1923	72	27	15	114	1	5	120	34	20	5	59	51,75	86,90	76,16	66,70	80,94
	1922	*72*	*29*	*16*	*117*	—	*5*	*122*	*34*	*22*	*7*	*63*	*53,85*	*87,50*	*75,79*	*66,08*	*82,90*
Bienne	1923	208	144	52	404	—	17	421	142	140	16	298	73,78	95,94	83,95	67,00	88,19
	1922	*224*	*155*	*52*	*431*	—	*19*	*450*	*154*	*151*	*16*	*321*	*74,48*	*95,29*	*83,69*	*65,97*	*87,58*
Olten	1923	391	296	52	739	12	101	852	283	296	28	607	82,13	94,00	77,16	66,24	85,31
	1922	*440*	*295*	*88*	*823*	*19*	*104*	*946*	*300*	*265*	*47*	*612*	*74,36*	*92,55*	*80,86*	*65,78*	*85,50*
Zurich	1923	434	164	101	699	12	51	762	274	164	34	472	67,52	93,67	77,74	67,56	84,94
	1922	*457*	*161*	*123*	*741*	*16*	*35*	*792*	*294*	*117*	*34*	*445*	*60,05*	*93,60*	*80,44*	*67,31*	*86,37*
Romanshorn	1923	34	12	15	61	8	4	73	23	7	5	35	57,37	92,14	76,00	63,30	81,87
	1922	*41*	*14*	*13*	*68*	*10*	*3*	*81*	*28*	*9*	*5*	*42*	*61,76*	*91,39*	*75,89*	*64,00*	*82,96*
Rorschach	1923	127	79	57	263	1	19	283	84	71	19	174	66,15	85,10	80,24	67,04	79,73
	1922	*141*	*87*	*60*	*288*	*2*	*20*	*310*	*95*	*78*	*20*	*193*	*67,01*	*93,28*	*80,26*	*65,95*	*83,65*
Coire	1923	133	102	16	251	9	9	269	100	78	7	185	73,70	93,61	97,90	68,03	85,59
	1922	*141*	*109*	*21*	*271*	*8*	*9*	*288*	*106*	*84*	*6*	*196*	*72,32*	*93,53*	*77,98*	*67,10*	*85,23*
Bellinzone	1923	334	85	101	520	1	40	561	214	77	51	342	65,76	88,29	77,34	66,30	82,21
	1922	*362*	*94*	*105*	*561*	*1*	*38*	*600*	*241*	*87*	*53*	*381*	*67,91*	*90,25*	*79,28*	*66,11*	*83,89*
Total et moyenne	1923	1974	1019	524	3517	48	262	3827	1296	945	199	2440	69,38	91,32	78,10	65,98	83,66
	1922	*1255*	*1061*	*604*	*3820*	*60*	*252*	*4132*	*1420*	*915*	*225*	*2560*	*67,02*	*92,07*	*80,19*	*65,51*	*84,55*

Les salaires par heure sont basés sur la journée de 8 heures (48 heures par semaine).

Si l'on admet, pour 1923, 305 journées de 8 heures, le revenu annuel d'un ouvrier des ateliers s'élève en moyenne:

a. à fr. 2 228. 20 (305 × 8 × 91,32) pour la Ire cl. de salaire,
b. „ „ 1 905. 65 (305 × 8 × 78,10) „ „ IIe „ „ „
c. „ „ 1 609. 90 (305 × 8 × 65,98) „ „ IIIe „ „ „

à fr. 2 041. 30 (305 × 8 × 83,66) en moyenne totale pour 1923,
„ „ 2 063. 02 (305 × 8 × 84,55) „ „ „ „ 1922,
ainsi diminution du revenu moyen annuel = fr. 21. 72

La réduction du salaire moyen que touchent les 3517 ouvriers classés représente une diminution annuelle de dépenses de 3517 × fr. 21. 72 = fr. 76 389. 25.

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

En plus des montants susmentionnés, il a été payé aux ouvriers des ateliers pour 1923 une indemnité de vie chère de fr. 2 077. 20 en moyenne par homme.

