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

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1925)

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 1925

Autor: Zingg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675977

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: 31.07.2025

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

Generaldirektion S.B.B. BIBLIOTHEK

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 1925.

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

Pour nous conformer à l'art. 5 de la loi fédérale 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 1925, 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 1925:

	Longueur réelle	Longueur exploitée
	km	km
Ier arrondissement	923.868	940.119
IIe „	964.186	976.508
IIIe „	993.995	1011.271
	2882.049	2927.898

Les chemins de fer fédéraux ont en outre exploité la ligne pour le service des marchandises Bâle chemin de fer du Reich–Petit-Huningue, 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 53.743 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 du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lœtschberg-Simplon, ainsi que sur les lignes Iselle–Domodossola (19.068 km) et Pino–Luino (14.639 km) appartenant aux chemins de fer italiens de l'Etat.

A. Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration a tenu dix séances et traité les principaux objets suivants:

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 1924.

Ce rapport et ces comptes ont été approuvés par l'Assemblée fédérale le 16 juin 1925.

b. Budget des chemins de fer fédéraux pour 1926.

L'arrêté fédéral du 15 décembre 1925 est conçu dans les termes suivants:

„Les budgets suivants des chemins de fer fédéraux pour 1926 sont approuvés, savoir:

1° le budget de construction, s'élevant à 93 791 360 francs;

2° le budget d'exploitation, s'élevant en recettes à 389 000 360 francs et en dépenses à 269 005 300 francs;

3° le budget du compte de profits et pertes se montant en recettes à 138 500 000 francs et en dépenses à 145 717 000 francs (y compris les amortissements ordinaires et un amortissement extraordinaire de 7 000 000 de francs sur le déficit de guerre);

4° le budget des besoins de trésorerie, s'élevant à 94 000 000 de francs."

2. *Tarifs.*

Dans sa séance du 26 mars, le Conseil d'administration a approuvé notre intention d'abaisser les tarifs pour le transport des marchandises, des bagages, des colis express et des animaux à de courtes distances, tout en différant, vu l'état défavorable des recettes, sa décision sur l'entrée en vigueur des réductions projetées. En présence des mauvais résultats de l'exploitation il a jugé à propos, le 28 avril, d'ajourner de nouveau jusqu'à nouvel ordre les réductions projetées.

A la date du 21 juillet il a décidé:

a. d'appliquer dès le 1er janvier 1926 la suppression des surtaxes de montagne sur la ligne du Gothard, résolue par arrêté du Conseil fédéral du 16 mars 1925, pour le trafic-marchandises des stations tessinoises expédié sur la base des taxes normales des C. F. F.;

b. de supprimer aussi le plus tôt possible les distances additionnelles pour le trafic des marchandises sur les autres lignes des C. F. F. où elles existent encore;

c. de fournir aux personnes domiciliées dans les cantons du Tessin et d'Uri et dans les vallées méridionales des Grisons, Val Calanca et Valle Mesolcina, la possibilité, à partir du 1er janvier 1926, de ne payer sur la ligne du Gothard, en service-voyageurs, que les distances effectives, sans surtaxe de montagne.

Enfin le Conseil d'administration a approuvé, dans sa séance du 20 novembre, notre proposition de renoncer dès le 1er janvier 1926 au coupon de change perçu en service international sur le parcours Genève-Cornavin—La Plaine frontière.

3. *Electrification.*

a. Le Conseil d'administration a ratifié le 24 février un contrat *d'achat d'énergie* destinée à l'exploitation, conclu par la Direction générale avec la S. A. des Forces Motrices Grisonnes.

b. Le 24 février également, il a approuvé le projet *d'électrification de la ligne Brougg—Pratteln* (49 km) et accordé un crédit de fr. 5 484 000 pour les installations fixes, le mobilier et les ustensiles.

c. A la même date, il a approuvé le projet général de *ligne de transport d'énergie Vernayaz—Rupperswil* et accordé le crédit nécessaire de fr. 10 158 000.

d. Le 28 avril, il a décidé *l'électrification de la ligne Winterthour—St. Gall—Rorschach* (74 km) et alloué un crédit de fr. 16 118 000 pour les installations fixes, le mobilier et les ustensiles.

e. Il a de même approuvé, le 21 juillet, le projet d'électrification de la *ligne de Rothkreuz à Rupperswil et à Brougg* (52 km) et accordé un crédit de fr. 4 083 000 pour les installations fixes, le mobilier et les ustensiles.

f. Dans cette même séance, il a approuvé le projet d'*électrification de la ligne Palézieux—Berne* (76 km) et accordé un crédit de fr. 11 954 000 pour les installations fixes, le mobilier et les ustensiles.

g. Enfin, dans sa séance du 8 octobre, il a approuvé le projet de *modification du système de courant sur la ligne Sion—Brigue* et accordé un crédit de fr. 6 092 000 pour les installations fixes, le mobilier et les ustensiles, plus fr. 2 150 000 pour les amortissements au débit des dépenses à amortir.

