

Zeitschrift:	Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber:	Chemins de fer fédéraux suisses
Band:	- (1924)
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 1924
Autor:	Zingg
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-675975

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 15.01.2026

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

Rapport

présenté par la

Direction générale des chemins de fer fédéraux
au
Conseil fédéral, à l'adresse de l'Assemblée fédérale,
sur la
gestion pendant l'année 1924.

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

Pour nous conformer à l'art. 5 de la loi fédérale du 1^{er} février 1923 sur l'organisation et l'administration des chemins de fer fédéraux, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur la gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1924, en vous priant de vouloir bien le soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

• • •

La longueur des lignes appartenant à la Confédération accusait à la fin de l'exercice 1924 :

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 49.738 km. Nous avons aussi assuré 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-Lötschberg-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.

Le Conseil d'administration, qui, aux termes de l'art. 8 de la loi du 1^{er} février 1923, se compose maintenant de 15 membres, a été constitué comme suit pour la période administrative du 1^{er} janvier 1924 au 31 décembre 1926 :

Président : M. le Dr G. Keller, député au Conseil des Etats, Winterthour :

Vice-président : M. Emile Gaudard, conseiller national, Veytaux ;

Vice-président : M. Léonard Gaudard, conseiller national, Vevey ;
Membres : MM. G. Bener, ingénieur, directeur des chemins de fer Rhétiques, Coire ; A. C. Bonzanigo, ingénieur, président de la Société tessinoise de l'industrie, Bellinzona ; R. Bratschi, conseiller national, Berne ; H. Calame, conseiller national, Neuchâtel ; le Dr G. Heberlein, industriel, Wattwil ; le Dr E. Kleti, conseiller national, Zurich ; le professeur Dr Laur, Brougg ; A. Lombard, banquier, Genève ; le Dr J. Raeber, député au Conseil des Etats, Küssnacht ; le Dr Rothpletz, ingénieur, Berne ; W. Sänger, président de la Banque cantonale bâloise, Bâle ; A. Schmid, conseiller d'Etat, Frauenfeld ; le Dr H. Walther, conseiller national, Lucerne.

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a 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 1923.

Ce rapport et ces comptes ont été approuvés par l'Assemblée fédérale le 30 septembre 1924.

b. Budget des chemins de fer fédéraux pour 1925.

L'arrêté fédéral du 8 décembre 1924 est conçu dans les termes suivants :

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

1^o le budget de construction pour 1925, s'élevant à 91 342 800 francs;

2^o le budget d'exploitation pour 1925, s'élevant en recettes à 394 835 750 francs et en dépenses à 276 080 160 francs;

3^o le budget du compte de profits et pertes pour 1925, se montant en recettes et en dépenses à 139 225 000 francs;

4^o le budget des besoins de trésorerie pour 1925, s'élevant à 169 000 000 francs.“

2. Tarifs.

Le gouvernement genevois ayant adressé une requête au Département des chemins de fer pour demander que des mesures tarifaires spéciales soient prises en faveur de Genève, le Conseil d'administration a, au vu d'un rapport de la Direction générale du 11 juin 1924, décidé dans sa séance du 7 juillet de faire droit à ces demandes en réduisant, au plus tard à partir du 1^{er} janvier 1925, les bases de taxes du trafic des marchandises pour les distances supérieures à 150 km.

Conformément aux propositions que la Direction générale lui avait soumises par rapport du 20 septembre 1924, il a en outre décidé dans sa séance du 10 octobre de prendre les mesures suivantes, avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1925 :

- a. modification des taxes de la 2^e classe des expéditions partielles, dans le sens de leur adaptation aux taxes de base d'avant-guerre;*
- b. établissement d'un tarif exceptionnel sur la base du tarif spécial III^b d'avant-guerre;*
- c. modification du tarif des bagages et des colis express, ainsi que de celui des animaux vivants, conformément aux réductions pour longues distances prévues pour le trafic des marchandises.*

3. Electrification.

Dans sa séance du 7 juillet 1924, le Conseil d'administration a approuvé un *deuxième rapport* de la Direction générale sur la *comparaison de la traction électrique et de la traction à vapeur au point de vue économique*. Il n'a pas jugé à propos de modifier le programme qui avait été approuvé le 4 mai 1923 pour l'accélération des travaux d'électrification.

Le 11 octobre, il a en outre approuvé un contrat conclu le 26 septembre entre la S. A. des Forces motrices bernoises et la Direction générale des chemins de fer fédéraux pour la *fourniture* à ces derniers d'*énergie* destinée à l'électrification des lignes électrifiées et à électrifier dans la région bernoise.

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 de la gare de Genève-Cornavin, avec crédit de fr. 15 750 000, plus fr. 1 100 000 pour amortissements (décision du 14 mars);*
- b. projet de construction du tronçon Genève-Cornavin-Lancy-Plainpalais de la ligne genevoise de raccordement (décision du 14 mars, modifiant le projet du 7 février 1918);*
- c. projet de raccordement direct, à la gare d'Olten, entre la ligne du Hauenstein et la ligne d'Aarau, avec crédit de fr. 1 900 000, plus fr. 57 000 pour amortissements (décision du 10 octobre);*
- d. projets de sous-stations électriques à Chiètres, Rapperswil et Puidoux (parachèvement), avec crédit de fr. 9 615 000 (décision du 11 octobre);*
- e. projet d'extension de la gare de Fribourg, 1^{re} étape, avec crédit de fr. 3 490 000 (décision du 25 novembre).*
- f. Dans sa séance du 8 juillet, le Conseil d'administration s'est occupé d'un rapport de la Direction générale sur l'étendue et les causes des *dépassements de crédits* pour les travaux exécutés pendant la guerre et pendant la période d'après-guerre. Tenant compte des circonstances exceptionnelles qui ont occasionné les dépassements de crédits pendant cette période, il a renoncé à voter des crédits supplémentaires et à exiger des décomptes spéciaux pour les travaux en question. Désormais, les dispositions de la loi d'organisation et de son ordonnance d'exécution relatives à l'allocation de crédits seront de nouveau appliquées dans toute leur étendue pour toutes les autres dépenses de construction.*

5. Contrats d'entreprise.

Le Conseil d'administration a ratifié les contrats ci-après :

- a. contrats des 16 et 18 janvier 1924 adjugeant la construction de la *galerie d'amenée* et du *château d'eau de l'usine de Vernayaz* aux entrepreneurs Müller & Dionisotti à Sion pour une somme devisée à fr. 1 457 554, Couchebin, Gianadda & Cie, à Martigny, pour une somme devisée à fr. 1 211 804, et Seeberger, ingénieur à Frutigen, pour une somme devisée à fr. 2 004 677 (décision du 5 février);
- b. contrat complémentaire du 24 mai 1924 concernant l'adjudication des travaux de parachèvement du *barrage de l'usine de Barberine* à l'entreprise Martin, Baratelli & Cie, à Lausanne, au prix devisé à fr. 5 237 913.50 (décision du 7 juillet);
- c. contrat du 7 novembre 1924 adjugeant le montage de la *conduite forcée de l'usine de Vernayaz* depuis l'anerage 5 jusques et y compris la conduite de distribution à la S. A. Sulzer frères, à Winterthour, pour le prix devisé à fr. 2 217 822 (décision du 25 novembre).

6. Marchés.

Le Conseil d'administration a ratifié :

- a. les marchés avec les Mines domaniales françaises de la Sarre, à Sarrebruck, la Société houillère de Sarre et Moselle, à Carling, le Comptoir d'expansion commerciale des Mines du Nord et du Pas-de-Calais, à Douai, et les Mines de Dourges, à Hénin-Liétard, pour la fourniture du *combustible pour locomotives* en 1924 (décisions du 5 février et du 18 juillet);
- b. les marchés conclus avec la Société industrielle suisse, à Neuhausen, pour la *fourniture de 8 voitures à quatre essieux*, dont 4 B^{4/4} et 4 C^{4/4}, et avec la Fabrique suisse de wagons, S. A., à Schlieren, pour la fourniture de 10 voitures à 4 essieux, dont 6 BC^{4/4} et 4 C^{4/4} (décision du 7 juillet);
- c. les marchés avec la Fabrique suisse de locomotives, à Winterthour, la maison Brown, Boveri & Cie, à Baden, les Ateliers de construction d'Oerlikon, la S. A. des Ateliers de Sécheron, à Genève, et la Fabrique de wagons de Schlieren, pour la *fourniture de 68 locomotives* des séries A^{e 3/6} et C^{e 6/8} et de 7 voitures *automotrices* de la série C^{e 4/6} (décision du 11 octobre).

7. Pétition du gouvernement tessinois au Conseil fédéral, du 21 mars 1924, sollicitant l'aide de la Confédération pour l'assainissement de la situation économique du Tessin.

Les diverses concessions demandées des chemins de fer fédéraux ont été examinées d'une façon approfondie. La Direction générale a adressé à ce sujet au Département fédéral des postes et des chemins de fer un long rapport, aux conclusions duquel le Conseil d'administration s'est rallié.

8. Contrats de jonction, de cojouissance et d'exploitation.

Le Conseil d'administration a ratifié les contrats passés les 16 décembre 1922 et 29 février 1924 avec la Direction de Carlsruhe des chemins de fer du Reich et le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville au sujet de la *jonction de la ligne des ports du Rhin à la gare badoise de triage de Bâle*, ainsi que de l'*exploitation*, par les chemins de fer fédéraux, *de cette ligne et des ports de Bâle-St. Jean et de Bâle-Petit-Huningue*.

9. Règlements.

Un nouveau *règlement du Conseil d'administration* a été approuvé par cette autorité le 5 février.

Au vu d'un rapport de la Direction générale du 7 mars 1924, le Conseil d'administration s'est déclaré d'accord, dans sa séance du 14 mars, que les *affaires soient encore traitées*, depuis le 1^{er} avril 1924, par la *Direction générale, les départements, les Directions d'arrondissement et leurs divisions* sur la base des *règlements provisoires*, jusqu'au moment où il lui sera possible d'approuver des règlements définitifs, en s'appuyant sur les résultats de l'expérience.

Dans cette même séance il a adapté l'*échelle des traitements* du 27 juin 1911 à la nouvelle organisation administrative. L'échelle ainsi modifiée a été approuvée par le Conseil fédéral le 28 mars, et elle est entrée en vigueur le 1^{er} avril.

Le Conseil a en outre revisé, dans sa séance du 25 novembre, le *règlement du fonds de renouvellement*. Ce règlement, approuvé le 14 janvier 1925 par le Département des chemins de fer, sera appliqué pour la première fois aux comptes de 1924.

10. Présentations pour la nomination des membres de la Direction générale et des directeurs d'arrondissement.

A l'expiration de la dernière période administrative, il a été proposé au Conseil fédéral de confirmer les membres de la Direction générale et directeurs d'arrondissement alors en charge dans leurs fonctions pour la nouvelle période du 1^{er} janvier 1924 au 31 décembre 1929. Le Conseil fédéral a procédé à leur réélection conformément à cette proposition, par arrêté du 4 janvier 1924.

11. Nominations.

Le Conseil d'administration a approuvé toutes les propositions qui lui ont été faites en vue de la réélection, pour une nouvelle période administrative de trois ans, des chefs de division de la Direction générale dont les

postes sont maintenus sous le régime de la nouvelle organisation. Il a en outre adopté les propositions suivantes pour la nomination des chefs des divisions nouvelles, savoir:

- M. E. Hess, chef de la division commerciale;
M. O. Wutschleger, docteur en droit, chef de la division du personnel;
M. F. Konrad, chef de l'économat.

En outre, M. le Dr G. Schenholzer a été nommé au poste devenu vacant de médecin en chef.

B. Conseils d'arrondissement.

Au cours de l'exercice, le Conseil du I^{er} arrondissement a tenu quatre séances et ceux des II^e et III^e arrondissements chacun deux.

Outre les affaires courantes, ils ont principalement traité, sous la forme de propositions, d'interpellations et de vœux, des questions de tarifs, d'horaire et de construction.

Il y a lieu de mentionner spécialement les discussions touchant la remise aux membres des gouvernements et à certains fonctionnaires cantonaux d'abonnements généraux à prix réduit pour des voyages de service sur le territoire de leur canton; ainsi que les compétences des Conseils d'arrondissement en matière d'horaire.

Conformément à l'art. 25, al. 2, de la loi d'organisation du 1^{er} février 1923, les Conseils d'arrondissement ont en outre tenu *deux séances communes*, les 30 mai et 26 novembre 1924, sous la présidence du chef du Département des chemins de fer. En fait d'affaires importantes, ils ont discuté les deux questions mentionnées à l'alinéa précédent.

C. Direction générale.

La Direction générale a tenu 79 séances dans lesquelles elle a traité 918 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. L'arrêté fédéral du 19 décembre 1923 fixant les *allocations de renchérissement* au personnel de la Confédération a été, par nouvel arrêté du 18 décembre 1924, déclaré applicable en 1925.

2. Le Département fédéral des chemins de fer nous a consultés sur les affaires suivantes:

- a. *Demande de concession* d'un service d'automobiles de Berne, Place Bubenberg, à Ostermundigen et à Bümpliz, présentée par le Conseil municipal de Berne. Nous n'avons fait aucune objection.
- b. Pétition concernant le *maintien partiel du chemin de fer de la Furka* et la *construction d'un chemin de fer du Nufenen*. Nous sommes arrivés à la conclusion que l'exécution du projet, proposé dans la pétition, d'un chemin de fer conduisant d'Ulrichen, dans le Haut-Valais, à Airolo ne parviendrait pas à sauver le tronçon valaisan Brigue—Gletsch de la ligne de la Furka, et nous avons recommandé au Département des chemins de fer de ne pas prendre le projet en considération.
- c. *Demande de concession* pour la construction et l'exploitation d'un *chemin de fer électrique routier d'Oerlikon à Affoltern près Zurich*. Nous avons exprimé l'avis que l'établissement de ce tramway ne répondrait pas à une nécessité urgente, mais nous nous sommes néanmoins abstenus de nous prononcer contre l'octroi de la concession, parce que la nouvelle ligne est surtout destinée à assurer le service de banlieue avec la ville de Zurich.
- d. Dernier *projet de loi fédérale sur le droit administratif et disciplinaire*, arrêté le 12 mai par le Département de justice et de police.

Dans son chapitre sur le *droit disciplinaire*, ce nouveau projet prévoit, contrairement à l'avant-projet du mois de mars de l'année dernière, que la révocation et le transfert dans l'état provisoire sont de la compétence de l'autorité qui a nommé le fonctionnaire, et que ces mesures disciplinaires ne peuvent faire l'objet que d'un recours au Tribunal fédéral. Nous avons exprimé l'avis, dans notre mémoire du 11 juin, que ce système rendait superflue l'institution d'autres organes disciplinaires en dehors de l'administration, et nous avons déclaré que nous ne pourrions nous rallier à la solution prévue que si l'on renonçait à créer, en dehors de l'administration, des commissions disciplinaires possédant un droit de décision. En revanche, nous avons recommandé, comme précédemment, d'instituer dans l'administration même des commissions disciplinaires consultatives.

- e. *Requête du Gouvernement du canton d'Uri*, demandant de modifier sur les points suivants la *concession des forces de la Reuss* de 1907: paiement d'un impôt d'un franc par cheval brut installé; révision des clauses sur les droits de concession; paiement d'un supplément de 50 ets. pour l'énergie utilisée hors du canton. Nous nous sommes prononcés contre ces demandes visant à la révision de certaines dispositions du contrat de concession.

f. *Mémoire du Conseil d'Etat du canton du Tessin touchant la réduction du personnel des C. F. F. à Biasca.*

Ce mémoire demandait que nous renoncions aux transferts d'agents que nous avions ordonnés. Nous n'avons pas pu, pour des motifs d'ordre économique, consentir à cette demande, mais nous nous sommes en revanche déclarés d'accord d'appuyer, si possible, le cas échéant, l'établissement d'entreprises industrielles dans cette localité.

g. *Contre-projet suisse, mis au net, de convention avec la France concernant le service de la douane aux gares internationales de Bâle.* Nous nous y sommes ralliés en principe, la nouvelle rédaction tenant compte de la plus grande partie des demandes de modification que nous avions précédemment présentées.