Les travaux de chômage suivants étaient en cours d'exécution: infrastructure de la double voie sur les lignes Soleure—Longeau, Schwarzenbach—Uzwil, Flawil—Gossau, Mœrschwil—Goldach, Rorschach—Rheineck et Lamone—Cadempino; construction de la gare de triage au Muttenzerfeld près de Bâle et transformation de la gare de Muttenz; agrandissement des gares de Nyon, Sion, Winterthour, Lucerne et des stations du Locle-Col-des-Roches, des Eplatures-Crêt, construction d'un bâtiment postal de transit à Vevey et exécution des divers passages inférieurs ou supérieurs pour la suppresssion de passages à niveau.

3. Au cours de l'exercice, la *double voie* a été mise en service entre Thalwil et Oberrieden, le 18 avril, et entre Bienne et Mâche, le 1er juin.

La longueur totale des lignes à double voie a ainsi passé de 949 km à 952 km et représente 33 % du réseau exploité.

4. Les *nouvelles gares de Thoune et de Bienne* ont été mises en service le 1er juin, et la nouvelle *gare aux marchandises avec installations pour la douane à Chiasso*, le 1er octobre.

5. De nouvelles *stations* ou *haltes* ont été établies et ouvertes,
à Chamoson, entre Riddes et Ardon, le 1er juin;
à Châteauneuf, entre Ardon et Sion, le 13 octobre;
à Waltenschwil, entre Wohlen et Boswil, le 1er septembre.

6. A mesure que l'électrification prenait plus d'extension, il a fallu poursuivre la *reconstruction des ponts.*

Dans le 1er arrondissement, on a achevé les renforcements et transformations des ouvrages d'art de la ligne Lausanne—Brigue. Sur les lignes Lausanne—Yverdon et Daillens—Vallorbe, ces travaux étaient sur le point d'être terminés. On a commencé de remplacer le pont métallique de l'Orbe près de Vallorbe par une construction en pierre.

Dans le IIe arrondissement, on a travaillé au renforcement et à la reconstruction des ponts de la ligne Olten—Berne.

Dans le IIIe la transformation du pont inférieur de la Limmat, près de Wettingen, a été achevée. Ce pont est à trois voies. En outre, la superstructure des viaducs de la rive droite du Lac de Zurich, par-dessus la gare aux marchandises de Zurich, a été améliorée.

Dans le IVe arrondissement, le pont de la Sitter, près de Bruggen a été adjugé et les travaux ont commencé.

Dans le Ve arrondissement, le nouveau pont de la petite Emme, près d'Emmenbrucke, a été mis en service.

7. Dans les gares de Bienne et Bellinzone, on a installé des appareils électromécaniques d'enclenchement, et à Aarau, on a commencé ces installations.

8. Dans les bâtiments d'administration de la Direction générale on a établi une centrale téléphonique automatique qui relie entre eux la plupart des bureaux du bâtiment de la Grosse Schanze, de celui du Bruck. feld, de l'imprimerie des billets à la Schanzenstrasse et de la gare. Le nombre des postes est, au total, de 265. Cette installation est raccordée par 20 lignes au réseau public; elle donne entière satisfaction et facilite beaucoup la marche du service.

e. Electrification.

1. *Groupe d'usines Ritom-Amsteg.*

Le groupe d'usines Ritom-Amsteg (y compris l'usine auxiliaire de Gœschenen) a produit, en chiffre rond, 66 300 000 kWh d'énergie monophasée dont 22 400 000 ont été fournis par l'usine de Ritom; 6 300 000, par l'usine auxiliaire de Gœschenen; et 37 600 000, par l'usine d'Amsteg. La consommation d'énergie a été supérieure de 23 300 000 kWh à celle de l'année passée parce que sur la ligne Zoug—Zurich la traction est électrique depuis le 5 mars et que, sur les autres lignes électrifiées, le trafic a augmenté. Il n'y a pas eu de perturbations sérieuses dans les usines.

Usine de Ritom.