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. construction d'un *passage inférieur pour la Zürcherstrasse, à Brougg,* et *relèvement de la ligne entre le pont de la Reuss et la gare de Brougg*, avec crédit de fr. 2 085 000, plus fr. 3 000 pour des amortissements (décision du 24 février);

b. *agrandissement du bâtiment aux voyageurs* de la *gare de Lucerne,* avec crédit de fr. 2 700 000 (primitivement fr. 1 400 000, selon décision du 29 avril 1916), plus fr. 25 000 pour des amortissements (décision du 24 février);

c. *transformation du viaduc de Grandfey, près Fribourg,* avec crédit de fr. 3 060 000, plus fr. 1 250 000 pour des amortissements (décision du 24 février);

d. construction d'un *nouveau dépôt de locomotives à la Geroldstrasse,* à la *gare principale de Zurich,* avec crédit de fr. 3 600 000 (décision du 24 février);

e. établissement de la *double voie de Wil à Uzwil,* avec crédit de fr. 5 460 000, plus fr. 629 000 pour des amortissements (décision du 24 février);

f. *agrandissement de la gare de Coire,* avec crédit de fr. 6 200 000, plus fr. 220 000 pour des amortissements; dans ce crédit sont comprises les parts de fr. 1 900 000 et de fr. 5 500 à la charge des chemins de fer rhétiques et du chemin de fer Coire—Arosa (décision du 20 novembre);

g. *agrandissement de la station de Heerbrugg,* avec crédit de fr. 1 090 000, plus fr. 20 000 pour des amortissements (décision du 20 novembre).

5. *Contrats d'entreprise.*

Le Conseil a ratifié pendant l'exercice:

a. le contrat du 4 février avec les entreprises Simonett & Cie, à Zurich, et Gremaud & Tacchini, à Fribourg, pour la *transformation du viaduc de Grandfey,* pour un prix devisé à fr. 2 106 348 (décision du 24 février);

b. le contrat du 20 juin avec l'entreprise Schafir & Mugglin, à Liestal, portant adjudication des travaux d'*infrastructure de la ligne de la rive gauche du lac,* entre la *gare principale de Zurich* et la *station de Wiedikon,* pour la somme devisée à fr. 1 079 533. 80 (décision du 21 juillet).

6. *Marchés.*

Le Conseil a ratifié:

a. les marchés avec les Mines domaniales de la Sarre, à Sarrebruck, la Société houillère de Sarre et Moselle, à Carling, le Comptoir des charbons Weyhenmeyer & Cie, à Mannheim, et le Comptoir d'expansion commerciale des Mines du Nord et du Pas-de-Calais, à Douai, pour la fourniture du *combustible nécessaire pour les locomotives* pendant le 1er semestre de 1925 (décision du 6 janvier);

b. les marchés passés le 30 janvier avec la Société industrielle suisse, à Neuhausen, pour la fourniture de *18 voitures à quatre essieux,* dont 8 AB^4ü^ et 10 C^4ü^, et avec la Fabrique suisse de wagons, S. A., à Schlieren, pour la fourniture de *16 voitures à quatre essieux,* soit 6 BC^4ü^ et 10 C^4ü^ (décision du 24 février);

c. les marchés avec la S. A. Brown, Boveri & Cie, à Baden, et avec les Ateliers de construction d'Oerlikon, pour la *fourniture,* le *montage* et la *mise en ordre de marche,* d'une part, des *4 transformateurs principaux 15/66/132 kV pour l'usine de Vernayaz,* et de l'*appareillage de distribution* s'y rapportant et, d'autre part, des *3 transformateurs principaux 66/132 kV,* des *2 transformateurs internes avec appareillage de distribution,* ainsi que des *convertisseurs de 20 kV pour la sous-station de Rupperswil* (décision du 24 février);

d. un marché de *10 000 tonnes de rails et traverses* avec la maison de Wendel & Cie, à Hayange (décision du 24 février).

7. *Requête du Conseil d'Etat du canton de Genève* au Conseil fédéral, du 6 juin 1925, demandant l'aide de la Confédération pour l'amélioration de la situation économique de ce canton.

Les revendications intéressant les chemins de fer fédéraux ont été soigneusement étudiées; la Direction générale a adressé à ce sujet, le 30 octobre, au Département fédéral des postes et des chemins de fer un long rapport, sur les conclusions duquel le Conseil d'administration s'est déclaré d'accord dans sa séance du 20 novembre.

8. *Amortissement du déficit de guerre.*

Après avoir pris connaissance d'un rapport de la Direction générale du 15 avril et d'un rapport du président du Conseil d'administration du 16 avril, ce Conseil a décidé, dans sa séance du 28 du même mois, d'amortir le déficit de guerre aussitôt que possible, et en tout cas en une trentaine d'années; ce déficit s'élevait encore à fr. 192 000 000, chiffre rond, à fin 1924.

9. *Service des ateliers.*

Le 28 avril, le Conseil d'administration a autorisé la Direction générale à fermer les ateliers de Rorschach dans le courant de l'année 1926, comme elle le lui demandait dans un rapport du 17 avril.

Après avoir, dans sa séance du 21 novembre, pris connaissance de deux rapports d'expertise sur le service des ateliers, ainsi que d'un rapport de la Direction générale du 9 novembre, il a chargé cette dernière de prendre les mesures nécessaires pour compléter la réorganisation de ce service et de lui soumettre dans le cours d'une année un rapport sur les résultats obtenus.