3. Un certain nombre de nouvelles conventions ont été conclues pour régler des *conditions de cojouissance*, savoir :

- a. contrat avec le chemin de fer régional Saignelégier-Glovelier pour la cojouissance de la station de Glovelier;
- b. contrat avec le chemin de fer régional Porrentruy-Bonfol pour la cojouissance de la gare de Porrentruy;
- c. contrat avec la compagnie du funiculaire Rheineck-Walzenhausen pour la cojouissance de la station de Rheineck;
- d. contrat avec le chemin de fer routier St. Gall-Speicher-Trogen pour la cojouissance de la gare de St. Gall;
- e. contrat avec le chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg pour la cojouissance des gares de St. Gall, St. Fiden et Romanshorn, ainsi que du tronçon de ligne à double voie St. Gall-St. Fiden;
- f. revision du contrat avec la Direction générale des chemins de fer fédéraux autrichiens pour la cojouissance des gares de Ste. Marguerite et de Buchs (St. Gall).

4. *Organisation administrative.*

La loi du 1^{er} février 1923 concernant l'organisation et l'administration des chemins de fer fédéraux est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1924. Les changements qu'elle apportait à l'organisation ont été réalisés dans le premier trimestre de l'exercice, en tant qu'ils n'avaient pas déjà été opérés auparavant. Les Directions du II^e et du IV^e arrondissement, à Bâle et à St. Gall, ont été dissoutes dans la seconde quinzaine du mois de mars. A cette même époque, on a transféré à St. Gall la subdivision du contrôle du trafic pour le service des marchandises et des animaux et constitué, à Bâle, la nouvelle division de l'économat. Les inspections de l'exploitation créées à Bâle et à St. Gall fonctionnent depuis le 1^{er} avril. A cette dernière date sont entrées en vigueur les nouvelles dispositions réglant l'organisation des départements et divisions de la Direction générale.

Le message du Conseil fédéral à l'appui du projet de loi évaluait à 405 unités l'économie de fonctionnaires que la réduction du nombre des directeurs généraux et des arrondissements de cinq à trois et la centralisation du service d'achat des matériaux permettraient de réaliser, et à fr. 4 420 000 la diminution de frais d'exploitation qui en résulterait. Tandis qu'en avril 1921 les bureaux centraux des arrondissements et l'administration du matériel de la voie occupaient au total 1045 agents, on n'en comptait plus, à fin décembre 1924, que 778 pour les services correspondants, c'est-à-dire pour l'économat à Bâle et les bureaux centraux des nouvelles divisions des trois arrondissements. On a donc réussi, grâce à la nouvelle organisation administrative, à économiser 267 fonctionnaires dans ces services jusqu'à fin décembre 1924. Il y a, en outre, deux directeurs généraux et deux secrétaires de département de la Direction générale de moins. Si l'on tient compte de tous les facteurs, cette réduction dégrève le compte d'exploitation de fr. 3 240 000 en chiffres ronds. Il reste encore 134 postes à supprimer pour atteindre les prévisions du message, et des dispositions sont prises dans ce but. Nous avons chargé une commission spéciale d'étudier les conditions de travail et l'état des effectifs dans tous les services centraux des arrondissements et de la Direction générale.

La diminution du nombre des arrondissements a permis également de répartir le réseau d'une manière plus rationnelle entre les ingénieurs de section, de même qu'entre les chefs de district et les chefs-cantonniers, et d'économiser ainsi 52 fonctionnaires, représentant une dépense d'environ fr. 500 000 par année.

5. Nous avons décidé de publier chaque mois à partir du 1^{er} mai 1924, à l'intention de notre personnel, un „*Bulletin des C. F. F.*“, dont le but est de fournir à nos agents une occasion de développer leur instruction professionnelle et de leur donner constamment une image des conditions économiques dans lesquelles l'entreprise est obligée de travailler. Afin de favoriser l'échange d'agents entre les arrondissements, nous avons résolu en outre de porter tous les quinze jours, depuis le 15 juillet, tous les postes vacants à la connaissance du personnel. La liste de ces postes est publiée dans le Bulletin au début de chaque mois, et le 15 par circulaire spéciale.

6. La section de statistique du secrétariat général a été pourvue de machines automatiques perforatrices, trieuses et tabulatrices, système Powers, pour l'établissement de la *statistique de l'exploitation*, de la consommation de matières par les locomotives, ainsi que pour le calcul des allocations supplémentaires du personnel des locomotives. Ces machines permettront non seulement de réaliser chaque année de notables économies, mais encore de publier plus rapidement et de développer la statistique des prestations de l'exploitation. Le nouveau mode de travail a commencé à fonctionner le 15 novembre pour un arrondissement et le 1^{er} janvier 1925 pour le réseau entier.

7. La *délégation internationale du Simplon* s'est réunie à Berne, les 24/25 avril et les 19/20 septembre, pour discuter les questions habituelles de tarif et d'horaire, ainsi que pour prendre connaissance des comptes de construction et d'exploitation du tronçon Brigue-Iselle à fin 1922. Le Gouvernement italien ayant approuvé, comme 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 27 novembre 1923.

8. Le Comité de gérance de l'*Union internationale des chemins de fer* a tenu en octobre, à Paris, une session à laquelle notre administration a pris part. Il a adopté des propositions arrêtées par des commissions, à Florence, en avril et mai et a discuté un certain nombre d'autres affaires. Il a décidé, en particulier, d'établir un règlement international pour le transport des wagons appartenant à des particuliers, de créer des prescriptions pour le transport de wagons spéciaux, d'instituer à Bruxelles un office central de compensation des soldes et de publier un bulletin périodique.

9. Parmi les affaires importantes traitées dans le courant de l'année par les *conférences des directeurs*, nous citerons: le règlement organique des Directions d'arrondissement, des principes pour les promotions, des règles pour l'allocation de suppléments de traitement en cas de déplacement temporaire, un ordre général de service sur l'expédition et la répartition des affaires dans les divisions des arrondissements, l'enquête, à effectuer par une commission, sur les conditions de travail et l'état des effectifs dans les divisions de la Direction générale et les Directions d'arrondissement, un ordre général de service pour l'engagement temporaire du personnel des travaux, la remise d'effets d'uniforme.

10. Le tableau qui figure dans les annexes statistiques jointes à ce rapport renseigne sur l'*état du personnel* de la Direction générale et des arrondissements.

Le nombre des fonctionnaires et employés à traitement fixe a atteint une moyenne annuelle de 28 183, celui des employés à la journée 6 987, ce qui donne un total de 35 170, contre 35 308 en 1923.

	Fonctionnaires à traitement annuel	Employés engagés à la journée
Direction générale	1 518	3 642
I ^{er} arrondissement	8 307	863
II ^e "	9 248	1 473
III ^e "	9 110	1 009
	<hr/>	<hr/>
	28 183	6 987

I. Département des finances et du personnel.

a. Contrôle des finances et comptabilité générale.

1. Au cours de l'exercice 1924 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, 3 revisions des titres en portefeuille et une revision de la caisse d'épargne du personnel à la caisse principale et service des titres de la Direction générale; 19 revisions de caisse, 9 revisions des sûretés déposées par les entrepreneurs et fournisseurs, 4 revisions des caisses d'épargne du personnel aux caisses des arrondissements, ainsi que 2 revisions des fonds de caisse des services et des caisses des cuisines laitières. En outre, un représentant de la comptabilité générale et un représentant de la caisse principale ont procédé à la vérification de la tenue des livres et de la caisse dans les trois arrondissements. Toutes ces revisions ont permis de constater que l'état des caisses et des portefeuilles concordaient avec les livres. A part quelques simplifications ordonnées et l'introduction d'un procédé uniforme, la vérification de la tenue des livres et de la caisse n'a pas nécessité de mesures qui vaillet la peine d'être mentionnées.

2. La nouvelle *loi fédérale concernant l'organisation et l'administration* des chemins de fer fédéraux du 1^{er} février et l'ordonnance d'exécution de ladite loi, du 9 octobre 1923, ayant été mises en vigueur par le Conseil fédéral le 1^{er} janvier 1924, les comptes de 1924 ont été établis, pour toute l'année, selon la nouvelle répartition des arrondissements. Quelques mesures d'organisation ne sont cependant entrées en vigueur que le 1^{er} avril 1924, c'est-à-dire au commencement de la nouvelle période administrative. Afin que les comptes de 1924 puissent être mis en harmonie avec la nouvelle organisation, des instructions ont été données pour l'ordonnancement et la comptabilisation des recettes et dépenses des mois de janvier à mars, d'après la nouvelle répartition des arrondissements. Le report des soldes et des matériaux en approvisionnement des divisions et services auxiliaires supprimés, sur les nouveaux services, a été effectué dans les livres.

3. Les dépenses pour le *combustible et les matières de graissage* des locomotives et wagons, ainsi que l'*énergie électrique* pour la traction des trains sont comptabilisées, dès le mois de janvier 1924, par la Direction générale, sans égard à la façon dont elles se répartissent entre les arrondissements. Ce procédé constitue une simplification, et il est d'autant plus indiqué que les livraisons des différents dépôts et des usines électriques ne correspondent pas avec la consommation sur les lignes de l'arrondissement, puisque les véhicules circulent au delà des limites de l'arrondissement.

4. Le premier acompte de fr. 10 000 000 à valoir sur la *subvention fédérale* de 60 millions de francs pour l'*accélération de l'électrification* (arrêté fédéral du 2 octobre 1923) a été versé aux chemins de fer fédéraux, valeur 15 juillet 1924; ce montant a été porté au crédit du compte de construction, en déduction des dépenses de l'électrification.

5. Le résultat des comptes des chemins de fer fédéraux s'est de nouveau amélioré en 1924. Les recettes d'exploitation sont de 36,81 millions de francs supérieures à celles de 1923 et dépassent les prévisions budgétaires d'environ 29,25 millions. L'augmentation des dépenses d'exploitation, au regard de l'année précédente, est de 11,78 millions de francs, tandis qu'elles sont de 7,19 millions de francs inférieures au chiffre prévu au budget.

Par ces modifications l'excédent d'exploitation de l'exercice 1924, y compris les dépenses à la charge des fonds spéciaux, s'élève à fr. 132 478 811. 96; il dépasse de fr. 25 031 463, ou de 23,30 %, l'excédent de l'année précédente et de fr. 36 438 812, ou de 37,94 %, le chiffre prévu au budget de 1924. Le coefficient d'exploitation est descendu, de 70,78, qu'il était en 1923, à 67,25 en 1924. Le plus faible qui ait été jamais atteint est celui de 1902 (61,11).

Les causes de ce résultat favorable résident dans l'amélioration des recettes de transport, qui sont de plus de 33 millions de francs supérieures à celles de l'année précédente et dépassent de 28 $\frac{1}{2}$ millions de francs, chiffre rond, les prévisions budgétaires. Cette amélioration a non seulement permis de couvrir le surcroît de dépenses occasionné par la reprise du trafic et les augmentations de traitements et de salaires, mais elle a encore donné une meilleure clôture du compte d'exploitation. Nous renvoyons à ce sujet aux explications données aux différents chapitres du compte d'exploitation.

6. L'excédent des recettes d'exploitation mentionné plus haut a exercé une influence favorable sur la clôture du compte de profits et pertes de 1924. L'excédent des recettes de ce compte est de fr. 15 153 533. 98, contre fr. 3 690 987. 52 dans le compte de 1923. De même que les années précédentes, nous avons, outre les amortissements réglementaires, aussi amorti complètement la valeur des installations démolies par suite de nouvelles constructions, et opéré quelques amortissements nécessaires. Voir à ce sujet le compte de profits et pertes et les explications données à la suite de ce compte. Conformément à l'arrêté fédéral du 21 juin 1923, concernant l'approbation des comptes des chemins de fer fédéraux de 1922, nous avons porté le solde de l'excédent de recettes de fr. 15 153 533. 98 en déduction du déficit de guerre du bilan.

7. D'après le bilan au 31 décembre 1923, le déficit de guerre à fin 1923 figurant dans le compte des „Dépenses à amortir“ se monte à fr. 207 066 295. 01

En exécution de l'arrêté fédéral susmentionné, nous avons amorti ce déficit de l'excédent de recettes du compte de profits et pertes de 1924, s'élevant à „ 15 153 533. 98 de sorte qu'il est encore au 31 décembre 1924 de fr. 191 912 761. 03

b. Caisse principale et service des titres.

1. Nous avons profité de la suppression des caisses d'arrondissement de Bâle et de St. Gall pour réglementer à nouveau le versement des espèces par les gares. Toutes les caisses versent maintenant leurs recettes soit directement, pour notre compte, à la Banque nationale, à ses agences et correspondants et à d'autres établissements financiers, soit au compte de chèques postaux de la caisse de leur arrondissement. Il n'est fait exception à cette règle que pour les monnaies étrangères et les versements des caisses situées au siège des caisses d'arrondissement, qui continuent à les recevoir directement. Sauf quelques exceptions, le paiement des traitements et salaires se fait également par l'entremise des banques et de la poste. Cette nouvelle organisation supprime presque entièrement les transports d'espèces par les fourgons de chemin de fer. En outre, de nouveaux comptes de chèques postaux ont été ouverts à un certain nombre de bureaux d'expédition des marchandises, ainsi qu'à tous les entrepôts et ateliers, au bureau de construction des lignes électriques à Olten, à l'économat à Bâle et au secrétariat général à Berne. Il ne peut toutefois pas être opéré de prélèvements d'espèces à ces comptes. A la fin de l'année, le nombre des comptes de chèques postaux s'élevait à 145 pour l'ensemble de l'administration.

2. Vu les arrêtés fédéraux des 18 décembre 1920 et 21 décembre 1922 concernant l'émission d'emprunts pour l'administration fédérale et les chemins de fer fédéraux, et conformément à un arrêté du Conseil fédéral du 7 mars 1924, nous avons mis en souscription auprès des banques suisses, du 18 au 26 mars, d'entente avec le Département fédéral des finances et la Banque nationale suisse, un emprunt de 5 %, d'un montant nominal de 150 millions de francs, à 11 ans ferme, destiné à la consolidation de la dette flottante contractée pour l'électrification. Le cours d'émission avait été fixé à 98 $\frac{1}{4}$ %, le cours de prise par les banques à 96 $\frac{3}{4}$ % pour le montant pris ferme et à 97 $\frac{1}{4}$ % pour le montant avec option, pour le cas où le Conseil fédéral ferait usage du droit de souscription qu'il s'était réservé jusqu'à concurrence de 200 millions de francs. Le remboursement aura lieu au pair le 15 avril 1935. L'emprunt est divisé en 90 000 obligations de fr. 1000 et 12 000 de fr. 5000, toutes au porteur, avec coupons semestriels au 15 avril et au 15 octobre. Il sera payé aux banques une commission de 1/4 % pour l'encaissement des coupons échus et de 1/8 % pour les obligations remboursées par elles. Les titres peuvent être déposés, sans frais, à notre caisse principale, à Berne, contre des certificats nominatifs. Un montant de 150 millions de francs a été pris ferme par le cartel de banques suisses et l'union des banques cantonales, étant entendu toutefois que si la souscription n'atteignait pas ce chiffre la Confédération y participerait jusqu'à concurrence de 20 millions de francs pour le compte de ses fonds spéciaux. L'emprunt ayant été souscrit pour 131 millions, la Confédération a dû prendre à son compte 19 millions de francs, dont 10 millions ont été attribués au portefeuille de la caisse de pensions et de secours de notre personnel.

La libération des titres a eu lieu du 1^{er} au 30 avril 1924, conformément aux conditions d'émission. Les titres définitifs ont été remis aux domiciles de souscription au commencement de mai, pour échange contre les bons de livraison qui avaient été délivrés aux souscripteurs. Les démarches nécessaires ont été faites pour que

l'emprunt soit coté aux bourses de Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Neuchâtel, St. Gall et Zurich, depuis le 1^{er} juillet 1924 jusqu'au remboursement intégral de l'emprunt.

3. Sur le produit de l'emprunt précité, nous avons pu rembourser, au fur et à mesure de la libération des titres, les fr. 72 370 000 de *scriptions* qui se trouvaient en circulation à fin mars 1924. Le solde disponible a suffi à couvrir nos besoins de trésorerie jusque vers la fin de l'année. A cette époque, nous avons toutefois dû recourir à l'aide du Département fédéral des finances, qui a bien voulu nous avancer les fonds nécessaires pour faire face à de grosses échéances que nous avions à ce moment-là. De ce fait, notre dette flottante au 31 décembre s'élevait à 37 millions, dont nous avons eu à payer l'intérêt au taux de 3 $\frac{1}{2}$ %. Dans cette somme sont compris pour 12 millions de francs, chiffre rond, des paiements faits par anticipation à la charge de l'exercice de 1925.

4. *L'emprunt 3 $\frac{1}{2}$ % de 1894 de l'ancien chemin de fer du Nord-Est*, dont il y avait encore pour fr. 6 838 000 d'obligations en circulation, a été dénoncé pour le 31 août, conformément aux conditions, et nous l'avons remboursé sans faire appel au marché financier.