Jusqu'à fin avril, le niveau du lac de Ritom était tombé à 11 mètres au-dessous de la couronne du déversoir du mur de barrage, c'est-à-dire à son point le plus bas. A ce moment, les eaux de la Reuss ont commencé à croître considérablement et 85 %, en moyenne, de l'énergie nécessaire ont pu être fournis par l'usine d'Amsteg et l'usine auxiliaire de Gœschenen, l'usine de Ritom n'étant plus mise à contribution que pour les pointes.

Usine d'Amsteg.

L'usine livre de l'énergie au service de la traction depuis le 25 janvier. Il a été fourni environ 25 800 000 kWh d'excédent d'énergie à la S. A. suisse pour le transport et la distribution d'électricité.

Les travaux d'amenée du Kærstelenbach et de l'Etzlibach au château d'eau de l'usine ont fait des progrès satisfaisants.

Le montage de la troisième colonne tubulaire de la conduite forcée a été achevé et il ne restait plus qu'à la raccorder au château d'eau et aux turbines. Les installations mécaniques de l'usine se compléteront d'une sixième turbine, d'une cinquième génératrice monophasée et de deux transformateurs de 10 000 kVA pour les besoins du chemin de fer. Le montage de ces installations est commencé.

2. *Groupe d'usines Barberine-Vernayaz.*

Usine de Barberine.

Les travaux de bétonnage du mur de barrage ont été commencés au début de juin et suspendus au milieu d'octobre. Le cube total de béton coulé pendant cette période a été de 72 000 m³. Le mur de barrage a atteint une hauteur de 40 m au-dessus des fondations. Au cours de la seconde quinzaine d'octobre, on a exécuté les travaux de protection utiles pour l'hivernage des installations.

Le 3 octobre, on a commencé à retenir l'eau dans le lac d'accumulation et, à la fin dudit mois, elle avait atteint la hauteur du barrage. La galerie d'amenée a été soumise, sur toute sa longueur, à un dernier essai de pression, qui a démontré qu'elle est pratiquement étanche. La conduite d'amenée du Nant de Drance, affluent de la Barberine, dans le lac d'accumulation a été achevée. Les épreuves de tension et essais de réception des turbines, génératrices et transformateurs ont eu lieu vers la fin de l'exercice, et le 14 décembre on a pu fournir par l'entremise de la sous-station de Vernayaz l'énergie nécessaire à la traction électrique sur le tronçon de Sion à St-Maurice. La consommation de courant sur ce court trajet est relativement minime. La fourniture d'énergie dans une plus large mesure ne commencera qu'au cours de l'année 1924 après que la traction électrique aura été installée sur la ligne St-Maurice—Lausanne.

Usine de Vernayaz.

Des sondages ont été effectués pour les fondations du bâtiment des machines près de Vernayaz. Ils ont démontré qu'il était préférable d'établir la salle des machines plus près de la montagne, parce que la roche est saine à cet endroit. Cette mesure se recommande en raison du grand effort auquel les machines soumettent les fondements. Il ne s'ensuivra d'ailleurs aucun accroissement de frais. Les cinq galeries d'attaque, qui avaient été entreprises le printemps dernier pour sonder la roche que traversera la galerie d'amenée, ont été achevées.

Les travaux de déblayage effectués sur le tracé de la conduite forcée entre Salvan et Vernayaz ont été commencés.

3. *Sous-stations.*

La sous-station de Sihlbrugg a été mise en service le 5 mars; elle sera aussi équipée pour fournir de l'énergie au chemin de fer du Sihltal. On a commencé à établir l'installation de distribution nécessaire à cet effet. Cette sous-station, la première qui fonctionne à ciel ouvert, donne des résultats satisfaisants.

La sous-station de *Vernayaz* a été mise en service le 10 décembre.

La sous-station d'*Emmenbrucke* a pu être mise sous tension le 24 décembre et celle de *Puidoux* le 27 décembre.

Les travaux des sous-stations d'*Olten*, de *Brougg* et de *Bussigny* ont été poursuivis.

4. *Lignes de contact et lignes de transport.*

Tronçon Zoug—Zurich.

La traction électrique fonctionne depuis le 5 mars.

Tronçon Thalwil—Richterswil.