10. *Croisements des routes et des chemins de fer.*

Le Conseil d'administration a discuté, le 9 octobre, un rapport de la Direction générale, du 22 septembre, sur les *mesures propres à assurer la sécurité des passages à niveau,* et il a adressé au Département des chemins de fer, à l'intention du Conseil fédéral, une requête au sujet de la répartition des frais relatifs aux croisements des routes et des chemins de fer. Il est dit dans cette requête que les administrations de chemins de fer ne pourront souscrire à une suppression plus rapide des passages à niveau que si on leur facilite l'établissement de passages supérieurs ou inférieurs par des subventions, dont le montant devra correspondre aux avantages que la circulation routière retirera de ces améliorations. On devrait introduire dans le projet d'arrêté fédéral concernant les droits d'entrée sur la benzine et le benzol une disposition qui imposerait aux cantons l'obligation de contribuer dans une plus forte mesure qu'ils ne l'ont fait jusqu'ici au paiement des frais résultant de la suppression des passages à niveau et de l'établissement de signaux de protection, en affectant à ce but une part des sommes leur revenant sur le produit de ces droits d'entrée. Le Conseil d'administration estime en outre qu'à l'avenir les cantons devraient, règle générale, supporter la moitié des frais de construction occasionnés par la suppression de passages à niveau et l'exécution de toutes autres installations nouvelles nécessitées par la circulation des automobiles. Enfin, le 10% du produit des droits d'entrée de la benzine et du benzol devrait être mis à la disposition de la Confédération pour lui permettre d'allouer des subventions aux chemins de fer pour l'amélioration des installations créées aux croisements des routes et des voies ferrées.

11. *Nominations.*

Sur la proposition de la Direction générale, le Conseil d'administration a nommé, le 28 avril, M. *H. Eggenberger* aux fonctions d'ingénieur en chef de l'électrification.

B. Conseils d'arrondissement.

Au cours de l'exercice, le Conseil du Ier arrondissement a tenu trois séances et ceux des IIe et IIIe 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 le rétablissement d'abonnements pour parcours déterminés à taxe réduite et l'électrification du réseau.

Les Conseils ont en outre tenu deux séances communes, les 28 mai et 21 novembre, sous la présidence du chef du Département des chemins de fer. Ils y ont traité les questions suivantes: impression de l'horaire-affiche en deux éditions (une pour l'été et une pour l'hiver); situation de la Suisse sous le rapport des horaires internationaux; exécution des réformes administratives prévues dans la nouvelle loi.

C. Direction générale.

La Direction générale a tenu 55 séances, dans lesquelles elle a traité 614 affaires. Outre la préparation des projets destinés au Conseil d'administration, il y a lieu de mentionner les questions suivantes, qui sont d'entre les plus importantes:

Généralités.

1. Par arrêté fédéral du 23 décembre 1925 concernant le payement *d'allocations de renchérissement* au personnel fédéral, celui du 18 décembre 1924 réglant la même matière pour 1924 a été prorogé jusqu'au 31 décembre 1926.

2. Le Conseil fédéral a été autorisé, par un arrêté fédéral du 23 décembre, à émettre pour la Confédération et les chemins de fer fédéraux des *emprunts* en 1926, 1927 et 1928.

3. A la demande du Département fédéral des chemins de fer nous lui avons donné notre avis sur les questions suivantes:

a. *requête* du *Conseil d'Etat du Tessin*, demandant que les *écoles allemandes des chemins de fer fédéraux dans ce canton* soient *supprimées* à la fin de l'année scolaire 1924/25. Nous nous sommes déclarés prêts à fermer cette année encore les écoles de Biasca et de Chiasso, ainsi que les trois classes inférieures de l'école primaire de Bellinzone. Dans l'intérêt des élèves actuels, l'école primaire d'Airolo, l'école secondaire et les trois classes primaires supérieures de Bellinzone ne seront, en revanche, supprimées qu'au cours des années 1928 à 1930, au fur et à mesure de la sortie des élèves;

b. requête de la *S. A. de transports par automobiles du Rottal,* à Russwil, demandant l'*extension de sa concession* au parcours Emmenbrücke-Lucerne. Nous nous sommes prononcés pour la négative, parce que le nombre journalier des trains des chemins de fer fédéraux et les courses du tramway de la ville de Lucerne suffisent au trafic sur ce parcours.

4. Afin de simplifier et d'activer la marche des affaires, nous avons édicté un *ordre général de service provisoire sur l'expédition et la répartition des affaires dans les divisions des arrondissements.*

5. Une commission a été chargée de se livrer à une *enquête* approfondie sur les *effectifs de personnel,* les *conditions* et les *méthodes de travail* dans les bureaux centraux de la Direction générale et des arrondissements (1600 fonctionnaires et employés). Elle comprend aussi un membre du Conseil d'administration. Son rapport n'avait pas encore pu être terminé à la fin de l'exercice.

6. La *Délégation internationale du Simplon* s'est réunie à Berne les 24 et 25 avril et à Gênes les 24 et 25 septembre pour discuter les questions habituelles de tarif et d'horaire, ainsi que pour prendre connaissance des comptes de construction et d'exploitation de la ligne Brigue-Iselle au 31 décembre 1923.

7. Parmi les affaires importantes traitées dans le courant de l'année par les *conférences des directeurs,* nous citerons: la publication de prescriptions pour l'expédition et la répartition des affaires dans les divisions des arrondissements, pour la constitution des commissions du personnel et sur les mesures à prendre en cas d'incendie éclatant sur le domaine du chemin de fer, dans le rayon des installations électriques à courant fort; la mise à la retraite anticipée; des instructions au sujet de l'établissement de projets de travaux neufs et de parachèvement à porter au budget de construction; les mesures d'économie et la réduction du personnel.

8. Le tableau qui figure dans les annexes statistiques jointes au présent rapport fournit des renseignements détaillés sur l'*état du personnel* de la Direction générale et des arrondissements.