Nous avons en outre procédé, conformément aux plans d'amortissement, aux *tirages au sort d'obligations* de nos divers emprunts; ces tirages ont porté au total sur 15 578 titres, représentant un montant de fr. 18 311 713.74, y compris l'annuité conventionnelle d'amortissement du prix de rachat de la ligne Genève-La Plaine et le remboursement de bons de dépôt à 5 % à la caisse de pensions et de secours du personnel.

Enfin nous avons dénoncé au remboursement pour le 15 juin 1925, date de l'échéance du dernier coupon, *l'emprunt 3 $\frac{1}{2}$ % de 1895 de l'ancien chemin de fer du Nord-Est*, dont la durée expirait le 30 dudit mois. Cet emprunt était à l'origine de 7 millions de francs; il y avait encore pour fr. 4 981 000 d'obligations en circulation. Nous avons offert aux porteurs la conversion de ces titres à l'occasion de l'émission du V^e emprunt d'électrification, en janvier 1925.

5. Afin de libérer les fr. 10 000 000 d'obligations 5 % du IV^e emprunt d'électrification de 1924 attribués à la caisse de pensions et de secours, comme il est dit plus haut sous chiffre 2, et de compléter les disponibilités nécessaires à cette caisse pendant l'exercice, nous avons retiré de son portefeuille, au cours de l'année, pour fr. 6 618 000 de *bons de dépôt à 5 % de notre administration*. A la fin de l'année, ladite caisse avait encore en portefeuille pour fr. 164 625 000 de ces bons.

6. Le *service des emprunts et des intérêts* s'est de nouveau accru, cette année, surtout par suite de l'émission du IV^e emprunt d'électrification. Y compris les bons de dépôt 5 % attribués à la caisse de pensions et de secours et le prix de rachat capitalisé de la ligne Genève-La Plaine, notre dette consolidée s'élevait à fr. 2 408 399 108 à la fin de l'année, contre fr. 2 283 549 322 en 1923; l'augmentation est donc de fr. 124 849 786. On trouvera dans le compte de capital, pages 114 et 115, le détail des changements qui se sont produits.

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

4 462 379 coupons représentant	fr. 88 830 902.50
24 692 obligations représentant	" 18 238 350.—
Total	fr. 107 069 252.50

Par rapport à l'année précédente, nous enregistrons une augmentation de 202 861 coupons, pour une somme de fr. 4 335 931.76. En revanche, il a été remboursé 20 581 obligations de moins. A la fin de décembre 1924, les coupons et titres échus non encore présentés à l'encaissement s'élevaient à fr. 4 645 503.58; quant aux titres et coupons prescrits, ils ont été comptabilisés en notre faveur par fr. 31 050.25. Le nombre des titres et coupons frappés d'opposition était de 638 à la fin de l'exercice, au regard de 731 à fin 1923.

7. Au 31 décembre 1924, les *sûretés* déposées à la Direction générale et aux Directions d'arrondissement se répartissaient comme suit:

1 867 dépôts en espèces	fr. 1 499 411.78
2 485 dépôts de titres	" 23 127 441.62
2 210 cautionnements	" 30 879 296.28
6 562 sûretés, représentant au total	fr. 55 506 149.68

(1923 : 6 138 = fr. 39 653 648.47).

La forte augmentation vis-à-vis de l'année précédente provient, d'une part, de l'accroissement du nombre des crédits pour frais de transport et, d'autre part, des nombreuses adjudications de travaux et de fournitures pour l'électrification.

8. En 1924 nous avons accordé à 222 fonctionnaires et employés, pour le compte de la *caisse de pensions et de secours*, des *prêts hypothécaires* en 1^{er} rang d'un montant total de fr. 3 618 953.75. Le taux de l'intérêt a été jusqu'au 3 octobre de 4 $\frac{1}{2}$ % pour les constructions neuves établies aux risques et périls des employés, et de 4 $\frac{3}{4}$ % pour les immeubles acquis. A cette dernière date nous nous sommes vus obligés, par suite de manque de capitaux disponibles de la caisse et de l'amélioration qui s'était produite sur le marché des appartements, de ne plus accorder des prêts que dans des cas tout à fait spéciaux, en élevant le taux de l'intérêt à 5 % pour les nouveaux prêts et en limitant en outre le montant de ceux-ci à la somme de fr. 30 000 et aux maisons n'ayant pas plus de deux logements. De plus, nous avons consenti à sept sociétés coopératives de cheminots des prêts hypothécaires pour une somme totale de fr. 701 432.20, aux conditions générales arrêtées par le Conseil d'administration le 19 février 1921. Les remboursements de capitaux ont atteint au total fr. 1 078 279.85.

La fortune de la caisse de pensions et de secours placée sur titres s'est accrue pendant l'exercice de fr. 227 915 318.25 à fr. 234 011 755. L'évaluation du portefeuille des titres, effectuée au cours du mois de décembre 1924, a donné une augmentation de fr. 73 869.15.

9. Le nombre des *déposants* à la *caisse d'épargne du personnel* s'est élevé de 3534 à 3729. L'intérêt servi a été pendant toute l'année de 4 $\frac{1}{2}$ %.

10. Les *obligations* des chemins de fer fédéraux peuvent être *déposées sans frais* par les particuliers à la caisse principale, contre certificats nominatifs de dépôt. A la fin de l'année, nous avions ainsi 1556 dépôts, appartenant à 645 personnes et représentant une somme de fr. 130 907 750, au regard de 682 déposants et 1591 dépôts en 1923, pour une somme de fr. 126 805 100. Le mouvement de ce service de dépôt représente, pour l'année 1924, fr. 73 734 350.

11. Une nouvelle évaluation des titres des *portefeuilles* gérés par la caisse principale a été opérée le 31 décembre 1924. Il en est résulté les modifications suivantes:

	Augmentation	Diminution
Portefeuille des fonds publics	—	590 779.10
Fonds pour secours extraordinaires de l'ancien Central Suisse	132.50	—
Fonds destinés à récompenser des actes éminents du personnel de l'ancienne compagnie du St. Gothard	—	3 820.—

La diminution intervenue sur le portefeuille des fonds publics provient principalement d'amortissements opérés sur les obligations 4% de l'ancien chemin de fer du Lac de Thoune de 1900, sur les actions du chemin de fer de l'Emmenthal et sur notre participation au capital social de la Société suisse de remorquage, à Bâle.

c. Division du personnel.

1. La *division du personnel*, nouvellement créée par la loi d'organisation du 1^{er} février 1923 et l'ordonnance d'exécution du 9 octobre 1923, fonctionne depuis le 1^{er} avril 1924. L'administration des caisses de pensions, de secours et des malades, qui jusqu'au 31 mars constituait un service indépendant, a été incorporée à ladite date dans cette nouvelle division. Abstraction faite des affaires de l'assurance du personnel, cette dernière a eu principalement à s'occuper de questions concernant l'engagement du personnel et ses rapports avec l'administration. Jusqu'au 1^{er} avril, ces questions étaient du ressort de l'ancien service du personnel de la Direction générale, institué en 1919 et qui était rattaché au secrétariat général.

2. La loi d'organisation du 1^{er} février 1923 ayant créé une base légale pour la constitution de *commissions du personnel*, on a entrepris les travaux de révision des anciennes prescriptions en vue de la nouvelle forme à donner à ces commissions. Ces travaux seront prochainement terminés.

3. 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 1923 une allocation conformément à notre décision du 27 juin 1922, un secours égal à 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 1923, page 14, chiffre 4).

4. Nous avons versé aux *pensionnés de l'ancien chemin de fer du Seetal* pour l'année 1924, à la charge du compte d'exploitation, les allocations de renchérissement qu'ils recevaient de cette compagnie (voir rapport de gestion pour 1923, page 14, chiffre 3).

5. Nous avons approuvé, par décision du 16 mai, une „convention entre la caisse de pensions et de secours du personnel des chemins de fer fédéraux et la caisse d'assurance des fonctionnaires, employés et ouvriers fédéraux concernant le *passage d'assurés et de déposants* d'une caisse à l'autre“.

6. L'Office fédéral des assurances sociales n'a présenté aucune observation ni donné d'instructions spéciales au sujet des *comptes de 1923 de la caisse d'assurance en cas de maladie* des C. F. F., que nous lui avions soumis.

7. Par suite d'une révision opérée par la *Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents à Lucerne*, les classes de risques et taux de primes ci-après font règle, depuis le 1^{er} janvier 1925, pour l'assurance de notre personnel contre les accidents professionnels:

Exploitation	Classe	Degré	Taux de prime
a. Exploitation du chemin de fer	46 a	IV	14 %
b. Personnel des bateaux, service des ports	53 a	VII	30 %
i. Ateliers de réparation	13 h	IV	18 %
k. Ouvriers occupés à la construction et à l'entretien de la voie, aux travaux d'art, aux sondages, à la construction de galeries	40 d	III	22 %
l. Travaux de bâtiment, transformation de gares (travaux courants, circ. N° 106)	44 a	I	24 %
m. Exploitation des usines électriques et sous-stations, construction et entretien des canalisations aériennes et de contact pour la traction électrique	55 a	III	28 %
z. Personnel d'administration	61 e	III	2 %

Désormais, la prime pour l'assurance-accidents se paie sur le montant intégral des traitements ne dépassant pas fr. 6000, sans déduction pour le temps pendant lequel l'assuré ne travaille pas au service des chemins de fer fédéraux mais touche cependant ses appointements (vacances, maladie ou service militaire), et jusqu'à concurrence de fr. 6000 sur les traitements supérieurs à ce chiffre. Ce système est sensiblement plus simple que l'ancien et diminue considérablement le travail pour le calcul des primes.

8. Caisse de pensions et de secours.

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	
<i>Invalides :</i>					
ayant reçu une indemnité unique	—	—	1	—	1
pensionnés	32	246	336	314	928
<i>Assurés actifs décédés</i>	5	41	47	50	143
veuves pensionnées	5	30	43	42	120
orphelins pensionnés	5	69	85	54	213
<i>Invalides décédés</i>	15	97	113	138	363
veuves pensionnées	12	57	72	90	231
orphelins pensionnés	12	32	41	26	111
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	6	8	3	17
<i>Veuves décédées</i>	5	42	56	64	167
orphelins de père et de mère, pensionnés	4	1	—	1	6
<i>Veuves remariées</i>	3	9	6	7	25
<i>Assurés indemnisés conformément à l'art. 41</i>	—	3	2	10	15

En outre, les commissions de la caisse ont accordé fr. 140 058.40 de secours, conformément à l'art. 43 des statuts (335 cas).

L'administration des caisses de secours a été avisée de 20 cas d'invalidité et de 35 décès par suite d'accidents. 17 de ces cas d'invalidité et 32 décès concernent l'exploitation.

Le tableau suivant indique l'effectif des *assurés actifs* au 31 décembre 1924 et le montant des traitements assurés, ainsi que l'effectif des *invalides, veuves et orphelins* pensionnés. (Les effectifs au 31 décembre 1923 sont mentionnés entre parenthèses.)

Assurés actifs	33 875 (33 903)	traitements assurés	fr. 163 836 658	(fr. 160 262 203)
Invalides pensionnés	7 444 (6 875)	pensions annuelles	" 24 341 884	(" 22 336 783)
Veuves pensionnées	4 446 (4 294)	" "	" 5 467 358	(" 5 146 384)
Orphelins pensionnés	1 699 (1 725)	" "	" 721 723	(" 720 051)
Orphelins de père et de mère, pensionnés	379 (385)	" "	" 179 577	(" 171 635)

Par suite de nouvelles admissions et des augmentations légales de traitement, le chiffre des traitements et salaires entrant en ligne de compte s'est accru pendant l'année de fr. 10 675 951.—, tandis qu'il a, d'autre part, diminué de fr. 7 101 496.— en raison des démissions, décès et mises à la retraite; son augmentation nette est ainsi, vis-à-vis de l'année précédente, de 3 574 455 au 31 décembre 1924.

Du compte de profits et pertes au 31 décembre 1924, il résulte que l'augmentation nécessaire des réserves devrait être portée à fr. 361 412 577.61. D'après les principes de la technique des assurances, la réserve mathématique devrait être de 599,6 millions de francs. De cette somme, 238,7 millions sont couverts par des valeurs actives. L'augmentation nécessaire des réserves s'est accrue de fr. 20 773 907.57 par rapport au déficit technique de l'année précédente. Le nombre des nouveaux invalides, y compris les 111 assurés mis au bénéfice de la pension par suite de la réorganisation administrative, s'est élevé à 893, au lieu du chiffre prévu de 688. Il a été dépensé fr. 1 129 590.90 d'indemnités de chômage pour cause de maladie.

Le bilan au 31 décembre 1924 est reproduit à la page 120 du présent rapport.

9. Caisse d'assurance en cas de maladie.

Etaient *assurés* à la caisse d'assurance en cas de maladie, au 31 décembre 1924, conformément aux art. 16 et 17 des statuts du 31 août 1921 (les chiffres correspondants pour 1923 sont indiqués entre parenthèses):

Classe a (médecin et médicaments seulement)	16 798 (15 522)	hommes et 1125 (1161) femmes;
Classe b (indemnité de chômage seulement)	3 (7)	" " pas de femmes;
Classe c (médecin, médicaments et indemnité de chômage)	439 (402)	" " 7 (9) femmes.

La forte augmentation de la classe a est due principalement à l'accroissement du personnel qui s'est produit pendant l'exercice, ainsi qu'à l'admission, dans la caisse, de personnel déjà au service de l'administration (art. 6 des statuts).

La „statistique du compte de profits et pertes de 1924, établie par unités administratives“ qui se trouve à page 127 du présent rapport donne par assuré des caisses des ateliers 15,45 (1923, 15,48) et par assuré des caisses des malades des arrondissements 12,06 (1923, 14,06) jours de maladie en moyenne. La situation s'est donc un peu améliorée pour les caisses des arrondissements.

Le compte de profits et pertes de notre caisse d'assurance en cas de maladie figure à pages 125 et 126 du présent rapport.

La classe d'assurance *a* accuse un boni de fr. 169 296. 63. Dans cette somme sont compris le report de l'an passé, soit fr. 113 996. 38, la subvention fédérale de fr. 56 780. 55, les intérêts et les amendes représentant fr. 4953. 55; sans ces montants, l'exercice aurait soldé par un déficit de fr. 6433. 85.

La classe d'assurance *b* a un fonds de réserve de fr. 5390. 40, somme dans laquelle sont compris la subvention fédérale et les intérêts.

La classe d'assurance *c* enregistre une perte de fr. 3201. 20 (fr. 10 647. 90 en 1923), qui aux termes de l'art. 38 (¹) des statuts doit être couverte par l'administration. Il est tenu compte dans ce chiffre de la subvention fédérale et des intérêts, mais non du fonds spécial, recettes (chiffre III, 8, 9 et 10) et dépenses (chiffre III, 7). Ce fonds est comptabilisé à part.

Le bilan de la caisse d'assurance en cas de maladie figure à page 126. Il ne nécessite aucune explication spéciale.

10. Assurance contre les accidents.

Pour l'assurance de notre personnel contre les accidents, nous avons payé les primes suivantes à la Caisse nationale à Lucerne en 1924:

	Pour accidents professionnels	(1923)
Salaires assurés	fr. 150 667 199	(150 450 204)
Prime	" 2 057 381	(2 050 065)
Taux de prime moyen	13,66 %/oo	(13,6 %/oo)
	Pour accidents non professionnels	
Salaires assurés	fr. 150 115 088	(149 832 553)
Prime	" 743 238	(734 912)
Taux de prime moyen	4,95 %/oo	(4,9 %/oo)

A titre d'indemnité pour notre service d'agence, la Caisse nationale nous a payé 7 % des primes, c'est-à-dire 7 % de fr. 2 800 619 = fr. 196 043 (fr. 194 948 en 1923).

d. Division médicale.

1. Les résultats de la *statistique des maladies* portent sur 24 015 cas (22 428 en 1923) et sont groupés dans quatre tableaux (voir tableaux statistiques).

2. En 1924, le mois à la fin duquel il y a eu le plus de malades est celui de février, 3299 cas (en 1923, c'était le mois de janvier, 2454 cas); le mois à la fin duquel il y en a eu le moins est celui de mai, 1577 cas (en 1923, août, 1540). La moyenne des malades à la fin de chaque mois de l'année a été de 2001 cas, contre 1869 en 1923.

Cette augmentation du nombre des cas de maladie par rapport à 1923 est due principalement à la grippe (3959 cas au lieu de 1938) pendant les premiers mois de l'année.