Les socles des mâts ont été établis en tant que les travaux de la double voie le permettaient.

Ligne Lucerne—Olten—Bâle.

Les travaux ont été activés de manière que la traction électrique a pu être mise en service sur le tronçon Lucerne—Olten au milieu de février 1924.

L'établissement de la ligne de transport Rothkreuz—Emmenbrucke est achevé.

Sur le tronçon Olten—Bâle, on a commencé le montage de la ligne de contact. Les travaux destinés à la ligne de transport Rothkreuz—Olten ont été poursuivis.

Tronçon Zurich—Olten.

Les fondements des charpentes métalliques ont été établis sur tout le tronçon.

Tronçon Sion—Lausanne.

La traction électrique est en service depuis le 14 décembre de Sion à St-Maurice; entre St-Maurice et Lausanne les travaux ont progressé.

Tronçon Lausanne—Vallorbe—Yverdon.

On a commencé à établir les socles des mâts.

Ligne de transport Barberine—Vernayaz.

La ligne a été mise en service le 14 décembre.

Ligne de transport Vernayaz—Puidoux.

Cette ligne a été achevée à la fin de l'année et fournit de l'énergie à la sous-station de Puidoux.

Frais d'installation de la traction électrique de 1907 à 1923.

Installation de la traction électrique	Dépenses à fin 1922		Dépenses en 1923		Dépenses à fin 1923							
					Travaux achevés		Travaux en cours d'exécution		Dépenses de construction à la charge du compte d'exploitation		Total	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct
1. Généralités, levés de plans et études de projets	**2 557 003**	**44**	**551 576**	**93**	**3 108 003**	**87**	—	—	**576**	**50**	**3 108 580**	**37**
2. Acquisition de forces hydrauliques	**4 072 884**	**40**	**91 640**	—	**755 519**	**80**	**887 953**	**85**	§ **2 521 050**	**75**	**4 164 524**	**40**
a. Bassin de la Reuss (canton d'Uri)	1 202 704	75	* —	—	265 704	75	—	—	§ 937 000	—	1 202 704	75
b. Haute Léventine (canton du Tessin)	1 430 455	05	* —	—	314 205	05	—	—	§ 1 116 250	—	1 430 455	05
c. Forces du Rhône entre Fiesch et Mœrel	396 697	95	40 000	—	130 586	85	—	—	§ 306 111	10	436 697	95
d. Forces de la Binna	83 658	80	5 140	—	45 023	15	—	—	§ 43 775	65	88 798	80
e. Barberine, Eau-Noire et Trient	477 317	85	20 500	—	—	—	405 903	85	§ 91 914	—	497 817	85
f. Lac de Lucendro	550	—	—	—	—	—	550	—	—	—	550	—
g. Usine de l'Etzel	220 000	—	—	—	—	—	220 000	—	—	—	220 000	—
h. Forces de l'Aar entre Aarau et Wildegg	261 500	—	26 000	—	—	—	261 500	—	§ 26 000	—	287 500	—
3. Usines électriques	**91 406 059**	**96**	**13 942 243**	—	**69 038 878**	**60**	**36 307 973**	**66**	**1 450**	**70**	**105 348 302**	**96**
a. Usine de Brigue-Iselle	2 037 850	73	—	—	2 037 850	73	—	—	—	—	2 037 850	73