Le nombre des fonctionnaires à traitement fixe a atteint une moyenne annuelle de 28 468 et celui des agents rétribués à la journée 6989, ce qui donne un total de 35 457, contre 35 170 en 1924 (y compris le personnel des constructions et de l'électrification). L'augmentation de 249 unités du personnel d'exploitation est due principalement au renforcement du personnel des trains, nécessité par l'accroissement des parcours de trains (voir III, *a*, 5) et la réduction de la durée du travail.

	Fonctionnaires à traitement fixe	Employés à la journée
Direction générale	1 532	3 688
Ier arrondissement	8 369	956
IIe „	9 379	1 383
IIIe „	9 188	962
	28 468	6 989

9. Le Comité de gérance de l'*Union internationale des chemins de fer* a tenu en novembre une réunion à Paris, à laquelle nous nous sommes fait représenter. Il s'est occupé principalement des propositions présentées par les commissions. Parmi les décisions prises nous relevons: unification des installations pour le chauffage des trains sur les lignes exploitées à l'électricité, développement du bulletin de l'Union, participation de l'Union au Conseil central du tourisme international.

I. Département des finances et du personnel.

a. Contrôle des finances et comptabilité générale.

1. Au cours de l'exercice 1925 il a été procédé dans les services comptables et de caisse de la Direction générale et des Directions d'arrondissement aux *revisions* suivantes: 5 revisions de caisse et 2 revisions des titres en portefeuille à la caisse principale et service des titres de la Direction générale; 20 revisions de caisse, 7 revisions des sûretés déposées par les entrepreneurs et fournisseurs, 7 revisions des caisses d'épargne du personnel aux caisses des arrondissements, ainsi que 7 revisions des fonds de caisse des services et des caisses des cantines et 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, ainsi que de la situation des sûretés déposées et des caisses d'épargne du personnel dans les trois arrondissements. A part deux petites différences dans les fonds de caisse de services, différences qui ont été réglées immédiatement, toutes ces revisions ont permis de constater que l'état des caisses et des portefeuilles concordait avec les livres; elles n'ont donné lieu à aucune mesure spéciale.

2. Par suite de l'attribution aux divisions de l'exploitation des arrondissements des *ateliers de dépôt*, qui relevaient précédemment des ateliers principaux, il a été édité un ordre de service concernant la tenue, à partir du 1er janvier 1925, de la comptabilité pour l'exploitation de ces ateliers. Les dépenses y relatives sont comptabilisées à un compte spécial et reportées aux rubriques correspondantes du compte d'exploitation ou facturées aux tiers.

3. Le règlement revisé du *fonds de renouvellement* des chemins de fer fédéraux a été approuvé par le Département fédéral des chemins de fer le 14 janvier 1925; il a déjà été appliqué pour les opérations de l'exercice 1924. Bien que les taux pour le calcul des versements aient été élevés dans une mesure répondant aux circonstances, les prélèvements de ce fonds en 1925 sont sensiblement supérieurs aux versements, ce qui est attribuable aux prélèvements plus importants pour l'amortissement du matériel roulant mis au rebut et vendu.

4. Le *compte d'exploitation* de 1925 a produit un excédent de recettes moins élevé que celui de l'année précédente; ce fait est dû uniquement au recul des recettes du trafic des marchandises et des animaux; la diminution de ces recettes est de 11,69 % par rapport au compte de 1924 et de 9,18 % par rapport aux recettes budgétées. Les dépenses d'exploitation, y compris les dépenses à la charge des fonds spéciaux, sont de 1,49 % supérieures à celles de 1924, parce que les dépenses pour renouvellement de la superstructure et surtout pour amortissement du matériel roulant ont atteint un chiffre exceptionnellement élevé. Si l'on fait abstraction des dépenses à la charge des fonds spéciaux, les dépenses d'exploitation ont cependant diminué de 1,81 % par rapport à l'année précédente et sont demeurées de 1,47 % en dessous des prévisions budgétaires.

Par suite de ces circonstances l'excédent des recettes du compte d'exploitation se présente comme suit: Excédent, y compris les dépenses à la charge des fonds spéciaux, fr. 109 870 900. 85; diminution de fr. 22 607 911, ou de 17,07 %, par rapport à 1924, et de fr. 8 884 689, ou de 7,48 %, par rapport au budget. Excédent, sans les dépenses à la charge des fonds spéciaux, fr. 130 133 264. 98; diminution de fr. 13 848 964, ou de 9,62 %, par rapport à 1924, et de fr. 5 063 325, ou de 3,75 %, par rapport au budget.

5. La diminution de l'excédent des recettes d'exploitation exerce tout d'abord son influence sur le *compte de profits et pertes* de 1925. L'excédent de recettes de ce compte est de fr. 1 484 941. 07 contre fr. 15 153 533. 98, c'est-à-dire de fr. 13 668 592. 91 moins élevé que dans le compte de 1924. 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, qui étaient imputées sur le compte „Dépenses à amortir". Conformément à l'art. 30 de la loi fédérale concernant l'organisation et l'administration des chemins de fer fédéraux et à l'arrêté fédéral du 21 juin 1923 relatif à l'approbation des comptes de 1922 des chemins de fer fédéraux, nous avons porté le solde de l'excédent de recettes de fr. 1 484 941. 07 en déduction du déficit de guerre figurant au bilan.