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

	1924	(1923)
Examens de postulants par les médecins attitrés	2 940	(776)
Rapports sur les mises à la pension	632	(636)
Rapports sur des suites d'accidents	40	(31)
Examens de contrôle	1 491	(1 234)
Maladies annoncées	24 015	(22 369)

Les travaux préparatoires pour l'organisation définitive du service médical de l'administration fédérale ont été achevés dans la seconde moitié de l'année.

II. Département commercial et du contentieux.

A. Généralités.

1. Des *haltes* ont été ouvertes: le 1^{er} mars à *Massongex*, entre St. Maurice-gare et Monthei C. F. F., et le 1^{er} mai à *Lamone-Cadempino*, entre Taverne et Lugano.

Celle de Massongex n'a pas de personnel. Les billets *au départ* de cette halte sont délivrés dans le train. Les voyageurs doivent y remettre leurs bagages au train même et en prendre directement livraison. La halte n'est ouverte à aucun autre service.

Celle de Lamone-Cadempino est aménagée pour le service des voyageurs, des bagages, des colis express, des charges de produits et des transports de lait, ainsi que du petit bétail par expéditions partielles.

2. Les 26^e et 27^e séances de la *Conférence commerciale* des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic ont en lieu les 27/28 mars et le 23 octobre.

En ce qui concerne le *service des voyageurs*, la Conférence a principalement discuté, dans sa 26^e séance, des questions touchant les *abonnements généraux*, dont elle a fixé les prix à nouveau de la manière suivante:

a. *Abonnements généraux pour 1 personne:*

	fr.	sans la surtaxe pour trains directs			avec la surtaxe pour trains directs		
		I ^{re} cl.	II ^e cl.	III ^e cl.	I ^{re} cl.	II ^e cl.	III ^e cl.
15 jours	—	—	—	—	180	125	90
30 "	—	—	—	—	310	220	155
3 mois	600	420	300	—	690	485	345
12 "	1800	1260	900	—	2070	1450	1035

b. *Abonnements généraux pour 2 personnes:*

	fr.	sans la surtaxe pour trains directs			avec la surtaxe pour trains directs		
		I ^{re} cl.	II ^e cl.	III ^e cl.	I ^{re} cl.	II ^e cl.	III ^e cl.
3 mois	800	560	400	—	920	645	460
12 "	2400	1680	1200	—	2760	1935	1380

Les prix des *abonnements donnant droit à des demi-billets* ont été arrêtés comme suit:

		I ^{re} cl.	II ^e cl.	III ^e cl.
3 mois	fr.	150	105	75
12 "	"	480	340	240

Ces décisions sont entrées en vigueur le 1^{er} juin 1924.

Relativement au *service des marchandises*, la Conférence a décidé la création d'un *tarif exceptionnel* pour le transport de *vieux fers* destinés à des établissements suisses (fonderies, usines métallurgiques, aciéries et fabriques électro chimiques) qui en opèrent directement la refonte. Elle a, en outre, abaissé de 150 à 100 kg par mètre cube la limite de poids, par colis, faisant règle pour l'application de la *surtaxe pour marchandises encombrantes* et décidé la publication d'une nouvelle nomenclature de ces marchandises, révisée sur cette base.

Les conditions de tarif pour les *wagons appartenant à des particuliers* ont été modifiées en ce sens que les wagons vides transportés en petite vitesse sont soumis à une taxe de 20 cts. par wagon et par kilomètre de tarif et que, d'autre part, il est alloué par les entreprises de transport au propriétaire de ces wagons, lorsqu'ils circulent en charge, une indemnité de 20 cts. également par wagon et par kilomètre de tarif.

A la 27^e séance, ces taxe et indemnité ont été abaissées de 20 à 10 cts. dès le 1^{er} décembre.

La Conférence a décidé en outre de renoncer à la taxe minimum de 50 ct. pour la répartition et le groupage d'envois de marchandises prévue dans les *prescriptions pour la livraison et la réexpédition d'envois de marchandises*, et de poursuivre l'étude de la question de la réduction, de 10 à 5 cts. par 100 kilogrammes, de la taxe basée sur le poids.

La question de l'abaissement des taxes du *tarif pour le transport de la houille* a été renvoyée pour nouvelle étude.

La Conférence a refusé d'abaisser les taxes pour le transport de *cuirs* et de *peaux*, ainsi que celles du *tarif exceptionnel n° 1 pour la bière*.

Dans sa 27^e séance, la Conférence a décidé, sur notre proposition, de donner satisfaction à diverses demandes adressées au Département des chemins de fer et tendant à l'élévation de la limite d'âge donnant droit, pour le transport des écoles, aux taxes prévues pour le I^{er} degré d'âge, en ce sens qu'elle a créé pour les élèves de 12 à 15 ans un nouveau degré de taxes correspondant à la moyenne entre celles des I^{er} et II^e degrés existants, ce qui se traduit pour les élèves en question par une réduction d'un peu plus de 20%. Cette mesure s'appliquera dès le 1^{er} mai 1925.

La Conférence a, en outre, pris connaissance des mesures tarifaires suivantes entrant en vigueur le 1^{er} janvier 1925 en trafic des marchandises:

Le barème des taxes du tarif général est abaissé à partir du 151^e km. Les tarifs exceptionnels sont modifiés d'après les mêmes principes. Cette solution provisoire profite en particulier aux régions de la périphérie du pays et contribuera à rapprocher celles-ci les unes des autres, sous le rapport économique.

Les tarifs pour bagages et animaux, qui sont basés sur les tarifs-marchandises, subissent des réductions analogues.

Le rapport entre les classes 1 et 2 des expéditions partielles est rétabli tel qu'il existait avant la guerre, de telle sorte que les taxes de la classe 2 sont réduites dès le premier kilomètre.

Un tarif exceptionnel est créé pour divers articles précédemment compris dans le tarif spécial III, soit pour certaines matières premières importantes servant à l'industrie, pour des produits agricoles indispensables à l'alimentation, ainsi que pour des matières brutes d'origine suisse et des déchets ayant une certaine utilité pour l'industrie.

La question d'une réduction de port pour la pâte de bois et pour l'importation de sucre brut a été ajournée pour nouvel examen.

3. Au cours des débats sur le rapport de gestion et les comptes de 1923 des chemins de fer fédéraux au Conseil des Etats il a été demandé s'il ne conviendrait pas :

- a. que les chemins de fer fédéraux renoncent à leurs versements annuels de fr. 300 000 au *fonds d'assurance contre l'incendie*;
- b. à la suite de l'accident de Bellinzone, qu'ils s'assurent *auprès de tiers* contre les *conséquences de semblables accidents*.

Nous nous sommes prononcés pour la négative dans une lettre du 19 décembre au Département fédéral des chemins de fer. En ce qui concerne le fonds d'assurance contre l'incendie, nous sommes partis de la considération que les frais de remplacement des objets détruits par le feu atteignent aujourd'hui près du double de ce qu'ils étaient en 1913, de sorte que le fonds devrait être augmenté plutôt que diminué. Quant aux accidents, nous devons faire observer que les primes que nous aurions à payer à une compagnie d'assurance dépasseraient sans aucun doute dans une forte proportion le chiffre moyen de nos dépenses pour indemnités. La question de la création d'un fonds d'assurance contre les accidents sera étudiée.

4. Le *Comité international des transports* a tenu sa réunion annuelle à Christiania du 19 au 21 juin, sous la présidence des chemins de fer fédéraux, administration gérante. Il a, en particulier, arrêté les conditions complémentaires des deux nouvelles conventions internationales pour le transport des voyageurs et des bagages, ainsi que des marchandises, dont le projet a été élaboré par la conférence de révision qui a siégé à Berne en 1923. Deux sous-commissions de ce Comité ont en outre siégé à Venise, en novembre, pour étudier la question des rapports réciproques à établir entre chemins de fer sur la base de ces deux conventions, ainsi que celle de prescriptions uniformes d'expédition à créer pour le trafic international.

5. *Etat des demandes de concessions de forces hydrauliques* (voir rapport de gestion de 1923, page 15, chiffre 15).

Le projet d'exploitation des forces du Trient ayant été modifié en ce sens que les eaux seraient conduites directement au Rhône, plutôt que d'être ramenées dans leur ancien lit à l'entrée des gorges du Trient, nous avons dû acquérir encore sur un petit parcours le droit d'utiliser l'eau de cette rivière. Nous avons conclu dans ce but des contrats de concession avec les communes de Vernayaz et de La Bâtiaz.

B. Division commerciale.

a. Section du service des voyageurs.

1. Une nouvelle édition des *instructions* à l'usage du personnel des stations et des trains concernant l'utilisation de billets de voyageurs sur d'autres parcours que ceux dont ils font mention est entrée en vigueur le 1^{er} novembre. Par suite de la réintroduction générale des billets d'aller et retour à prix réduit, on a jugé nécessaire de permettre de nouveau les changements d'itinéraire sur les parcours bifurquant d'un point commun, dits „parcours en fourchette“. On a réglé en outre, d'une manière générale, la modification d'itinéraire des billets pour trains directs et billets de surtaxe pour trains directs.

2. Le tarif des abonnements pour parcours déterminés des chemins de fer fédéraux, du 1^{er} septembre 1915, disposait que la *taxe des abonnements pour parcours avec bifurcation, dits „parcours en fourchette“* (p. ex. Lausanne—^{Grandvaux} ou Cully), devait être calculée sur la base de la distance du plus long des deux parcours, augmentée de la moitié de celle du plus court. L'application stricte de cette règle étant devenue impossible, nous avons modifié cette disposition, à dater du 15 juillet, en prescrivant que la taxe se calculerait désormais uniquement sur la base de la plus longue distance. Les cas dans lesquels s'applique ce mode de calcul ont été fixés dans une nomenclature spéciale des parcours en fourchette.

3. Le service des *billets combinables suisses* a été étendu, le 1^{er} mai, aux sections de lignes étrangères Delle frontière—Delle gare, Les Verrières frontière—Pontarlier, Vallorbe—Pontarlier, Iselle transit—Domodossola et Domodossola—Camedo frontière, qui se raccordent au réseau suisse.

4. Ensuite d'une entente avec la Direction générale des postes, un service d'*expédition directe des bagages et des colis express* a été institué, le 15 juin, entre quelques stations des C. F. F. et des chemins de fer rhétiques d'une part, et la *station postale de Waldhaus Flims*, d'autre part.

5. L'expédition directe des *bagages des voyageurs par avion* a été instituée en service entre Genève-Cornavin et Zurich g. princ., d'une part, et certaines stations allemandes et Vienne (Autriche), d'autre part. On porte en compte, pour les parcours suisses et du lac de Constance, la taxe ordinaire des bagages, et pour les parcours allemands et autrichiens la taxe des colis express (qui est plus élevée que celle des bagages).

6. Un service direct des voyageurs et des bagages a été institué, le 15 mars, entre la Suisse, d'une part, et les stations de la ligne *Domodossola—Camedo* (tronçon italien du chemin de fer des Centovalli), d'autre part, ainsi qu'entre la Suisse centrale et occidentale et le Tessin par ladite ligne.

7. Une conférence a siégé à Vienne du 3 au 6 décembre pour discuter les bases tarifaires d'un nouveau service direct des voyageurs et des bagages à instituer entre la *Suisse*, d'une part, et la *Hongrie*, la *Tchécoslovaquie*, la *Pologne*, la *Yugoslavie*, la *Roumanie* et l'*Italie*, d'autre part, en transit par l'Autriche. Nous nous y sommes fait représenter.

8. Un nouveau tarif, sensiblement étendu, a été mis en vigueur le 1^{er} octobre pour le *service direct allemand-italien* des voyageurs et des bagages en transit par la Suisse. Il prévoit aussi des taxes directes pour voitures à malades et voitures ordinaires louées.

9. Le 1^{er} novembre est entrée en vigueur une nouvelle édition du tarif-voyageurs et bagages *France-Italie* par la Suisse. Le système du billet unique pour tous les parcours suisses entrant en ligne de compte (Vallorbe—Simplon, Les Verrières—Simplon, Delle—Simplon, Bâle—Simplon et Bâle—Chiasso), qui précédemment n'était appliqué qu'au service Paris—Milan et vice versa, a été étendu aux relations entre Paris et les stations italiennes situées au delà de Milan.

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

a. *Abonnements généraux*:

Abonnements généraux de	Nombre d'abonnements délivrés					
	sans surtaxe pour trains directs		avec surtaxe pour trains directs		au total	
	1924	1923	1924	1923	1924	1923
15 jours	—	—	4 561	2 430	4 561	2 430
30 "	—	—	2 011	1 294	2 011	1 294
Abonnements de courte durée	—	—	6 572	3 724	6 572	3 724
3 mois, pour 1 personne ¹⁾	5 644	6 749	14 922	14 482	20 566	21 231
3 " " 2 personnes ¹⁾	113	114	428	465	541	579
6 " " 1 personne ²⁾	261	—	793	—	1 054	—
6 " " 2 personnes ²⁾	8	—	28	—	36	—
12 " " 1 personne	265	260	607	405	872	665
12 " " 2 personnes	18	18	42	35	60	53
Abonnements de longue durée	6 309	7 141	16 820	15 387	23 129	22 528

Les recettes (surtaxe pour trains directs comprise) ont atteint:

au total	1924	1923	part des C. F. F.	
			1924	1923
fr. 9 256 180	fr. 8 664 160		fr. 7 725 226	fr. 7 289 933

b. *Abonnements donnant droit à des demi-billets*:

pour	Nombre		Produit de la vente			
	d'abonnements délivrés		au total	part des C. F. F.		
	1924	1923		1924	1923	1924
3 mois	6 219	5 084	fr. 572 707	fr. 417 037	fr. 506 645	fr. 368 630
" 12 "	263 ³⁾	—				

c. *Billets combinables suisses*:

Nombre des billets délivrés	Produit de la vente			
	au total	1924	1923	part des C. F. F.
1924	1923	1924	1923	1924
94 344	77 469	fr. 3 908 291	fr. 3 255 126	fr. 2 659 174

d. *Billets à coupons combinables internationaux*:

Nombre des billets délivrés en Suisse	Recettes ⁴⁾			
	de toutes les administrations suisses		part des C. F. F.	
	1924	1923	1924	1923
8 528	5 926	fr. 1 494 057	fr. 1 102 689	fr. 1 180 654

Les entreprises étrangères n'accordent aucune réduction sur ces billets, et l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie ne participent pas à ce service. Ces deux facteurs entravent le développement de ce dernier.

e. La vente des billets pour des parcours des C. F. F. par des agences de voyage privées a produit fr. 8 963 249 (en 1923 fr. 6 315 125).

¹⁾ Y compris les cartes partielles des abonnements de 12 mois payables par acomptes.

²⁾ Il s'agit ici de la 3^e carte partielle créée par le tarif du 1^{er} juin 1924.

³⁾ Ne sont émis que depuis le 1^{er} juin 1924.

⁴⁾ Produit des billets émis en Suisse et à l'étranger.

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

pour l'agence de Londres à fr. 4 886 838 (fr. 4 035 014 en 1923),
" " " Paris " 862 024 (" 601 465 " 1923),
" " " Berlin " 104 238 (depuis juillet 1924).

g. La vente des billets émis pour les *trains spéciaux à prix réduit organisés par l'administration* en été et en automne 1924 a produit fr. 345 000 (fr. 535 000), après déduction des frais de publicité, s'élevant à peu près à fr. 15 000 (fr. 23 000 en 1923).

Cette diminution de recettes est due à deux causes. D'une part, on a organisé un moins grand nombre de trains spéciaux, par suite du rétablissement des billets d'aller et retour à prix réduit, et d'autre part le rendement de certains trains a été défavorablement influencé par le mauvais temps qui a régné pendant l'été dernier.

11. L'application du *règlement* du 1^{er} mars 1909 sur les réductions de taxes accordées pour le transport d'objets destinés à des expositions a été concédée à l'occasion de 49 expositions d'animaux.

b. Section du service des marchandises.

1. Un III^e supplément aux *prescriptions générales de tarif* et à la *classification des marchandises des entreprises de transport suisses* est entré en vigueur le 1^{er} mai; il contient, principalement, les modifications apportées par la Conférence commerciale à la liste des marchandises encombrantes, et aux dispositions sur la taxation des wagons de particuliers, vides et en charge.

2. L'application du *règlement* sur les réductions de taxes accordées pour le transport d'objets destinés à des expositions, du 1^{er} mars 1909, a été concédée à l'occasion de 20 expositions (beaux-arts, industrie et agriculture).