b. Usine d'Amsteg	41 762 616	58	2 104 459	65	43 867 076	23	—	—	—	—	43 867 076	23
c. Usine auxiliaire de Gœschenen	507 184	53	1 629	95	508 814	48	—	—	—	—	508 814	48
d. Usine de Ritom	22 511 427	86	115 160	—	22 625 137	16	—	—	1 450	70	22 626 587	86
e. Usine de Barberine	23 748 902	09	9 391 511	30	—	—	33 140 413	39	—	—	33 140 413	39
f. Usine de Rupperswil	748 114	85	—	—	—	—	748 114	85	—	—	748 114	85
g. Usine de l'Etzel	76 194	49	3 981	75	—	—	80 176	24	—	—	80 176	24
h. Agrandissement de l'usine d'Amsteg	13 768	83	1 997 780	40	—	—	2 011 549	23	—	—	2 011 549	23
i. Usine de Vernayaz	—	—	327 719	95	—	—	327 719	95	—	—	327 719	95
4. Lignes de transport	**18 526 823**	**45**	**3 264 488**	**20**	**17 208 288**	**37**	**4 583 023**	**28**	—	—	**21 791 311**	**65**
a. Amsteg—Ritom—Giubiasco	10 649 819	16	289 355	08	10 939 174	24	—	—	—	—	10 939 174	24
b. Giubiasco—Melide	1 394 414	26	— 14 128	90	1 380 285	36	—	—	—	—	1 380 285	36
c. Amsteg—Steinen—Immensee	2 934 527	16	12 444	90	2 946 972	06	—	—	—	—	2 946 972	06
d. Immensee—Rothkreuz	482 007	95	— 18 624	50	463 383	45	—	—	—	—	463 383	45
e. Rothkreuz—Sihlbrugg	514 437	01	34 639	20	549 076	21	—	—	—	—	549 076	21
f. Rothkreuz—Olten	25 168	95	896 220	59	—	—	921 389	54	—	—	921 389	54
g. Rothkreuz—Emmenbrucke	4 492	30	362 017	08	—	—	366 509	38	—	—	366 509	38
h. Châtelard—Vernayaz—Puidoux	1 592 559	61	1 701 334	30	—	—	3 293 893	91	—	—	3 293 893	91
i. Brigue—Granges	929 397	05	—	—	929 397	05	—	—	—	—	929 397	05
k. Puidoux—Bussigny	—	—	1 230	45	—	—	1 230	45	—	—	1 230	45
5. Sous-stations	**15 406 016**	**81**	**4 127 901**	**22**	**13 947 705**	**86**	**5 563 005**	**37**	**23 206**	**80**	**19 533 918**	**03**
a. Melide	1 796 235	76	6 009	36	1 801 451	12	—	—	794	—	1 802 245	12
b. Giubiasco	2 517 775	38	6 265	50	2 522 376	03	—	—	1 664	85	2 524 040	88
c. Giornico	2 617 692	52	3 821	80	2 613 810	92	—	—	7 703	40	2 621 514	32
d. Gœschenen	2 409 640	70	69 216	05	2 477 468	60	—	—	1 388	15	2 478 856	75
e. Steinen	2 899 241	23	10 733	90	2 899 302	53	—	—	10 672	60	2 909 975	13
f. Sihlbrugg	818 544	37	113 835	77	932 362	64	—	—	17	50	932 380	14
g. Emmenbrucke	299 138	45	659 467	91	—	—	958 606	36	—	—	958 606	36
h. Brougg	1 827	10	430 845	35	—	—	432 672	45	—	—	432 672	45
i. Olten	355 455	60	751 995	44	—	—	1 107 451	04	—	—	1 107 451	04
k. Vernayaz	440 710	55	846 464	60	—	—	1 287 175	15	—	—	1 287 175	15
l. Puidoux	548 821	13	800 019	54	—	—	1 347 874	37	966	30	1 348 840	67

§ Redevances d'eau.

* A partir du 1er janvier 1921, respectivement du 1er janvier 1922, ces redevances d'eau tombent à la charge du compte d'exploitation du groupe d'usines Amsteg-Ritom.