Nous renvoyons au compte d'exploitation et au compte de profits et pertes se trouvant dans les annexes, ainsi qu'aux explications données à la suite de ces comptes.

6. D'après le *bilan* au 31 décembre 1924, *le déficit de guerre* figurant dans le compte des „Dépenses à amortir" se monte à . . . . . fr. 191 912 761. 03

Conformément à l'arrêté fédéral mentionné ci-dessus, nous avons amorti ce déficit de l'excédent du compte de profits et pertes de 1925, s'élevant à . . . . . „ 1 484 941. 07

de sorte qu'il est encore au 31 décembre 1925 de . . . . . fr. 190 427 819. 96

b. Caisse principale et service des titres.

1. D'entente avec le Département fédéral des finances et la Banque nationale suisse, nous sommes convenus avec le cartel de banques suisse et l'union de banques cantonales, conformément aux arrêtés fédéraux des 18 décembre 1920 et 21 décembre 1922 et à l'arrêté du Conseil fédéral du 8 janvier 1925, de l'émission d'un *emprunt à 5% de 175 millions de francs.* Le produit de cet emprunt était destiné:

a. à la conversion et au remboursement de nos bons de caisse 5½% de 1920, arrivés à échéance le 1er février 1925, au montant de fr. 76 055 000;

b. à la conversion et au remboursement de l'emprunt 3½% de la compagnie du Nord-Est suisse de 1895, dénoncé pour le 15 juin 1925, dont il restait encore pour fr. 4 981 000 d'obligations en circulation;

c. à la couverture des dépenses d'électrification et des frais d'autres travaux.

L'emprunt est réparti en 90 000 obligations de fr. 1000 et 17 000 obligations de fr. 5000, avec coupons semestriels au 1er février et au 1er août. Tous les titres sont au porteur, mais ils peuvent être déposés sans frais à notre caisse principale, à Berne, contre certificats nominatifs. L'emprunt est conlu ferme jusqu'au 1er août 1936. Pendant sa durée, les titres seront cotés aux bourses de Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Neuchâtel, St.-Gall et Zurich. Les banques toucheront une commission de ¼% sur les coupons échus payés par elles et une provision de ⅛% sur les obligations remboursées.

Les groupes de banques précités ont pris cet emprunt ferme moyennant commission de 1% sur les conversions et de 1½% sur les souscriptions en espèces, et l'ont mis en souscription publique au cours de 98%, du 22 janvier au 29 à midi. Les porteurs des bons de caisse de 1920 à 5½% arrivant à échéance, et ceux des obligations 3½% de l'emprunt du Nord-Est suisse de 1895 étaient en droit de convertir leurs titres, au même cours, en obligations 5% du nouvel emprunt, en sorte que la souscription en espèces ne pouvait porter que sur le solde. Les souscriptions ont dépassé de beaucoup le montant fixé; les conversions annoncées s'élevant à fr. 60 426 000, l'emprunt a procuré, si l'on ne tient pas compte des remboursements de capitaux à opérer, 109 millions de francs environ de ressources nouvelles. Sa libération a eu lieu dans le délai convenu du 2 au 28 février. Les titres définitifs ont été délivrés aux domiciles de souscription les premiers jours de mars. L'emprunt est coté aux bourses suisses sous le nom de Ve emprunt d'électrification, de 1925.

2. Le Département fédéral des finances a reçu d'un consortium de banques présidé par la Twentsche Bank, à Amsterdam, par l'intermédiaire de la Société de crédit suisse, à Zurich, l'offre d'un emprunt à contracter en Hollande. Etant donné que nos besoins de trésorerie n'étaient pas entièrement couverts jusqu'à la fin de l'année, le Département fédéral des finances, après s'être concerté avec notre administration, a jugé opportun d'examiner cette offre. Les négociations ont abouti à la conclusion d'un contrat, qui a été approuvé le 28 février par le Conseil fédéral. Aux termes de ce contrat, le consortium en question prend ferme jusqu'au 15 mars 1935, au cours de 96½%, plus intérêts courant dès le 15 mars 1925, un *emprunt 5% des chemins de fer fédéraux de 50 millions de francs suisses*, désigné officiellement sous le nom de VIe emprunt d'électrification. Cet emprunt est réparti en 50 000 obligations de fr. 1000, au porteur, munies de coupons semestriels au 15 mars et au 15 septembre. Les intérêts et le capital sont payables en argent suisse, le capital net, sans aucun impôt suisse quelconque, et les intérêts sous déduction de l'impôt fédéral de 2% sur les coupons. Les banques du consortium ont droit à une commission de ¼% sur les coupons payés par elles, et de ⅛% sur les obligations qu'elles remboursent. En Hollande, l'emprunt est coté aux bourses d'Amsterdam et de Rotterdam; en Suisse, les titres ont été admis aux bourses de Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Neuchâtel, St.-Gall et Zurich, conformément au contrat, six mois après leur émission en Hollande. Le montant de l'emprunt a été mis à notre disposition, valeur 15 mars, par la Société de crédit suisse. L'emprunt a été mis en souscription en Hollande, avec plein succès, au commencement de mars. Les souscripteurs ont reçu provisoirement des certificats intérimaires, qui ont été échangés à la fin d'avril contre les titres définitifs.