3. Les modifications et adjonctions suivantes ont été apportées au *tarif suisse des frais accessoires*:

Une surtaxe pour visite de douane à la frontière se perçoit, depuis le 20 février, sur les marchandises en wagons complets transitant à Buchs (St. G.) à destination et en provenance de la Suisse et au delà. Cette surtaxe, fixée à fr. 1.— par wagon, revient à l'administration des douanes autrichiennes. Elle est destinée à couvrir les frais supplémentaires occasionnés par le maintien du bureau de douane autrichien à Buchs.

Le *délai de réexpédition* pour les wagons complets destinés à réexpédition arrivant aux gares de Bâle C. F. F. et Bâle A. L., ainsi qu'à celles de Bâle-St. Jean C. F. F. et Bâle-St. Jean A. L., et enfin à celles du Locle-Col-des-Roches, de Buchs (St. G.) et de Ste. Marguerite, délai qui était réduit à 4 heures depuis l'année précédente (v. rapport de gestion de 1923, page 23, ch. 3), a de nouveau été ramené au chiffre normal de 24 heures prévu par le tarif, et cela le 1^{er} juin pour ces trois dernières gares et le 1^{er} août pour Bâle. Les indemnités de retard augmentées demeureront encore en vigueur aussi longtemps que les circonstances l'exigeront.

4. Les *tarifs exceptionnels communs* des entreprises de transport suisses ont subi, entre autres, les modifications suivantes:

Un II^e supplément au tarif exceptionnel n° 8 pour le transport de la *glace*, paru le 15 janvier, contient principalement un nouveau barème avec taxes réduites.

Le tarif exceptionnel n° 15, qui existait déjà autrefois, a été rétabli avec des taxes augmentées pour le transport en petite vitesse, en trafic suisse, de *carbure de calcium d'origine suisse*, par expéditions partielles et par wagons complets d'au moins 5000 et 10 000 kg ou payant pour ce poids.

Un I^{er} supplément au tarif exceptionnel n° 17 pour *pâte de bois, pâte de bois cellulaire, pâte de paille et cellulose de paille d'origine suisse* contenant plus de 40 % d'eau est entré en vigueur. Il contient des taxes réduites.

Le bois étuvé, imprégné ou ayant subi une autre préparation chimique en Suisse a été mis au bénéfice des taxes de la 1^{re} série du tarif exceptionnel n° 18 pour *bois en grume, billes et perches* à dater du 1^{er} juin.

Les taxes exceptionnelles pour le transport de *sable*, de *gravier* et de *ballast* de Roche (Vaud), St. Triphon et Villeneuve à Lausanne-gare et Lutry prévues à la lettre G du II^e supplément au tarif exceptionnel n° 19 ont été abaissées le 5 mai, et des taxes exceptionnelles pour le transport de sable siliceux et quartzeux ont été introduites le 19 juin, sous lettre B, pour un certain nombre de nouvelles destinations.

Un I^{er} supplément au tarif exceptionnel n° 20 pour *houille, lignite etc.*, est entré en vigueur le 1^{er} juillet. Il renferme, notamment, un barème à taxes réduites.

La validité du tarif exceptionnel n° 22 pour le transport de *houille (anthracite compris) et de lignite (houille schisteuse comprise)* de provenance suisse, ainsi que du tarif exceptionnel n° 43 pour *matières destinées à combattre les maladies des plantes*, a été étendue le 1^{er} janvier aux lignes de l'ancien chemin de fer du Seetal.

Un tarif exceptionnel n° 24 est entré en vigueur le 1^{er} juin, conformément à une décision de la Conférence commerciale, pour le transport en petite vitesse de *vieux fers et vieux aciers, déchets de fer et d'aciers etc.*, par chargements d'au moins 10 000 kg. Les *pièces de fer brutes, ébauchées*, et la *fonte brute* ont en outre été mises au bénéfice de ce tarif par un I^{er} supplément, paru le 1^{er} décembre.

Le 24 novembre a été mis en vigueur un I^{er} supplément au tarif exceptionnel n° 42 pour *betteraves à sucre et tranches de betteraves à sucre*. Il renferme principalement un nouveau barème des taxes, avec prix de transport réduits.

5. La gratuité de transport, en grande et en petite vitesse, a été concédée pour les *dons* de toute nature, à l'exception des matériaux et des combustibles, destinés aux victimes de la catastrophe de *Someo* et aux volontaires occupés aux travaux de déblaiement. En outre, les frais de transport de ces volontaires ont été remboursés au Comité d'organisation des secours.

6. Les réductions temporaires de taxes suivantes ont été accordées:

- a. La réduction de 20 % concédée pour le *foin* et la *paille* du 1^{er} octobre au 31 décembre 1923 a été prolongée jusqu'à nouvel avis.
- b. Les *fruits frais à pépins et à noyaux*, de même que le *raisin frais* (même foulé) et les *châtaignes comestibles fraîches* (le tout d'origine suisse), transportés en grande et en petite vitesse, comme expéditions partielles ou par wagons complets, ont été mis temporairement au bénéfice d'une réduction de 20 % sur les taxes des classes respectives. Cette mesure, valable jusqu'au 31 décembre, est applicable depuis le 21 juillet pour les fruits à pépins et à noyaux et depuis le 15 septembre pour le raisin et les châtaignes.
- c. Les taxes tarifaires ont été réduites de 50 %, du 21 août au 31 décembre, pour l'*exportation* des *pommes* et *poires fraîches*, par wagons complets de 5 et 10 tonnes, sur les distances de plus de 50 km.
- d. Les envois de *moût de raisin, cidre, poiré, moût de cidre et de poiré*, d'origine suisse, remis au transport par expéditions partielles ou par wagons complets, en grande ou en petite vitesse, ont été mis temporairement au bénéfice d'une réduction de 30 % sur les taxes des classes de tarif qui leur sont applicables. Cette mesure était valable du 15 octobre au 15 novembre pour le moût de raisin, et du 15 octobre au 31 décembre pour les autres articles.

7. Des taxes exceptionnelles ont été mises en vigueur pour les chargements par wagons de 10 tonnes.

a. en trafic interne suisse pour les articles ci-après:

déchets de sel de Mœhlin et Pratteln à Uetikon C. F. F., matières ayant servi à épurer le gaz d'éclairage de diverses stations desservant des usines à gaz à Luterbach; chaux d'origine suisse servant à la fabrication du carbure de calcium d'Olten-Hammer à Bodio et Oey-Diemtigen; sable, gravier et ballast d'Obriett, Rheineck et Sevelen à diverses stations de la Suisse orientale, d'Alpnach-Dorf, Alpnachstad, Brunnen C. F. F., Lucerne et Schwyz à Romanshorn et de Rheineck à Herisau; soude brute calcinée d'origine suisse de Rekingen à Münchenstein et Moutier; tale moulu de Brigue, Rüthi (St. Gall) et Wallenstadt à diverses stations suisses; ciment et chaux d'Aarau C. F. F., Brunnen C. F. F. et Siggenthal à Wührenlingen, et de Wildegg à Brusio, Campocologno et Poschiavo;

b. en trafic d'exportation pour les articles suivants:

aluminium d'origine suisse, par chargements de 5 et 10 tonnes, de Martigny C. F. F., Neuhausen C. F. F. et Sierre à toutes les stations frontières suisses; asphalte de Couvet (Régional) à Bâle transit et Romanshorn transit; verrerie, pâte de bois lissée, cellulose, etc. contenant plus de 40 % d'eau des stations suisses de production à divers points frontières; chaux d'Olten-Hammer à Bâle transit; pierre calcaire brute de Netstal à Singen transit; calcium-cyanamide (chaux azotée) de Martigny C. F. F. à Iselle transit; carbure de calcium d'Oey-Diemtigen à Bâle transit, de Gampel, Hohen et Viège à Bâle transit et Iselle transit et de Flums à Singen transit et Ste. Marguerite transit; carbure de calcium et poussière de carbure de Gurnellen et Meiringen à Romanshorn transit; linoleum de Giubiasco à Bâle transit, Buchs (St. G.) transit, Singen transit et aux stations frontières franco-suisses; produits métallurgiques (5 et 10 tonnes) comme ceux du tarif exceptionnel N° 36, de diverses stations suisses de production à Buchs (St. G.) transit, Romanshorn transit et Ste. Marguerite transit; lait condensé en boîtes de Bulle B. R. et Orbe-fabrique aux stations frontières germano-suisses et franco-suisses, ainsi que de Cham, Hochdorf, Konolfingen-Stalden, Orbe-fabrique, Payerne et Thoune à Singen transit; lait stérilisé liquide en boîtes de Konolfingen-Stalden à Bâle gare badoise transit; cartons, cartons-cuir (cartons pressés) et cartons-cuir pour la fabrication de chaussures de stations suisses de production à Singen transit, ainsi que de Wetzkon à diverses stations frontières; ardoise pulvérisée de Ragaz et Schwanden aux stations frontières germano-suisses et franco-suisses; chocolat (5 et 10 tonnes) de stations suisses de production à Singen transit; acide sulfurique et acide chlorhydrique d'Uetikon C. F. F. à Buchs (St. G.) et Ste. Marguerite transit; pierres granulées et pulvérisées de Bärschwil, Berne g. princ., Herzogenbuchsee et Liesberg à Bâle transit et aux stations frontières franco-suisses; ciment de Willegg à Romanshorn transit et Singen transit; ciment, chaux et gypse de stations suisses de production à Bonfol frontière et Bouveret frontière;

c. en trafic d'importation pour les articles ci-après:

oxyde d'alumine de Genève-Cornavin transit, Bâle transit, Romanshorn transit et Ste. Marguerite transit à Martigny C. F. F., Neuhausen C. F. F. et Sierre; arachides de Bâle transit, Genève-Cornavin transit et Iselle transit à Steffisbourg; amandes de noix de coco (copra) et arachides de Bâle transit, Chiasso transit, Genève-Cornavin transit, Ranzo-Gerra (Pino) transit et Schaffhouse transit à Horn; cuivre brut en barres, lingots, etc., de divers points frontières suisses à Bienna, Cossonay-gare, Dornach-Arlesheim, Menziken C. F. F., Reconvilier, Thoune, Winterthour et Zurich g. princ.; riz brut de Chiasso transit, Iselle transit et Ranzo-Gerra (Pino) transit à Genève-Cornavin, Maroggia, Martigny, Taverne et Zoug.

8. Des mesures tarifaires spéciales sont entrées en vigueur, le 1^{er} mars, pour le trafic des marchandises par wagons complets avec les *ports du Rhin de Bâle-St. Jean et Bâle-Petit Huningue*; ce sont, notamment, les suivantes:

- a. fixation d'une taxe de manœuvre uniforme de fr. 2 par essieu pour le transport des marchandises entre le port et la gare de Bâle-St. Jean, ainsi qu'entre le port de Bâle-Petit Huningue et la gare badoise de triage de Bâle;
- b. parité tarifaire entre les ports de Bâle-St. Jean et de Bâle-Petit Huningue pour le trafic entre le chemin de fer et la navigation;
- c. octroi des taxes de transit et de la parité de taxes avec les itinéraires étrangers, tant pour le trafic transbordé directement des bateaux sur wagons, ou vice versa, que pour les marchandises du trafic chemin de fer-navigation ou arrivant et repartant par chemin de fer qui, avant d'être réexpédiées, sont entreposées dans l'un ou l'autre des deux ports ou y subissent une certaine préparation.

9. La commission du trafic-marchandises de l'*Union internationale des chemins de fer* a siégé à Florence, sous la présidence de notre administration, du 28 avril au 1^{er} mai. Elle a discuté entre autres la question de l'établissement d'une classification uniforme des marchandises pour le trafic international. Elle a toutefois reconnu que l'élaboration d'une classification uniforme se heurterait à de trop nombreuses difficultés; en revanche, on examine en ce moment s'il serait possible d'arrêter une désignation internationale uniforme des marchandises.

10. *Traffic citalo-suisse.* Le 10 octobre est entré en vigueur un nouveau tarif pour le transport de certaines marchandises entre stations de la Vénétie trentine (ancien Tyrol méridional et Trente) et certaines stations suisses par l'Arlberg-Buchs et Ste. Marguerite. La station de Fiume a été comprise dans le tarif direct le 16 juillet.

11. Un *tarif commun de transit, n° 400*, a été mis en vigueur le 4 juillet pour le transport de certaines marchandises par wagons complets entre *Bâle C. F. F.* et *Bâle-St. Jean*, d'une part, et les *ports du nord de la France*, d'autre part.

12. Des conditions spéciales sont entrées en vigueur le 10 janvier pour l'expédition de marchandises avec lettres de voiture directes entre le *Danemark*, la *Suède* et la *Norvège*, d'une part, et la *Suisse*, d'autre part. Sauf dérogations prévues dans ces conditions spéciales, le transport de ces marchandises est soumis à la convention internationale sur la matière et aux conditions complémentaires de cette convention.

13. Nous avons engagé des négociations verbales avec les autorités compétentes à Essen, Dusseldorf, Paris et Strasbourg, pour chercher à faire de nouveau passer par nos lignes les *transports de charbons* fournis par l'Allemagne à l'Italie *au titre des réparations de guerre*, transports qui nous échappaient, soit par suite de l'occupation de la Ruhr, soit parce qu'ils étaient dirigés par la Belgique et la voie maritime. Ces négociations ont eu lieu en janvier et en février, et nous avons réussi à obtenir l'acheminement d'un important tonnage par Bâle et les lignes du St. Gothard et du Simplon jusqu'en novembre. Depuis lors ces transports ont fait défaut, aussi avons-nous entrepris de nouvelles démarches.

14. Le nouveau tarif *France-Italie*, qui était à l'étude depuis des années, est entré en vigueur le 1^{er} décembre. Il repose sur le principe de l'acheminement par la voie la plus courte. Nous attendons de ce tarif un développement du trafic entre la France et l'Italie par la Suisse, ainsi qu'une diminution des détaxes par lesquelles on rétablissait l'équilibre des frais de transport entre les deux routes suisse et française.

15. Des conditions réglementaires sont entrées en vigueur le 1^{er} novembre pour le trafic entre le *Danemark*, la *Norvège* et la *Suède*, d'une part, et l'*Italie*, d'autre part.

c. Section de la publicité.

1. Le *mouvement des étrangers* en Suisse a été fortement influencé par la reprise, en Allemagne, des voyages de plaisir et de vacances à la suite de la suppression de la taxe allemande de sortie, décrétée le 16 juin par le Cabinet du Reich. L'agence que nous avions ouverte à *Berlin* le 1^{er} octobre 1916 a, de ce fait, acquis plus d'importance; sa tâche s'est d'ailleurs accrue, car elle a été chargée de la vente des billets pour la Suisse.

Les autres agences accusent aussi un développement réjouissant, grâce à l'amélioration qui s'est produite dans le domaine du tourisme. Celle de *Paris* a transféré son siège, le 15 octobre, au n° 37 du Boulevard des Capucines, où elle occupe des locaux spacieux satisfaisant à toutes les exigences. D'entente avec l'Office suisse du tourisme, nous avons ouvert le 1^{er} septembre une agence à la *Chambre suisse du commerce à Vienne*. L'activité de ce nouveau bureau, pour lequel des locaux appropriés ont été trouvés au rez-de-chaussée d'un immeuble portant le n° 18 du Schwarzenbergplatz, s'étend aussi à la vente des billets.

2. La *propagande des administrations américaines et européennes* de chemins de fer entreprise sous la direction des compagnies transatlantiques de navigation commence à porter ses fruits. Au cours du voyage qu'elle a fait en Europe, dans l'intérêt de cette action commune, l'Union des Directions des services des voyageurs des chemins de fer américains a aussi visité la Suisse, et nous l'avons reçue officiellement à Berne le 20 octobre.

3. Nous avons organisé une *propagande* spéciale à l'occasion des jeux olympiques qui ont eu lieu à Paris et de l'exposition de l'Empire britannique à Londres. Au surplus, nous avons à mentionner notre participation à la publicité collective faite en faveur de la Suisse dans la presse américaine, l'édition d'une affiche et d'une brochure tirée à 37 000 exemplaires à propos de l'achèvement de l'électrification de la ligne Bâle—Chiasso, l'impression d'une brochure en anglais consacrée aux sports et intitulée „Summer in Switzerland“ (20 000 exemplaires), la publication d'une petite carte du tourisme en différentes langues, ainsi que la reprise, sur une base plus large qu'auparavant, du service de publication d'un bulletin météorologique (bulletin quotidien, contenant les données météorologiques de 25 stations d'hiver et transmis chaque jour, par télégraphe, à 7 capitales européennes).

C. Contrôle du trafic.

1. Il a été procédé dans les gares et entrepôts à 1700 vérifications de caisses et de livres, se répartissant comme suit :

Arrondissements :	I. 564	II. 494	III. 642
-------------------	-----------	------------	-------------

Les irrégularités découvertes ont donné lieu à des peines disciplinaires. Il n'a pas été commis de graves détournements.