Frais d'installation de la traction

Installation de la traction électrique	Dépenses à fin 1922		Dépenses en 1923		Dépenses à fin 1923							
					Travaux achevés		Travaux en cours d'exécution		Dépenses de construction à la charge du compte d'exploitation		Total	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
m. Loèche	290 759	19	—	—	290 759	19	—	—	—	—	290 759	19
n. Granges	410 174	83	—	—	410 174	83	—	—	—	—	410 174	83
o. Bussigny	—	—	428 951	80	—	—	428 951	80	—	—	428 951	80
p. Berthoud	—	—	109	20	—	—	109	20	—	—	109	20
q. Seebach	—	—	165	—	—	—	165	—	—	—	165	—
6. Lignes de contact	**57 458 395**	**91**	**10 307 707**	**82**	**50 544 199**	**88**	**17 190 887**	**60**	**31 016**	**25**	**67 766 103**	**73**
a. Scherzligen—Berne	5 214 134	45	36 444	50	5 248 831	25	—	—	1 747	70	5 250 578	95
b. Erstfeld—Bellinzone	19 028 271	98	– 12 907	10	19 010 017	83	—	—	5 347	05	19 015 364	88
c. Bellinzone—Chiasso	7 145 502	10	– 92 897	05	7 052 605	05	—	—	—	—	7 052 605	05
d. Erstfeld—Lucerne	8 499 552	39	– 69 691	08	8 429 861	31	—	—	—	—	8 429 861	31
e. Immensee—Rothkreuz	234 334	10	3 500	—	237 834	10	—	—	—	—	237 834	10
f. Arth-Goldau—Zurich et Zoug—Lucerne	5 892 272	88	468 353	61	6 360 626	49	—	—	—	—	6 360 626	49
g. Lucerne—Olten—Bâle	3 648 789	10	4 367 156	45	—	—	8 015 945	55	—	—	8 015 945	55
h. Brigue—Iselle	1 501 442	80	—	—	1 501 442	80	—	—	—	—	1 501 442	80
i. Brigue—Sion	2 704 837	45	—	—	2 702 981	05	—	—	1 856	40	2 704 837	45
k. Sion—Lausanne	3 589 258	66	3 156 308	49	—	—	6 735 617	25	9 949	90	6 745 567	15
l. Lausanne—Vallorbe et Daillens—Yverdon	—	—	610 955	07	—	—	610 910	22	44	85	610 955	07
m. Zurich—Olten	—	—	1 420 633	85	—	—	1 408 563	50	12 070	35	1 420 633	85
n. Olten—Berne	—	—	672	20	—	—	672	20	—	—	672	20
o. Thalwil—Richterswil	—	—	419 178	88	—	—	419 178	88	—	—	419 178	88
7. Etablissement du profil d'espace libre (infrastructure, superstructure et bâtiments)	**6 304 271**	**74**	**1 363 821**	**92**	**3 809 547**	**05**	**396 200**	**40**	**3 462 346**	**21**	**7 668 093**	**66**
a. Scherzligen—Berne	350 381	86	—	—	36 520	30	—	—	313 861	56	350 381	86
b. Erstfeld—Bellinzone	2 918 450	49	2 650	—	2 084 836	12	—	—	836 264	37	2 921 100	49
c. Bellinzone—Chiasso	1 353 165	70	6 063	60	1 008 918	30	—	—	350 311	—	1 359 229	30
d. Erstfeld—Lucerne	833 665	40	81 075	44	549 918	03	—	—	364 822	81	914 740	84
e. Immensee—Rothkreuz	6 178	60	—	—	222	50	—	—	5 956	10	6 178	60
f. Arth-Goldau—Zurich et Zoug—Lucerne	442 585	19	87 144	93	59 418	45	—	—	470 311	67	529 730	12
g. Lucerne—Olten—Bâle	158 938	75	220 480	50	—	—	110 898	20	268 521	05	379 419	25
h. Brigue—Sion	128 588	45	—	—	69 713	35	—	—	58 875	10	128 588	45
i. Sion—Lausanne	112 317	30	586 604	40	—	—	181 378	25	517 543	45	698 921	70
k. Lausanne—Vallorbe et Daillens—Yverdon	—	—	295 609	85	—	—	103 923	95	191 685	90	295 609	85
l. Zurich—Olten	—	—	78 184	50	—	—	—	—	78 184	50	78 184	50
m. Thalwil—Richterswil	—	—	6 008	70	—	—	—	—	6 008	70	6 008	70
8. Installations à courant faible	**24 469 934**	**14**	**– 91 463**	**59**	**18 094 308**	**42**	**4 208 845**	**59**	**2 075 316**	**54**	**24 378 470**	**55**
a. Scherzligen—Berne	1 119 993	24	—	—	1 050 480	99	—	—	69 512	25	1 119 993	24
b. Erstfeld—Bellinzone	9 609 282	73	– 1 971 475	40	7 050 498	56	—	—	587 308	77	7 637 807	33
c. Bellinzone—Chiasso	3 021 876	37	– 572 057	05	2 172 939	36	—	—	276 879	96	2 449 819	32
d. Erstfeld—Lucerne	3 521 864	05	– 652 299	45	2 371 369	96	—	—	498 194	64	2 869 564	60
e. Immensee—Rothkreuz	164 381	05	– 43 582	90	103 671	20	—	—	17 126	95	120 798	15
f. Arth-Goldau—Zurich et Zoug—Lucerne	1 997 125	92	876 878	61	2 652 544	08	—	—	221 460	45	2 874 004	53
g. Lucerne—Olten—Bâle	478 754	56	662 658	50	—	—	1 099 791	50	41 621	56	1 141 413	06
h. Brigue—Iselle	1 526 838	57	—	—	1 526 838	57	—	—	—	—	1 526 838	57
i. Brigue—Sion	1 336 849	05	—	—	1 165 965	70	—	—	170 883	35	1 336 849	05
k. Sion—Lausanne	1 692 968	60	686 998	26	—	—	2 192 014	50	187 952	36	2 379 966	86
l. Lausanne—Vallorbe et Daillens—Yverdon	—	—	538 252	15	—	—	535 491	15	2 761	—	538 252	15