3. Sur le produit de ces deux emprunts, nous avons remboursé *l'avance de fr. 37 000 000 du Département fédéral des finances*, ainsi que *fr. 19 407 500 de bons de caisse 5½% de 1920* non convertis et *fr. 1 316 500 d'obligations 3½%*, non converties, *de l'emprunt de 1895 du chemin de fer du Nord-Est.* Le solde, en tant que nous ne devions pas l'affecter à des dépenses d'électrification et à d'autres dépenses de construction, a été placé à intérêt au Département fédéral des finances. A la fin de l'année, notre avoir disponible s'élevait encore à 36,8 millions de francs.

4. Lors de l'émission de *l'emprunt 5% des chemins de fer fédéraux de 1924* (IVe emprunt d'électrification), d'un montant de 150 millions de francs, la Confédération avait dû prendre pour son propre compte une somme de 19 millions de francs, parce que le montant de l'emprunt n'avait pas été entièrement souscrit. Sur cette somme, 10 millions avaient été attribués au portefeuille de la caisse de pensions et de secours (voir rapport de gestion de 1924, page 7 ch. 2) Profitant du marché favorable des valeurs, nous avons réalisé peu à peu ces titres et les avons remplacés dans ce portefeuille par des bons de dépôt 5%. A la fin de l'exercice, la caisse de pensions et de secours possédait encore de ces bons pour fr. 176 175 000, contre fr. 164 625 000 à la fin de l'année 1924.

5. Nous avons procédé, conformément aux *plans d'amortissement,* au *tirage au sort* de 15 927 obligations de nos divers emprunts. Y compris l'annuité conventionnelle d'amortissement du prix de rachat de la ligne Genève—La Plaine, nos remboursements de capitaux s'élèvent ainsi à fr. 12 124 238. 98. Comme nous l'avons déjà dit sous chiffre 1, il a en outre été converti ou remboursé pour fr. 76 055 000 de bons de caisse 5½% de 1920 et fr. 4 981 000 d'obligations 3½% de la compagnie du Nord-Est de 1895, de sorte que le chiffre total des *remboursements de capitaux effectués en 1925 sur les emprunts* a atteint fr. 93 160 238. 98.

6. La *deuxième annuité de la subvention fédérale* pour l'électrification accélérée, au montant de fr. 10 000 000, nous a été versée par le Département fédéral des finances, valeur 30 juin.

7. Le *service des emprunts et des intérêts* s'est de nouveau accru, par suite de l'émission des deux derniers emprunts 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, mais déduction faite des remboursements de capitaux mentionnés sous chiffre 6, notre dette consolidée s'élevait à fr. 2 551 788 869 à la fin de l'exercice, contre fr. 2 408 399 108 à la fin de 1924; l'augmentation est donc de fr. 143 389 761. On trouvera dans le compte de capital, pages 104 et 105, le détail des changements qui se sont produits.

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

4 613 007	coupons représentant	fr. 95 069 114. 90
72 068	obligations représentant	„ 92 918 500. —
	soit au total	fr. 187 987 614. 90

Par rapport à l'année précédente, nous enregistrons une augmentation de 150 628 coupons, pour une somme de fr. 6 237 309. 50, et de 47 376 obligations pour fr. 74 680 150. A la fin de décembre 1925, les coupons et titres échus non encore présentés à l'encaissement s'élevaient à fr. 4 836 818. 93; quant aux titres et coupons prescrits, ils ont été comptabilisés en notre faveur par fr. 24 565. 25. Le nombre des titres et coupons frappés d'opposition était de 503 à la fin de l'exercice, au regard de 638 à fin 1924.

8. Au 31 décembre 1925, les *sûretés* déposées à la Direction générale et aux Directions d'arrondissement se répartissaient comme suit:

1 844	dépôts en espèces	fr. 1 423 275. —
2 457	dépôts de titres	„ 22 303 460. 16
2 456	cautionnements	„ 28 939 539. 20
6 757	sûretés, représentant au total	fr. 52 666 274. 36

(1924: 6 562 = fr. 55 506 149. 68).

9. Nous avons accordé pendant l'année, à 49 fonctionnaires et employés, pour le compte de la *caisse de pensions et de secours*, des *prêts hypothécaires* en Ier rang d'un montant total de fr. 1 090 500. Le taux de l'intérêt est de 5% pour les nouveaux prêts. Nous avons en outre consenti à quatre sociétés coopératives immobilières de cheminots des prêts hypothécaires pour une somme totale de fr. 2 508 700, aux conditions générales arrêtées par le Conseil d'administration le 19 février 1921. D'autre part, les remboursements de capitaux ont atteint fr. 1 102 903 sur l'ensemble des prêts.

La fortune de la caisse de pensions et de secours placée sur *titres* s'est accrue pendant l'exercice de fr. 234 011 755 à fr. 241 036 251. L'évaluation du portefeuille, effectuée au cours du mois de décembre 1925, a donné une augmentation de fr. 146 663. 65.

10. La *caisse d'épargne du personnel* jouit d'une faveur croissante; le nombre des déposants s'est élevé de 3729 à 4225. L'intérêt servi a été pendant toute l'année de 4¾%.

11. Les *obligations* des chemins de fer fédéraux et des anciennes compagnies dont le réseau a été nationalisé peuvent être *déposées sans frais par des particuliers* à la caisse principale, contre des certificats nominatifs de dépôt. A la fin de l'année, nous avions ainsi 1502 dépôts de titres de cette nature appartenant à 600 personnes et représentant une somme de fr. 142 589 650, au regard de 645 déposants et 1556 dépôts en 1924, pour une somme de fr. 130 907 750. Le mouvement de ce service représente, pour l'année 1925, fr. 77 112 000.