2. Nous donnons ci-après un *tableau comparatif des recettes de transport* des chemins de fer fédéraux et de la navigation à vapeur sur le lac de Constance pour les années 1923 et 1924, nous permettant de vous renvoyer aux explications qui font suite à ce tableau :

Recettes de transport des chemins de fer fédéraux.				Comparées à 1923	
1923		1924		en plus	en moins
Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.
2942 km		2942 km			
127 163 161	36,52	132 450 507	34,75	5 287 346	—
A. Trafic du chemin de fer.					
I. Produit du transport des voyageurs					
11 213 437 3,22	1. transport des bagages	12 338 314 3,24	1 124 877 —		
6 369 728 1,83	2. " animaux	6 684 319 1,75	314 591 —		
196 889 415 56,55	3. " marchandises	223 174 951 58,55	26 285 536 —		
214 472 580 61,60		242 197 584 63,54	27 725 004 —		
III. Produit des transports postaux		6 543 692 1,71	12 880 —		
6 530 812 1,88					
348 166 553 100,00	Recettes de transport totales	381 191 783 100,00	33 025 230 —		
B. Navigation à vapeur sur le lac de Constance.					
Fr. %		Fr. %		Fr. Fr.	
138 785 24,61	I. Transport des voyageurs	217 965 36,23	79 180 —		
13 102 2,32	II. " bagages	20 377 3,39	7 275 —		
2 776 0,49	III. " animaux	8 972 1,49	6 196 —		
406 834 72,12	IV. " marchandises	351 657 58,46	— 55 177		
2 600 0,46	V. Transports postaux	2 600 0,43	— —		
564 097 100,00	Total	601 571 100,00	37 474 —		

Ad A. *Trafic du chemin de fer.* Par rapport à l'année 1923, les diverses catégories de transport accusent les différences suivantes exprimées en pour-cent :

Voyageurs	+	4,16 % (1923: + 4,98 %)
Bagages	+	10,03 % (1923: + 2,69 %)
Animaux	+	4,94 % (1923: - 2,16 %)
Marchandises	+	13,35 % (1923: + 8,36 %)
Transports postaux	+	0,19 % (1923: + 27,69 %)

Les divers mois de l'année participent comme suit à l'accroissement des recettes du service des voyageurs (fr. 5 287 346) et du service des bagages et des marchandises, poste comprise (fr. 27 737 884):

	Service des voyageurs	Service des marchandises (bagages, animaux et poste compris)
Janvier	+ fr. 300 602	+ fr. 1 148 000
Février	+ " 231 522	+ " 1 776 945
Mars	+ " 49 248	+ " 2 160 828
Avril	+ " 1 042 106	+ " 2 652 777
Mai ¹⁾	- " 394 455	+ " 3 412 419
Juin	+ " 1 375 462	+ " 1 386 226
JUILLET	+ " 877 939	+ " 4 812 191
Août	+ " 333 217	+ " 2 925 102
Septembre	+ " 965 801	+ " 4 235 224
Octobre	+ " 98 934	+ " 1 821 004
Novembre	+ " 208 970	+ " 275 168
Décembre	+ " 198 000	+ " 1 132 000
	+ fr. 5 287 346	+ fr. 27 737 884

¹⁾ Pentecôte: en juin en 1924, et en mai en 1923.

Dans le *service des voyageurs*, on a transporté 9 285 279, soit 10,70 %, de plus que l'année précédente. La recette par voyageur est de fr. 1.37⁸ (en 1923 fr. 1.46⁵; en 1913 fr. 0.92). L'accroissement du nombre des voyageurs doit être attribué, d'une part, au rétablissement des billets d'aller et retour à prix réduit, opéré le 1^{er} janvier en trafic suisse, et d'autre part à l'amélioration de la situation économique en général. Le recul de la recette *par voyageur* est une conséquence de la réduction de taxe pour les billets d'aller et retour. Le surcroît de recettes, dans son ensemble, provient surtout du fort développement du mouvement des étrangers.

Dans le *service des marchandises*, les quantités transportées ont augmenté de 1 995 685 tonnes = 13,61 %. Le produit moyen par tonne est de fr. 14.93 (fr. 15.03 en 1923; fr. 7.58 en 1913). Tous les mois participent à l'augmentation des recettes.

Ad. B. Navigation à vapeur sur le lac de Constance. Par rapport aux recettes de l'année dernière, nous enregistrons une augmentation dans le service des voyageurs et des bagages, et une diminution dans celui des marchandises. En ce qui concerne les voyageurs, l'augmentation des recettes porte surtout sur les mois de juin à octobre (développement du tourisme), tandis que dans le service des marchandises la suppression des difficultés de transport dans la Ruhr a vraisemblablement joué un rôle, les marchandises ayant de nouveau pu, dans le courant de l'année, être acheminées par la route du Rhin, à laquelle reviennent ces transports.

D. Division du contentieux.

I. Assurances.

1. Les *caisses cantonales d'assurance contre l'incendie* nous ont versé la somme de fr. 4 669.75 pour 8 sinistres.

2. Les objets assurés par nous-mêmes ont, au cours de l'exercice, subi 56 sinistres. Il a été porté à la charge de notre *fonds d'assurance contre l'incendie* fr. 115 760, dont fr. 50 000 environ pour un wagon de marchandises de groupage qui a brûlé à Bellinzona et fr. 40 000, chiffre rond, pour l'incendie d'un hangar à denrées alimentaires à Bâle.

II. Impôts.

Nous avons eu au sujet des impôts, dans plusieurs cantons, diverses contestations, qui ont été liquidées dans le sens demandé par nous.

III. Accidents.

Les tableaux statistiques et les comptes fournissent tous renseignements sur le nombre des *accidents ayant donné lieu à responsabilité civile*, ainsi que sur le chiffre des indemnités payées de ce chef en 1924.

Au cours de l'exercice, il a été réglé par les Directions d'arrondissement 50 cas de responsabilité, contre 40 en 1923.

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

a. Adressées aux chemins de fer fédéraux.

Réclamations non liquidées en 1923	3 064	(2 799 en 1923)
Nouvelles réclamations reçues pendant l'exercice	15 211	(13 670 " "
Repoussées	5 725	(6 369 " "
Admises et pour lesquelles il a été payé une indemnité	9 439	(7 036 " "

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

Réclamations transmises aux chemins de fer fédéraux	3 163	(2 576 en 1923)
Réclamations ayant donné lieu à paiement de la part des C. F. F.	1 498	(2 139 " "

c. Irrégularités.

Avaries ou pertes partielles	1 504	(1 475 en 1923)
Empêchements à la livraison	1 791	(1 861 " "

d. Procès.

Pendants depuis 1923	36	(46 en 1923)
Nouveaux procès en 1924	18	(24 " "
Terminés, en tout	27	(34 " "

E. Economat.

1. Jusqu'au 31 mars, ce sont encore les services précédemment chargés des achats qui ont fonctionné. L'économat central a inauguré son activité le 1^{er} avril. Il est installé dans le bâtiment d'administration de l'ancienne Direction du II^e arrondissement, à Bâle, connu sous le nom de Spiesshof.

Aperçu des principaux *matériaux* achetés pendant l'exercice :

Rails en acier	t	17 400	Lubrifiants pour le matériel roulant . . . t	1 404
Traverses métalliques	"	6 350	Pétrole, huile de gaz et benzine . . . "	1 284
Attaches de rails	"	3 608	Autres huiles et graisses, désinfectants . . . "	247
Pièces de branchements et croisements	"	1 074	Coke, anthracite, etc., pour le chauffage des locaux de service	12 060
Matériel d'enclenchements	"	51	Charbon de bois	60
Traverses de bois	Pièces	147 330	Ciment et autres matériaux de construction	1 710
Fer, acier, cuivre et autres matières pour les ateliers	t	4 574	Sable pour locomotives	930
Sabots de freins et barreaux de grilles pour les ateliers	"	2 270	Carbure	160
Cuivre en barres pour l'électrification	"	511	Savon mou et savon ordinaire	144
			Soude	57

Draps pour uniformes, pour un chiffre total d'environ fr. 1 200 000; la confection des uniformes a été adjugée pour fr. 1 327 000 environ. La fourniture des étoffes, aussi bien que la confection des vêtements, casquettes, surroits et habits de travail, ont été adjugées exclusivement à des maisons suisses et réparties équitablement entre les diverses parties du pays.

Matières de consommation diverses (matériel de bureau, verre, brosses, couleurs, éponges, etc.),
objets d'inventaire et outils, d'une valeur totale approximative de fr. 800 000

2. Les rentes de matériaux de rebut s'élèvent environ:

3. En ce qui concerne notre *ravitaillement en charbon*, nous avons à mentionner ce qui suit:

- a. Les arrivages, assez faibles pendant les mois d'avril et de mai, ont de nouveau augmenté par la suite, de telle sorte qu'à la fin de l'année les livraisons arriérées étaient à peu près effectuées.

Les prix des charbons, qui, après avoir passablement augmenté pendant la première moitié de 1923 avaient de nouveau fléchi vers la fin de l'année, ont subi une nouvelle baisse pendant l'exercice.

- b. Total des arrivages de combustible fossile en provenance de

Belgique	4 540 t
France	111 614 "
Sarre et Lorraine	323 462 "
Allémagne	13 697 "
Silésie	154 "
Fabriques suisses de briquettes	<u>12 354</u> "
Total	465 821 t

Nos stocks de charbons étaient: au début de 1924, de 206 179 t
 à la fin de 1924, " 200 343 t

III. Département des travaux et de l'exploitation.

a. Généralités.

1. La *conférence intercantonale des horaires* s'est réunie à Berne du 10 au 13 mars pour discuter l'horaire pour la période du 1^{er} juin 1924 au 4 juin 1925. Elle a traité au total 853 affaires, dont 593 concernant les chemins de fer fédéraux. Par rapport à celui du 1^{er} juin 1923, le nouvel horaire comporte 1 020 000 kilomètres de trains de plus pour l'année entière.

2. Les 3 et 4 septembre a eu lieu à Paris une conférence à laquelle les administrations intéressées sont convenues de créer, à partir du moment où *l'Orient-Express* serait de nouveau acheminé par le sud de l'Allemagne, conformément à son ancien itinéraire, une nouvelle paire de trains de luxe entre Paris et Vienne et vice versa via Bâle-Buchs. Ces trains de luxe, qui portent le nom de «*Suisse-Arlberg-Vienne-Express*», circulent pour le moment trois fois par semaine depuis le 4 novembre. Ils ont à Paris des correspondances de et pour Londres et comprennent en outre, pendant les hautes saisons d'été et d'hiver, une branche pour Interlaken et une branche pour Coire (Engadine).

3. La *conférence européenne des horaires et des voitures directes* s'est réunie à Naples du 11 au 15 novembre sous la présidence de notre administration. Quatorze gouvernements et 110 administrations y étaient représentés. Elle a surtout cherché à améliorer certains services existants, à créer de nouvelles correspondances internationales et à rétablir d'anciens services directs. En ce qui concerne la Suisse, le résultat peut être considéré comme satisfaisant. La conférence a décidé d'avancer la date du changement d'horaire, à partir de la période 1926 à 1927, du 1^{er} juin au 15 mai. Le prochain horaire sera donc valable du 5 juin 1925 au 14 mai 1926. La conférence a, en outre, approuvé un projet de révision partielle de la convention pour l'emploi réciproque des voitures et fourgons en service international (R. I. C.), qui avait été élaboré par une commission réunie à Amsterdam du 14 au 17 mai sous la présidence de notre administration, ainsi qu'un projet de modification des prescriptions techniques de cette convention et de ses annexes.

4. On a créé le 1^{er} juin, avec l'assentiment du Département des chemins de fer, une nouvelle catégorie de trains appelés *trains accélérés*. Cette nouvelle désignation sert en première ligne à établir une distinction entre les trains directs à surtaxe et les autres.

5. Les *IV^e et V^e conférences du comité de l'Union internationale des wagons* (R. I. V.) ont eu lieu, sous la présidence de notre administration, à Vevey du 18 au 30 mars et à Pérouse du 12 au 18 juin. Cette dernière a été suivie de la *I^e assemblée générale* de cette Union. On y a établi et adopté un projet de nouveau règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international. Ce règlement est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1925. L'assemblée générale a confié à notre administration la gérance de l'Union pour une nouvelle période de 5 ans.

6. La sous-commission de la *V^e commission de l'Union internationale des chemins de fer* (U. I. C.) s'est réunie à Florence du 23 au 29 avril. Nous nous y sommes fait représenter. Elle a décidé, entre autres, d'exécuter sur le parcours de montagne de la ligne du St. Gothard des *essais de frein continu pour trains de marchandises*.

Deux autres réunions de cette sous-commission ont, en outre, eu lieu à Berne du 3 au 7 novembre et du 11 au 18 décembre, sous la présidence de notre administration, pour arrêter un programme d'essais des freins Kunze-Knorr et Westinghouse, ainsi que pour discuter les mesures à prendre en vue de l'exécution des courses d'essais.

7. La question des *transports de pèlerins pour Rome* à exécuter pendant l'année 1925 a été discutée dans une conférence internationale, qui a eu lieu à Berne le 22 décembre. Sept pays y étaient représentés.

8. Nous avons édicté des instructions de service pour les *inspections d'exploitation* nouvellement créées à Bâle et à St. Gall. Elles ont été approuvées par le Conseil fédéral.

9. Une *collision* entre deux trains directs s'est produite à Bellinzona, à proximité de la gare de triage de San Paolo, dans la nuit du 22 au 23 avril 1924. Neuf voyageurs et six employés y ont trouvé la mort; trois voyageurs et 7 employés y ont été blessés. Les circonstances particulières de cet accident, le plus considérable qui ait eu lieu en Suisse depuis celui de Münchenstein, sont connues par les rapports spéciaux qui ont été publiés.

Il n'est pas encore intervenu d'entente au sujet de toutes les indemnités réclamées par les victimes ou leurs ayants droit. Les tribunaux tessinois auront encore à se prononcer sur la question de la faute.

10. Le 8 novembre s'est produit entre Weesen et Mühlhorn un *éboulement de rochers* par lequel la voie a été recouverte de déblais sur une centaine de mètres et partiellement emportée dans le lac. Un deuxième éboulement a encore recouvert, le 11 novembre, un nouveau parcours d'une soixantaine de mètres et détruit la ligne sur une longueur de 30 mètres environ. Le service direct des trains a pu être rétabli le 10 décembre. Nous nous abstenons de donner ici des détails de cet événement qui sont, sans doute, suffisamment connus.

b. Service des gares et des trains.

1. En raison du développement croissant du trafic, on a engagé au printemps dernier 150 *apprentis de gares*, conformément aux nouvelles prescriptions sur l'admission des apprentis et l'instruction professionnelle des fonctionnaires du service des gares (voir rapport de gestion de 1923, page 27, chiffre 1). Des *cours finaux*

d'instruction d'une durée de 4 semaines ont eu lieu à Lausanne et Zurich pour les apprentis de gares reçus en 1922. Ces cours ont été suivis *d'examens pour l'obtention du certificat de capacité*. En outre un certain nombre de *cours d'instruction* pour le personnel des gares ont été donnés dans différents endroits.

2. On a dû faire largement usage, pendant l'exercice, de l'autorisation donnée par le Département des chemins de fer, conformément à l'*article 16 de la loi sur la durée du travail* et au *paragraphe 41 de l'ordonnance d'exécution* n° 1 de cette loi, de compléter le dimanche et les jours fériés, à l'exclusion de certains jours de fête, par des transports de petite vitesse par wagons complets, les trains de voyageurs peu chargés ainsi que les courses de locomotives haut-le-pied, de faire travailler dans les halles aux marchandises et de mettre des trains de marchandises en marche sur les lignes aboutissant à certaines gares frontières, parce que cela était devenu nécessaire pour activer la circulation des wagons et le transport des marchandises en transit.

3. Nous avons conclu le 26 mars avec la compagnie française des chemins de fer de l'Est deux contrats pour la *location de wagons suisses* à cette entreprise. L'un de ces contrats porte sur la location de 500 wagons couverts de 12,5 tonnes et de 150 wagons ouverts de 12 tonnes de charge normale pour une durée minimum d'un an, et le deuxième sur la location de 250 wagons couverts de 12,5 tonnes de charge normale, pour une durée de 6 mois.