électrique de 1907 à 1923.

Installation de la traction électrique	Dépenses à fin 1922		Dépenses en 1923		Dépenses à fin 1923							
					Travaux achevés		Travaux en cours d'exécution		Dépenses de construction à la charge du compte d'exploitation		Total	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct
m. Zurich—Olten	—	—	108 597	—	—	—	108 597	—	—	—	108 597	—
n. Olten—Berne	—	—	33 970	15	—	—	33 970	15	—	—	33 970	15
o. Thalwil—Richterswil	—	—	240 596	54	—	—	238 981	29	1 615	25	240 596	54
9. Installations pour la traction électrique	**3 219 505**	**14**	**2 355 557**	**44**	**3 192 748**	**44**	**2 063 479**	**32**	**318 834**	**82**	**5 575 062**	**58**
a. Ateliers de Bellinzone et ateliers de dépôts	2 917 665	14	56 439	50	2 952 199	64	—	—	21 905	—	2 974 104	64
b. Installations de dépôts Erstfeld—Bellinzone	275 649	95	8 764	25	230 012	65	—	—	54 401	55	284 414	20
c. Ateliers de Zurich	—	—	1 924 194	46	—	—	1 792 446	16	131 748	30	1 924 194	46
d. Remises pour locomotives à Zoug et Zurich	26 190	05	55 953	18	10 536	15	50 421	86	21 185	22	82 143	23
e. Remises pour locomotives à Lucerne, Olten et Bâle	—	—	119 173	15	—	—	48 979	90	70 193	25	119 173	15
f. Ateliers d'Yverdon	—	—	123 277	60	—	—	109 881	45	13 396	15	123 277	60
g. Remise pour locomotives à Lausanne	—	—	58 960	40	—	—	58 960	40	—	—	58 960	40
h. Installations de dépôt Richterswil	—	—	8 794	90	—	—	2 789	55	6 005	35	8 794	90
Installation de la traction électrique	**223 420 894**	**99**	**35 913 472**	**94**	**179 699 200**	**29**	**71 201 369**	**07**	**8 433 798**	**57**	**259 334 367**	**93**
Acquisition de matériel roulant électrique	**89 866 497**	**32**	**16 344 773**	**80**	**96 393 260**	**55**	**9 818 010**	**57**	—	—	**106 211 271**	**12**
a. 163 locomotives électriques, dont 40 en construction	89 098 649	42	15 057 639	18	94 526 407	55	9 629 881	05	—	—	104 156 288	60
b. 6 automotrices électriques*, dont 2 en construction	767 847	90	1 287 134	62	1 866 853	—	188 129	52	—	—	2 054 982	52
Total	**313 287 392**	**31**	**52 258 246**	**74**	**276 092 460**	**84**	**81 019 379**	**64**	**8 433 798**	**57**	**365 545 639**	**05**

* sans le Seetal

D. Directions d'arrondissement.

1. 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. Les rapports trimestriels adressés aux Conseils d'arrondissement fournissent des renseignements détaillés sur la gestion des Directions d'arrondissement.