12. Une *nouvelle évaluation des titres* des *portefeuilles* gérés par la caisse principale a été opérée le 31 décembre 1925. Il en est résulté les augmentations suivantes:

Portefeuille de fonds publics	fr. 2 074. 95
Fonds pour secours extraordinaires de l'ancien Central Suisse	„ 320. —
Fonds Guyer-Zeller	„ 3 985. —

Par ordre général de service n° 8, le „fonds destiné à récompenser des actes éminents du personnel de l'ancienne compagnie du St-Gothard" à été transformé, le 1er octobre 1925, en un fonds qui peut désormais être mis à contribution, dans le sens de l'acte de donation, pour le réseau entier des chemins de fer fédéraux. Ce fonds est maintenant géré sous le nom de *„fonds Guyer-Zeller"*, en souvenir du donateur.

En ce qui concerne notre participation extraordinaire à d'autres entreprises, nous avons à mentionner que notre part au capital social de la *Société suisse de remorquage,* à Bâle, a été augmentée de fr. 85 000; elle s'élève ainsi au total à fr. 400 000 et figure à l'inventaire de notre portefeuille de fonds publics à raison de 50 % de sa valeur nominale, comme notre ancienne participation.

Nous avons reçu de la *Société coopérative suisse des charbons en liquidation,* à Bâle, sur notre part sociale, un premier acompte de fr. 1 064 000 au mois de mars 1925, puis le solde de fr. 266 000, ainsi que les intérêts à 6 % du 1er janvier au 31 mars 1925. Nous sommes ainsi rentrés intégralement en possession de notre part sociale.

c. Division du personnel.

1. La *commission du personnel* a tenu une séance cette année. Elle a pris connaissance de communications qui lui ont été faites au sujet d'un certain nombre de questions qu'elle avait discutées dans de précédentes séances et a donné son avis sur des projets de nouveau règlement pour les commissions du personnel et d'instructions concernant l'élection de ces commissions, ainsi que des projets d'ordres généraux de service fixant les règles à suivre pour la lutte contre l'abus de l'alcool et concernant les visites aux malades.

2. Un secours égal à celui de l'année précédente a de nouveau été payé, à la charge du compte d'exploitation, aux *personnes recevant une rente en vertu de la responsabilité civile* qui continuent à être dans le besoin et remplissent les autres conditions fixées par l'arrêté fédéral du 15 juin 1920. Nous avons également versé aux *pensionnés de l'ancien chemin de fer du Seetal,* à la charge du compte d'exploitation, les allocations de renchérissement qu'ils recevaient de cette compagnie (voir rapport de gestion pour 1924, page 9, chiffres 3 et 4).

3. L'Office fédéral des assurances sociales n'a présenté aucune observation ni donné d'instructions spéciales au sujet des *comptes de 1924 de la caisse d'assurance en cas de maladie,* que nous lui avions soumis.

4. Par suite d'une revision 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 1er janvier 1926, pour l'*assurance de notre personnel contre les accidents non-professionnels:*

	Classe	Degré	Taux de prime ‰ Hommes	Femmes
Personnel de l'exploitation et des ateliers, ouvriers occupés aux travaux de bâtiment et aux travaux d'art	A	II	5	3
Personnel de bureau	A	I	4	2

5. *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 I	II	III	Total
Invalides:					
pensionnés	13	193	232	206	644
ayant reçu une indemnité unique	—	1	—	—	1
Assurés actifs décédés	*6*	*49*	*54*	*49*	*158*
veuves pensionnées	6	37	51	42	136
orphelins pensionnés	6	57	104	57	224
Invalides décédés	*14*	*98*	*158*	*126*	*396*
veuves pensionnées	6	57	101	69	233
orphelins pensionnés	6	29	44	15	94
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	—	2	1	3
Veuves décédées	*11*	*47*	*47*	*57*	*162*
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	7	4	2	13
Veuves remariées	*3*	*6*	*3*	*4*	*16*
Assurés indemnisés conformément à l'art. 41	—	*5*	—	*4*	*9*

En outre, les commissions de la caisse ont accordé fr. 164 718. 05 de secours, conformément à l'art. 43 des statuts (358 cas).

L'administration des caisses de secours a été avisée de 24 cas d'invalidité et de 24 décès par suite d'accidents. 20 de ces cas d'invalidité et 20 décès concernent l'exploitation.

Le tableau suivant indique l'effectif des *assurés actifs* au 31 décembre 1925 et le montant des traitements assurés, ainsi que l'effectif des *invalides, veuves et orphelins* pensionnés. (Les effectifs au 31 décembre 1924 sont mentionnés entre parenthèses.)

Assurés actifs:						
a. Assurance complète	34 129	(33 875)	traitements assurés	fr.	164 295 757	(fr. 163 836 658)
b. Assurance - épargne	648	(711)	„ „	„	1 951 776	(„ 2 141 937)
Invalides pensionnés	7 748	(7 444)	pensions annuelles	„	25 158 581	(„ 24 341 884)
Veuves pensionnées	4 625	(4 446)	„ „	„	5 862 505	(„ 5 467 358)
Orphelins pensionnés	1 925	(1 699)	„ „	„	804 014	(„ 721 723)
Orphelins de père et de mère, pensionnés	141	(379)	„ „	„	117 232	(„ 179 577)

Du compte de profits et pertes au 31 décembre 1925, il résulte que les réserves nécessaires devraient être augmentées de fr. 12 166 873. 45 par rapport au chiffre de l'année précédente. Si les intérêts de l'augmentation nécessaire des réserves avaient été entièrement payés, l'exercice accuserait un accroissement de fr. 4 334 541. 66, au lieu d'une diminution des réserves.