4. Nous avons procédé le 1^{er} avril à un *nouveau classement des gares, stations et services d'expédition des marchandises*, sur la base des résultats du trafic des années 1921, 1922 et 1923. Les principes précédemment appliqués ont été quelque peu modifiés en faveur du personnel, en ce qui concerne les facteurs de trafic à prendre en considération. D'après les nouvelles règles 2 gares, 25 stations et 4 bureaux de marchandises ont pu être promus d'une classe. En revanche 8 gares, 14 stations et 14 services de marchandises ont été déclassés d'un rang par suite de diminution du trafic.

5. Une plus grande extension a été donnée pendant l'exercice aux conventions conclues avec les administrations des postes et des télégraphes et la Direction générale des douanes au sujet de la *collaboration du personnel* de ces administrations et de l'exécution de certains travaux incombant à l'une de ces administrations par le personnel d'une autre.

6. 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 des gares et des marchandises dans 6 gares, 27 stations et 2 bureaux d'expédition des marchandises. Elle a, en outre, soumis les conditions de service des gares de Lucerne et de Thoune à un nouvel examen et fixé l'effectif de personnel nécessaire à l'accomplissement du service. 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 110 hommes environ et un certain nombre de remplaçants. Les principes appliqués par la commission d'études ont également été observés dans les gares et stations qui n'ont point encore été inspectées, ainsi que dans le service des trains, chaque fois qu'il s'est produit des vacances parmi le personnel.

c. Service de la traction et des ateliers.

1. Les *ateliers* ont été *subordonnés directement à la Direction générale* le 1^{er} avril. La direction de ce service a été confiée à la division de la traction et des ateliers, et des instructions de service ont été arrêtées.

2. Conformément à l'autorisation qui nous a été accordée par le Conseil d'administration à la date du 28 avril 1924, nous avons conclu avec la société des usines de Louis de Roll à Gerlafingen, pour elle-même ou pour une société anonyme à constituer, un contrat de *vente des terrains occupés par les ateliers de Fribourg*. L'acheteuse entrera en possession de ces terrains le 1^{er} août 1925, et les *ateliers de Fribourg* seront fermés à cette même date.

3. Nous avons *commandé* au cours de l'exercice le *matériel roulant* ci-après:

125 locomotives électriques, savoir:

7 locomotives de la série A^e 3/5,

100 " " " A^e 3/6 et

18 " " " C^e 6/8,

15 automotrices électriques de la série C^e 4/6,

3 locomotives électriques monophasées de la série D^e 6/6 pour la ligne du Seetal,

2 voitures à quatre essieux de la série A^{4u},

2 " " " " " " A¹

4 " " " " " " B^{4u}

4 " " " " " " B⁴

6 " " " " " " BC^{4u}

8 " " " " " " C^{4u}

4 wagons de commande de la série CF¹ pour trains-navettes avec automotrices.

Nous avons, en outre, acheté des chemins de fer rhétiques deux locomotives à tender de la série G 3/4 pour voie étroite, destinées à remplacer des locomotives G 3/3 de la ligne du Brunig à mettre au rebut.

4. A la fin de l'année nous disposions, en fait de *véhicules électriques*, de:

161 locomotives de ligne,
2 locomotives de manœuvres,
6 automotrices (15 000 volts),
10 " (5 500 volts, Seetal),
16 tracteurs à accumulateurs.
195 véhicules électriques.

5. En 1925, il nous sera probablement livré 62 *locomotives de ligne* et 8 *automotrices*.

Les deux automotrices à benzine de la série CF^{m 1/2} et la voiture automotrice Diesel électrique de la série CF^{m 2/4}, commandées en 1923 et destinées à des lignes secondaires, ne pourront être mises en service qu'au début de l'année 1925.

6. Par suite de l'augmentation du trafic et de l'extension de la traction électrique, *l'utilisation effective des locomotives* s'est sensiblement accrue. Le travail moyen des locomotives C^{e 6/8} pour trains de marchandises, par exemple, qui en 1923 avait été de 45 500 km, s'est élevé à 72 000 km en 1924. Pour les locomotives de la série B^{e 4/7} pour trains de voyageurs, ce travail moyen est monté de 53 500 à 98 000 km. Le nombre des avaries de locomotives diminue sensiblement et le nombre des journées de service d'une locomotive a par conséquent augmenté dans une forte proportion. Ce nombre a été, par exemple, pour les locomotives C^{e 6/8} pour trains de marchandises de 196 jours en moyenne en 1923 et de 239 jours en 1924, tandis que les locomotives pour trains de voyageurs de la série B^{e 4/6} ont été en service pendant 206 jours en 1923 et pendant 232 jours en 1924, et celles de la série B^{e 4/7} pendant 154 jours en 1923 et 243 jours en 1924. La durée des réparations de ces locomotives dans les ateliers a diminué en moyenne de 20%.

7. Nous avons fait installer le *chauffage électrique* dans 420 voitures et 92 fourgons et fait poser des canalisations électriques de chauffage à 200 wagons couverts.

8. 29 voitures des séries AB, AB³ et B³ ont été transformées en voitures des séries C et C³ pour pouvoir être utilisées plus rationnellement.

Jusqu'à fin 1924 nous avons ordonné la transformation de 182 voitures des séries AB, AB³ et B³ en voitures des séries C et C³, et de 14 voitures de la série BC⁴ en voitures de la série C⁴.

En outre 70 wagons des séries O et L ont été transformés en wagons à charbon de la série L⁵.

9. Les *conditions du travail* et *l'état des effectifs* ont été étudiés, pendant l'exercice, dans 9 dépôts. Grâce aux simplifications et aux changements de service qui ont été ordonnés on a pu faire une économie de 61 agents en chiffres ronds.

10. Le *réfectoire à l'usage du personnel des ateliers d'Olten* a été agrandi et son exploitation a été affermée par contrat à la société suisse "Volksdienst" à Zurich.

d. Travaux.

1. A la fin de l'année 1923, il restait encore un crédit de fr. 153 100 à disposition pour les *travaux de chômage* subventionnés par la Confédération (voir rapport annuel de 1923, page 29). Par suite de modifications apportées aux projets primitifs et, surtout, par suite de la baisse des prix des matériaux et de la main-d'œuvre, des sommes importantes sont devenues disponibles sur les crédits déjà alloués et ont permis de prévoir encore d'autres travaux de chômage pour un montant de fr. 484 000. Le chiffre total du crédit alloué aux chemins de fer fédéraux s'élève actuellement à fr. 27 845 000.

Le budget de 1924 prévoyait une dépense de fr. 94 617 640, qui a pu être élevée à fr. 119 670 640, après que l'Assemblée fédérale eut approuvé l'accélération des travaux d'électrification que le Conseil fédéral lui avait proposée par message du 1^{er} juin 1923. Sur le montant total du budget, fr. 21 011 700 concernent la construction de la voie proprement dite, tandis que les dépenses effectives de construction se sont élevées à fr. 23 157 610.

2. Parmi les *travaux importants* qui ont été *achérés*, nous citerons: Etablissement de l'infrastructure de la double voie sur les tronçons de ligne Taverne—Lugano, Uzwil—Schwarzenbach, Flawil—Gossau, Märschwil—Goldach, Rorshach—Staad, et reconstruction de la ligne de Waldenbourg sur une plateforme indépendante entre Liestal et Altmarkt. Extension des voies des gares de Nyon, Sion, Aarau, Langnau et Winterthour. Construction d'un bâtiment pour le service des postes à la gare de Vevey. Construction de divers passages inférieurs et supérieurs remplaçant des passages à niveau. Travaux de protection des rives du Rhin à Zizers et à Landquart.

Travaux importants en cours d'exécution: Pose de la double voie entre Oberrieden et Richterswil et construction de la plateforme pour la double voie Soleure—Longeau; reconstruction de la ligne de la rive gauche du lac sur le territoire de la ville de Zurich; construction d'un raccordement direct entre les lignes du Hauenstein et d'Aarau à Olten; agrandissement des gares de Thoune, Lucerne, Chiasso et Ziegelbrücke, ainsi que des stations du Loele-Col-des-Roches et de Muri; construction de la gare de triage sur le Muttenzerfeld, près Bâle; remplacement du passage à niveau de la route d'Aarau, à Olten, par un passage inférieur; construction d'un passage supérieur en remplacement des passages à niveau de l'Engstringerstrasse, à Schlieren, et de la Römerstrasse, à Winterthour.

3. Des *enclenchements électriques* ont été installés aux gares de Bienne et de Bellinzone et un *enclenchement électro-mécanique* achevé et mis en service à la gare d'Aarau. On a entrepris à Romont l'installation de signaux électro-mécaniques.

4. On a poursuivi les *travaux de renforcement et de reconstruction de ponts* nécessités par l'électrification et par la mise en service de locomotives à vapeur lourdes.

Dans le *I^{er} arrondissement*, le pont métallique sur l'Orbe, à Vallorbe, a été transformé en un viaduc en maçonnerie. Les travaux de renforcement de ponts entre Lausanne et Genève ont été activés de telle manière qu'ils pourront être achevés vers le milieu de l'année 1925. Sur le parcours Lausanne—Palézieux, on a entrepris la reconstruction du viaduc du Châtelard.

Dans le *II^e arrondissement*, les travaux de reconstruction des ponts de la ligne Olten—Berne ont été poursuivis. Les deux plus gros ouvrages, qui sont le pont de l'Emme à Berthoud et le viaduc en maçonnerie de Worblaufen, sont à peu près terminés. Le renforcement du pont du Rhin de la ligne de raccordement de Bâle a été commencé; les travaux de reprise en sousœuvre d'une des piles sont terminés. Le remplacement du pont de l'Emme à Wolhusen sera exécuté au début de l'année 1925, de telle sorte que les travaux de ponts à effectuer sur la ligne Berne—Lucerne seront terminés pour le moment.

Dans le *III^e arrondissement*, on a entrepris les travaux du nouveau viaduc de la Sitter, près de Bruggen. On a, en outre, achevé une série de travaux de renforcement et de reconstruction de ponts de moindre importance sur les parcours Zurich-Brougg, Zurich-Letten, et Thalwil-Richterswil.

5. Des *haltes* ont été installées et mises en service:

le 1^{er} mars à Massongex, entre St-Maurice et Monthey;
le 1^{er} mai à Lamone-Cadempino, entre Taverne et Lugano.

e. Entretien de la voie.

Sauf l'entretien courant et les renouvellements de voies, il n'a pas été exécuté de travaux d'entretien importants méritant d'être spécialement signalés.

f. Electrification.

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

Le groupe d'usines d'Amsteg-Ritom (y compris l'usine auxiliaire de Gœschenen) a produit en chiffres ronds 113 millions de kWh d'énergie monophasée, dont 73 millions ont été fournis par l'usine d'Amsteg, 4,2 millions par l'usine auxiliaire de Gœschenen et 35,8 millions par l'usine de Ritom. De ce total 109,8 millions de kWh environ ont été utilisés pour la traction électrique. Au regard de l'année précédente, la consommation d'énergie a augmenté de 46,8 millions de kWh, c'est-à-dire d'environ 70 %, par suite de la mise en service de la traction électrique sur les parcours Lucerne-Olten (14 février), Olten-Bâle (18 mai), Thalwil-Richterswil (1^{er} juin), et de l'accroissement du trafic sur les autres lignes électrifiées.

Il n'y a pas eu de perturbations sérieuses dans les usines.

Usine de Ritom.

Jusqu'au commencement de mai, le niveau du lac de Ritom était tombé à 15,1 mètres au-dessous de la couronne du déversoir du mur de barrage, atteignant ainsi son point le plus bas. Depuis ce moment le fort débit de la Reuss a permis de tirer à peu près le 84 % de l'énergie nécessaire de l'usine d'Amsteg et de l'usine auxiliaire de Gœschenen, et l'usine de Ritom n'a plus été mise à contribution que pour les pointes, de sorte qu'à fin juillet l'accumulation de l'eau dans le lac de Ritom avait de nouveau atteint son maximum de 26 millions de mètres cubes. Vers la fin du mois de novembre, on a recommencé à utiliser l'eau de ce lac, de telle sorte qu'à la fin de l'année la réserve utile était encore de 22 millions de mètres cubes.

Usine d'Amsteg.

Il a été fourni pendant l'exercice, environ 36,5 millions de kWh à la S. A. suisse pour le transport et la distribution d'électricité (25,8 millions de kWh en 1923). On a achevé le montage de la troisième colonne tubulaire de la conduite forcée, ainsi que du cinquième groupe génératrice à l'usage du chemin de fer, se composant d'une turbine et d'une génératrice monophasée, travail qui avait été commencé en 1923; il en est de même du montage de deux transformateurs de 10 000 kVA. Ces installations mécaniques ont été mises en service après avoir été soumises à des épreuves de tensions et aux essais à faire en vue de leur réceptionnement.

Les travaux d'aduction du Kärstelenbach et de l'Etzlibach ont été achevés à fin juillet.

2. Groupe d'usines de Barberine-Vernayaz.

Usine de Barberine.

L'usine de Barberine a produit environ 9,1 millions de kWh, dont 8,3 millions ont été consommés par la traction sur la ligne Sion—St. Maurice—Lausanne, la seule qui soit actuellement électrifiée en Suisse romande.

Les travaux de bétonnage du mur de barrage ont été repris au milieu de mai et ont continué jusqu'au commencement d'octobre. Il a été coulé jusqu'à ce moment-là environ 182 000 m³ de béton, sur un volume total prévu de 208 000 m³. La hauteur du barrage au-dessus des fondations a atteint 65 mètres.

Usine de Vernayaz.

Les travaux de construction de la galerie d'amenée, d'une longueur approximative de 9000 mètres, ont été mis en chantier au printemps. A la fin de l'année, la galerie d'avancement était percée sur une longueur de 6000 mètres environ. Les travaux d'excavation pour l'infrastructure de la conduite forcée ont été en grande partie exécutés, et l'on a commencé les travaux de maçonnerie. Les excavations de rochers pour les fondations du bâtiment des machines sont également à peu près terminées, mais la maçonnerie n'a pas encore pu être entreprise.

Les travaux ont avancé conformément au programme.

3. Sous-stations.

Les sous-stations d'Olten et d'Emmenbrücke ont été mises en service le 12 février, et celle de Brougg le 18 décembre.

La sous-station de Sihlbrugg a été équipée pour la fourniture de l'énergie nécessaire à la traction électrique sur la ligne du Sihltal. Cette fourniture a commencé le 1^{er} juin.

4. Lignes de contact.

La traction électrique a été mise en service sur les parcours:

Lucerne—Olten	le 14 février
Olten—Bâle	le 18 mai
Thalwil—Richterswil	le 1 ^{er} juin
St. Maurice—Lausanne	le 14 mai

Tronçons Olten—Zurich et Lausanne—Yverdon.

Les travaux ont été activés de telle manière que la traction électrique a pu être inaugurée sur ces parcours au milieu de janvier 1925.

Tronçon Daillens—Vallorbe.

Les travaux n'ont pas pu être terminés, parce que la reconstruction du viaduc de l'Orbe près de Vallorbe ne sera achevée qu'au mois de juin 1925. Le parcours Daillens—Le Day est exploité à l'électricité depuis le mois de janvier 1925.

Tronçons Olten—Berne et Zurich—Winterthour.

Les supports sont en grande partie montés.

Tronçon Palézieux—Genève.

On a commencé les travaux de fondation des supports.

5. Lignes de transport.

Les lignes de transport suivantes ont été mises en service:

Rothkreuz—Emmenbrücke	le 12 février,
" —Olten	le 20 mai,
Vernayaz—Puidoux	le 14 mai.

La ligne de transport Puidoux—Bussigny était prête à être mise en service à fin décembre. Les pylônes de la ligne de transport Mühleberg—Berthoud ont été montés sur le domaine du chemin de fer entre Schönbühl et Berthoud. L'établissement de la ligne de transport Brougg—Seebach a été entrepris.

Frais d'installation de la traction électrique de 1907 à 1924.