2. Le 19 janvier 1923, le Conseil fédéral a désigné comme directeur du IIIe arrondissement M. le Dr *Emile Locher*. M. Locher est entré en fonctions le 15 février 1923.

3. Le 26 juin 1923, le Conseil fédéral a accepté pour le 1er octobre 1923, avec remerciements pour les services rendus, la démission de *M. Paul Baldinger,* membre de la Direction du IIe arrondissement des chemins de fer fédéraux, à Bâle.

M. le directeur d'arrondissement Baldinger a été au service des chemins de fer pendant 25 ans; sur ces 25 ans, il en a passé 22 au service des chemins de fer fédéraux, et son activité a toujours été des plus fécondes. L'administration perd en lui un fonctionaire extrêmement consciencieux et dévoué.

Observations finales et propositions.

Parvenus à la fin de notre rapport, nous relevons encore ce qui suit quant à la clôture de compte et aux résultats des années précédentes:

Le déficit de guerre à fin 1921 s'élève suivant le compte du bilan „Dépenses à amortir" à		fr. 165 243 602. 93
L'excédent de dépenses du compte de profits et pertes de 1922 ajouté à ce déficit est de		„ 45 513 679. 60
Le déficit de guerre total des chemins de fer fédéraux à fin 1922 se monte ainsi à .		fr. 210 757 282. 53
Ce déficit provient des soldes passifs du compte de profits et pertes des années 1914 à 1922, s'élevant ensemble à		fr. 317 224 417. 28
De cette somme il y a lieu de déduire:		
le solde actif de 1913 reporté à 1914, de	fr. 8 039 164. 15	
l'excédent du capital amorti provenant de la prolongation de 60 à 100 ans du délai légal d'amortissement, bonifié au compte de profits et pertes en 1920	„ 98 427 970. 60	„ 106 467 134. 75
Montant du déficit à fin 1922, comme ci-dessus		fr. 210 757 282. 53
De ce déficit nous avons déduit l'excédent de recettes du compte de profits et pertes de 1923, s'élevant à		„ 3 690 987. 52
de sorte que le déficit de guerre du bilan au 31 décembre 1923 se monte encore à		fr. 207 066 295. 01

Les comptes de 1923 qui suivent renferment, comme ceux des années précédentes, les amortissements pour les anciennes installations disparues en 1923 ensuite de nouvelles constructions, l'annuité, plus un versement extraordinaire, pour l'amortissement des frais d'emprunts, les versements aux fonds spéciaux, les versements statutaires à la caisse de pensions et de secours et la quote annuelle, admise jusqu'ici, pour l'intérêt et l'amortissement de son déficit, ainsi que les mises en réserve pour l'amortissement légal du capital dans un délai de 100 ans. Les comptes contiennent ainsi toutes les opérations à effectuer en vertu des prescriptions légales et réglementaires.

La clôture de l'exercice 1923 laisse supposer que l'équilibre entre les recettes et les charges annuelles des chemins de fer fédéraux est rétabli, et l'on peut espérer que, si nos recettes d'exploitation ne viennent pas à subir d'importantes moins-values, le retour des excédents de recettes permettra de combler petit à petit le déficit de guerre. Pour que ce déficit puisse être amorti complètement il est absolument indispensable d'observer la plus grande réserve dans les dépenses d'exploitation et dans l'octroi de crédits pour de nouvelles constructions. Nous espérons que l'organisation du réseau qui va s'effectuer en 1924 nous permettra de restreindre le plus possible les dépenses d'exploitation et viendra faciliter les efforts que nous effectuons dans ce but.

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

„1. Les comptes de 1923 et le bilan au 31 décembre 1923 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1923 est approuvée."

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

Berne, le 12 avril 1924.

Pour la Direction générale des chemins de fer fédéraux:

Le président,

Zingg.

Annexes:

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