Installation de la traction électrique	Dépenses à fin 1923		Dépenses en 1924		Dépenses à fin 1924							
					Travaux achevés		Travaux en cours d'exécution		Dépenses de construc- tion 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	3 108 580	37	586 469	75	3 694 473	62	—	—	576	50	3 695 050	12
2. Acquisition de forces hydrauliques	4 164 524	40	265 640	—	1 255 907	15	572 066	50	§ 2 602 190	75	4 430 164	40
a. Bassin de la Reuss (canton d'Uri)	1 202 704	75	181 500	—	447 204	75	—	—	§ 937 000	—	1 384 204	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 Mörrel	436 697	95	40 000	—	130 586	85	—	—	§ 346 111	10	476 697	95
d. Forces de la Binna	88 798	80	5 110	—	45 023	15	—	—	§ 48 915	65	93 938	80
e. Barberine, Eau-Noire et Trient	497 817	85	13 000	—	318 887	35	90 016	50	§ 101 914	—	510 817	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	287 500	—	26 000	—	—	—	261 500	—	§ 52 000	—	313 500	—
§ Redevances d'eau; dès la mise en service des usines électriques, ces redevances sont imputées sur le compte d'exploitation de ces usines												
3. Usines électriques	105 348 302	96	13 709 482	91	105 839 719	94	13 216 615	23	1 450	70	119 057 785	87
a. Usine de Brigue-Iselle	2 037 850	73	—	—	2 037 850	73	—	—	—	—	2 037 850	73
b. Usine d'Amsteg	43 867 076	23	616 521	44	43 867 076	23	616 521	44	—	—	44 483 597	67
c. Usine auxiliaire de Gösschenen	508 814	48	—	—	508 814	48	—	—	—	—	508 814	48
d. Usine de Ritom	22 626 587	86	224 578	80	22 625 137	16	224 578	80	1 450	70	22 851 166	66
e. Usine de Barberine	33 140 413	39	3 660 427	95	36 800 841	34	—	—	—	—	36 800 841	34
f. Usine de Rapperswil	748 114	85	275	—	—	—	747 839	85	—	—	747 839	85
g. Usine de l'Etzel	80 176	24	2 450	—	—	—	82 626	24	—	—	82 626	24
h. Agrandissement de l'usine d'Amsteg	2 011 549	23	1 911 744	27	—	—	3 923 293	50	—	—	3 923 293	50
i. Usine de Vernayaz	327 719	95	7 294 035	45	—	—	7 621 755	40	—	—	7 621 755	40
4. Lignes de transport	21 791 311	65	3 435 625	09	23 357 233	92	1 869 591	62	111	20	25 226 936	74
a. Amsteg-Ritom-Giubiasco	10 939 174	24	99 127	25	10 939 174	24	99 127	25	—	—	11 038 301	49
b. Giubiasco-Melide	1 380 285	36	3 674	05	1 380 285	36	3 674	05	—	—	1 383 959	41
c. Amsteg - Steinen - Immensee	2 946 972	06	86 108	45	3 033 080	51	—	—	—	—	3 033 080	51
d. Immensee-Rothkreuz	463 383	45	15 883	85	479 267	30	—	—	—	—	479 267	30
e. Rothkreuz-Sihlbrugg	549 076	21	2 695	60	549 076	21	2 695	60	—	—	551 771	81
f. Rothkreuz-Olten	921 389	54	1 320 754	50	2 242 144	04	—	—	—	—	2 242 144	04
g. Rothkreuz-Emmenbrücke	366 509	38	96 567	85	463 077	23	—	—	—	—	463 077	23
h. Châtelard - Vernayaz - Puidoux	3 293 893	91	47 838	07	3 341 731	98	—	—	—	—	3 341 731	98
i. Brigue-Granges	929 397	05	—	—	929 397	05	—	—	—	—	929 397	05
k. Puidoux-Bussigny	1 230	45	749 587	35	—	—	750 817	80	—	—	750 817	80
l. Vernayaz-Romanè	—	—	468 897	32	—	—	468 897	32	—	—	468 897	32
m. Hendschiken-Brougg	—	—	244 962	25	—	—	244 851	05	111	20	244 962	25
n. Brougg-Seebach	—	—	48 817	45	—	—	48 817	45	—	—	48 817	45
o. Mühlberg-Berthoud	—	—	250 711	10	—	—	250 711	10	—	—	250 711	10
5. Sous-stations	19 533 918	03	4 260 397	48	20 059 119	02	3 708 689	09	26 507	40	23 794 315	51
a. Melide	1 802 245	12	5 440	55	1 801 451	12	5 440	55	794	—	1 807 685	67
b. Giubiasco	2 524 040	88	1 608	45	2 522 376	03	1 608	45	1 664	85	2 525 649	33
c. Giornico	2 621 514	32	633	15	2 613 810	92	633	15	7 703	40	2 620 881	17
d. Gösschenen	2 478 856	75	6 094	25	2 477 468	60	6 094	25	1 388	15	2 484 951	—
e. Steinen	2 909 975	13	14 511	23	2 899 302	53	14 511	23	10 672	60	2 895 463	90
f. Sihlbrugg	932 380	14	487 851	15	932 362	64	487 851	15	17	50	1 420 231	29
g. Emmenbrücke	958 606	36	414 040	—	1 372 646	36	—	—	—	—	1 372 646	36

Frais d'installation de la traction électrique de 1907 à 1924.

Installation de la traction électrique	Dépenses à fin 1923		Dépenses en 1924		Dépenses à fin 1924								
					Travaux achevés		Travaux en cours d'exécution		Dépenses de construc- tion à la charge du compte d'exploitation		Total		
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
<i>h.</i> Brougg	432 672	45	688 849	20	—	—	1 121 130	65	391	—	1 121 521	65	
<i>i.</i> Olten	1 107 451	04	467 022	30	1 574 473	34	—	—	—	—	1 574 473	34	
<i>k.</i> Vernayaz	1 287 175	15	96 891	85	1 384 067	—	—	—	—	—	1 384 067	—	
<i>l.</i> Puidoux	1 348 840	67	432 352	09	1 780 226	46	—	—	966	30	1 781 192	76	
<i>m.</i> Loèche	290 759	19	—	—	290 759	19	—	—	—	—	290 759	19	
<i>n.</i> Granges	410 174	83	—	—	410 174	83	—	—	—	—	410 174	83	
<i>o.</i> Bussigny	428 951	80	838 809	65	—	—	1 267 761	45	—	—	1 267 761	45	
<i>p.</i> Berthoud	109	20	161 760	95	—	—	160 376	55	1 493	60	161 870	15	
<i>q.</i> Seebach	165	—	674 821	42	—	—	673 570	42	1 416	—	674 986	42	
6. Lignes de contact	67 766 103	73	13 043 568	69	66 821 632	90	13 938 454	07	49 585	45	80 809 672	42	
<i>a.</i> Scherzlingen—Berne	5 250 578	95	4 552	60	5 253 383	85	—	—	1 747	70	5 255 131	55	
<i>b.</i> Erstfeld—Bellinzone	19 015 364	88	6 671	50	19 010 017	83	—	33 317	80	45 336	35	19 022 036	38
<i>c.</i> Bellinzone—Chiasso	7 052 605	05	89 902	50	7 052 605	05	89 257	50	645	—	7 142 507	55	
<i>d.</i> Erstfeld—Lucerne	8 429 861	31	12 634	78	8 429 861	31	12 634	78	—	—	8 442 496	09	
<i>e.</i> Immensee—Rothkreuz	237 834	10	—	—	237 834	10	—	—	—	—	237 834	10	
<i>f.</i> Arth-Goldau—Zurich et Zoug—Lucerne	6 360 626	49	66 926	75	6 360 626	49	66 926	75	—	—	6 427 553	24	
<i>g.</i> Lucerne—Olten—Bâle	8 015 945	55	1 290 503	01	9 306 448	56	—	—	—	—	9 306 448	56	
<i>h.</i> Brigue—Iselle	1 501 442	80	—	—	1 501 442	80	—	—	—	—	1 501 442	80	
<i>i.</i> Brigue—Sion	2 704 837	45	—	—	2 702 981	05	—	—	1 856	40	2 704 837	45	
<i>k.</i> Sion—Lausanne	6 745 567	15	220 864	71	6 966 431	86	—	—	—	—	6 966 431	86	
<i>l.</i> Lausanne—Vallorbe et Daillens—Yverdon	610 955	07	4 485 142	28	—	—	5 096 097	35	—	—	5 096 097	35	
<i>m.</i> Zurich—Olten	1 420 633	85	3 469 012	14	—	—	4 889 645	99	—	—	4 889 645	99	
<i>n.</i> Olten—Berne	672	20	1 790 402	48	—	—	1 791 074	68	—	—	1 791 074	68	
<i>o.</i> Thalwil—Richterswil	419 178	88	743 108	95	—	—	1 162 287	83	—	—	1 162 287	83	
<i>p.</i> Palézieux—Lausanne—Genève	—	—	389 673	—	—	—	389 673	—	—	—	389 673	—	
<i>q.</i> Zurich—Winterthour	—	—	473 273	89	—	—	473 273	89	—	—	473 273	89	
<i>r.</i> Zurich—Rapperswil	—	—	900	10	—	—	900	10	—	—	900	10	
7. Etablissement du profil d'espace libre (infrastructure, superstructure et bâtiments)	7 668 093	66	1 666 119	50	4 436 363	20	652 443	50	4 245 406	46	9 334 213	16	
<i>a.</i> Scherzlingen—Berne	350 381	86	—	—	36 520	30	—	—	313 861	56	350 381	86	
<i>b.</i> Erstfeld—Bellinzone	2 921 100	49	10 796	35	2 084 836	12	10 796	35	836 264	37	2 931 896	84	
<i>c.</i> Bellinzone—Chiasso	1 359 229	30	—	—	1 008 918	30	—	—	350 311	—	1 359 229	30	
<i>d.</i> Erstfeld—Lucerne	914 740	84	2 126	20	549 918	03	2 126	20	364 822	81	916 867	04	
<i>e.</i> Immensee—Rothkreuz	6 178	60	—	—	222	50	—	—	5 956	10	6 178	60	
<i>f.</i> Arth-Goldau—Zurich et Zoug—Lucerne	529 730	12	12 381	95	59 418	45	—	16 323	55	499 017	17	542 112	07
<i>g.</i> Lucerne—Olten—Bâle	379 419	25	510 022	15	379 422	15	—	—	510 019	25	889 441	40	
<i>h.</i> Brigue—Sion	128 588	45	—	—	69 713	35	—	—	58 875	10	128 588	45	
<i>i.</i> Sion—Lausanne	698 921	70	34 864	75	195 743	90	—	—	538 042	55	733 786	45	
<i>k.</i> Lausanne—Vallorbe et Daillens—Yverdon	295 609	85	327 263	45	51 650	10	240 801	15	330 422	05	622 873	30	
<i>l.</i> Zurich—Olten	78 184	50	398 087	50	—	—	182 467	35	293 804	65	476 272	—	
<i>m.</i> Olten—Berne	—	—	108 356	25	—	—	67 931	30	40 424	95	108 356	25	
<i>n.</i> Thalwil—Richterswil	6 008	70	26 389	20	—	—	14 216	35	18 181	55	32 397	90	
<i>o.</i> Palézieux—Lausanne—Genève	—	—	165 923	70	—	—	146 872	40	19 051	30	165 923	70	
<i>p.</i> Zurich-Winterthour	—	—	11 767	10	—	—	3 555	95	8 211	15	11 767	10	
<i>q.</i> Winterthour—St. Gall—Rorschach	—	—	56 017	90	—	—	—	—	56 017	90	56 017	90	
<i>r.</i> Brougg—Pratteln	—	—	2 123	—	—	—	—	—	2 123	—	2 123	—	

Frais d'installation de la traction électrique de 1907 à 1924.

Installation de la traction électrique	Dépenses à fin 1923		Dépenses en 1924		Dépenses à fin 1924								
					Travaux achevés		Travaux en cours d'exécution		Dépenses de construc- tion à la charge du compte d'exploitation		Total		
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
8. Installations à courant faible (télégraphie, téléphone, signaux, etc.)	24 378 470	55	5 514 568	11	22 260 917	98	5 045 652	84	2 586 467	84	29 893 038	66	
a. Scherzigen—Berne	1 119 993	24	—	—	1 050 480	99	—	—	69 512	25	1 119 993	24	
b. Erstfeld—Bellinzone	7 637 807	33	—	—	7 050 498	56	—	—	587 308	77	7 637 807	33	
c. Bellinzone—Chiasso	2 449 819	32	—	33	2 172 939	36	—	33	75	276 879	96	2 449 785	57
d. Erstfeld—Lucerne	2 869 564	60	—	—	2 371 369	96	—	—	498 194	64	2 869 564	60	
e. Immensee—Rothkreuz	120 798	15	—	—	103 671	20	—	—	17 126	95	120 798	15	
f. Arth-Goldau—Zurich et Zoug—Lucerne	2 874 004	53	69 952	62	2 652 544	08	62 735	12	228 677	95	2 943 957	15	
g. Lucerne—Olten—Bâle	1 141 413	06	929 870	42	1 941 911	66	—	—	129 371	82	2 071 283	48	
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	2 379 966	86	197 398	50	2 224 697	90	—	—	352 667	46	2 577 365	36	
l. Lausanne—Vallorbe et Daillens—Yverdon	538 252	15	1 615 765	63	—	—	1 943 252	75	210 765	03	2 154 017	78	
m. Zurich—Olten	108 597	—	1 776 738	13	—	—	1 847 868	05	37 467	08	1 885 335	13	
n. Olten—Berne	33 970	15	375 492	25	—	—	406 962	45	2 499	95	409 462	40	
o. Thalwil—Richterswil	240 596	54	29 738	01	—	—	265 557	47	4 777	08	270 334	55	
p. Palézieux—Lausanne—Genève	—	—	305 952	55	—	—	305 639	50	313	05	305 952	55	
q. Zurich—Winterthour	—	—	213 693	75	—	—	213 671	25	22	50	213 693	75	
9. Installations pour la traction électr.	5 575 062	58	1 910 711	50	5 708 084	55	1 205 396	76	572 292	77	7 485 774	08	
a. Ateliers de Bellinzone	2 974 104	64	—	—	2 952 199	64	—	—	21 905	—	2 974 104	64	
b. Installations de dépôts Erstfeld—Bellinzone	284 414	20	3 580	50	230 012	65	3 580	50	54 401	55	287 994	70	
c. Ateliers de Zurich	1 924 194	46	459 351	95	2 228 534	91	—	—	155 011	50	2 383 546	41	
d. Remises pour locomotives à Zoug et Zurich	82 143	23	3 596	20	10 536	15	46 473	96	28 729	32	85 739	43	
e. Remises pour locomotives à Lucerne, Olten et Bâle	119 173	15	211 217	30	161 912	10	—	—	168 478	35	330 390	45	
f. Ateliers d'Yverdon	123 277	60	872 313	35	—	—	976 262	50	19 328	45	995 590	95	
g. Remise pour locomotives à Lausanne	58 960	40	66 370	85	124 889	10	—	—	442	15	125 331	25	
h. Installations de dépôt Richterswil	8 794	90	109 058	60	—	—	95 779	95	22 073	55	117 853	50	
i. Installations de dépôt Brougg	—	—	183 374	75	—	—	81 451	85	101 922	90	183 374	75	
k. Installations de dépôt Winterthour	—	—	1 848	—	—	—	1 848	—	—	—	1 848	—	
Subvention de la Confédération pour accélération de l'électrification	259 334 367	93	44 392 583	03	253 433 452	28	40 208 909	61	10 084 589	07	303 726 950	96	
Installations de la traction électrique	259 334 367	93	34 392 583	03	253 433 452	28	30 208 909	61	10 084 589	07	293 726 950	96	
Acquisition de matériel roulant électr.	106 211 271	12	23 105 188	40	119 854 270	25	9 462 189	27	—	—	129 316 459	52	
a. 220 locomotives électriques, dont 57 en construction	104 156 288	60	22 645 130	92	117 339 230	25	9 462 189	27	—	—	126 801 419	52	
b. 6 automotrices électriques	2 054 982	52	460 057	48	2 515 040	—	—	—	—	—	2 515 040	—	
Total	365 545 639	05	57 497 771	43	373 287 722	53	39 671 098	88	10 084 589	07	423 043 410	48	

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, reporté sur le compte „Dépenses à amortir“, se montait au 31 décembre 1922 à fr. 210 757 282.53 ; il provient des déficits 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 montait encore à

De cette somme nous déduisons encore l'excédent des recettes du compte de profits et pertes de 1924, s'élevant à „ 15 153 533.98

Montant du déficit de guerre du bilan au 31 décembre 1924 fr. 191 912 761.03

Les comptes de 1924 qui suivent renferment, comme ceux des années précédentes, les amortissements pour les anciennes installations disparues en 1924 ensuite de nouvelles constructions, l'annuité, plus un versement extraordinaire, pour l'amortissement des frais d'emprunts, l'amortissement du stock d'imprimés, 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.

Pour que le déficit de guerre puisse être amorti complètement, il est absolument indispensable d'observer la plus grande réserve dans les dépenses d'exploitation, ainsi que dans l'octroi de nouveaux crédits de construction et de nouvelles réductions de taxes. Nous espérons que la nouvelle loi sur l'organisation, entrée en vigueur 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 1924 et le bilan au 31 décembre 1924 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1924 est approuvée.“

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

Berne, le 9 avril 1925.

Pour la Direction générale
des chemins de fer fédéraux :

Le président,
Zingg.

Annexes:

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