Le bilan au 31 décembre 1925 est reproduit à la page 110.

6. *Caisse d'assurance en cas de maladie.*

Etaient *assurés* à la caisse d'assurance en cas de maladie, au 31 décembre 1925, conformément aux art. 16 et 17 des statuts du 31 août 1921 (les chiffres correspondants pour 1924 sont indiqués entre parenthèses):

Classe *a* (médecin et médicaments seulement)	17 180	(16 798)	hommes et	1 132	(1 125)	femmes;
Classe *b* (indemnité de chômage seulement)	1	(3)	„ „	pas de	femmes;	
Classe *c* (médecin, médicaments et indemnité de chômage)	320	(439)	„ „	4	(7)	femmes.

Le compte de profits et pertes de la caisse-maladie est reproduit aux pages 115 et 116.

La classe d'assurance *a* accuse un boni de fr. 230 526. 58, y compris le report de l'année précédente, de fr. 169 296. 63, la subvention fédérale de fr. 61 196 05, la subvention du canton de Thurgovie, les intérêts et les amendes disciplinaires, représentant fr. 7 872. 50; sans ces subventions, l'exercice se serait soldé par un déficit de fr. 7 838. 60.

La classe d'assurance *b* a un fonds de réserve de fr. 5 589. 05.

La classe *c* a subi une perte de fr. 7 713. 50 (fr. 3 201. 20 en 1924). 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.

La „statistique du compte de profits et pertes de 1925, établie par unités administratives" (page 117 du présent rapport) donne une moyenne de 14,39 jours de maladie par assuré des caisses des ateliers (15,45 en 1924), et de 12,56 par assuré des caisses des malades des arrondissements (12,06 en 1924). La situation s'est donc un peu améliorée pour les caisses des ateliers, mais elle est en revanche un peu moins bonne pour celles des arrondissements.

Le bilan de cette caisse figure à la page 116; il ne nécessite aucune explication spéciale.

7. *Assurance contre les accidents.*

Nous avons payé en 1925, pour l'assurance de notre personnel contre les accidents, les primes suivantes à la Caisse nationale à Lucerne:

	Pour accidents professionnels	(1924)
Salaires assurés	fr. 167 802 552	(150 667 199)
Primes	„ 2 518 212	(2 057 381)
Taux de prime moyen	15,01 ‰	(13,66 ‰)
	Pour accidents non professionnels	
Salaires assurés	fr. 167 270 473	(150 115 088)
Primes	„ 828 530	(743 238)
Taux de prime moyen	4,95 ‰	(4,95 ‰)

L'accroissement des salaires assurés s'explique par le nouveau système appliqué depuis le 1er janvier 1925 pour le calcul de ces salaires; l'augmentation du chiffre des primes est due au nouveau classement de notre entreprise, opéré à la même date (v. rapport de gestion de 1924, page 9, chiffre 7).

La Caisse nationale nous a payé 7 % des primes à titre d'indemnité pour notre service d'agence, c'est-à-dire 7 % de fr. 3 346 742 = fr. 234 272 (fr. 196 043 en 1924).

d. Division médicale.

1. Au début de l'année est entrée en vigueur l'ordonnance du Conseil fédéral du 6 janvier 1925 sur le *service médical de l'administration générale de la Confédération.* Cette ordonnance règle le service médical de l'administration générale de façon analogue à celui des chemins de fer fédéraux, et nos médecins attitrés sont devenus, à la date ci-dessus, médecins-conseils de l'administration générale. Le rapport du médecin en chef sur son activité dans l'administration de la Confédération constitue une partie du rapport de gestion du bureau fédéral des finances.

2. Notre service médical a eu l'occasion de participer cette année aux *cours d'instruction* du service de l'exploitation, à raison de deux heures d'enseignement dans chacun de ces cours.

3. Les travaux préparatoires étant terminés, on a revisé le *règlement sur l'engagement, l'instruction professionnelle et les examens du personnel de l'exploitation,* du 4 août 1910. La façon de procéder à l'épreuve du sens des couleurs a été, par cette revision, complètement modifiée pour certaines catégories d'agents, qui, désormais, sont examinés par des oculistes d'après des méthodes modernes.

4. Les progrès de l'électrification ont engagé le service médical à recommander de compléter le plus possible l'instruction du personnel quant aux *secours* à donner aux victimes *d'accidents causés par l'électricité.* Des mesures ont également été prises pour permettre d'étudier soigneusement les accidents de ce genre, ainsi que d'en déterminer les causes et les conséquences.

5. En ce qui concerne *l'activité du service médical,* nous avons encore à signaler:

	1925	(1924)
Rapports après examen d'admission	1738	(2940)
Rapports sur les mises à la pension	411	(632)
Examens de contrôle	1796	(1491)

6. Le nombre des *cas de maladie et d'accident* observés en 1925 par la division médicale et compris dans la statistique s'élève à 24 064 (24 804 en 1924), soit 18 241 cas de maladie (19 003) et 5823 accidents (5801).

Le nombre de jours de maladie et d'interruption de service pour cause d'accident, par agent et par année, s'élève pour l'ensemble du personnel, pendant les années 1917 à 1925, aux moyennes suivantes:

1917 : 17,0	1920 : 17,2	1923 : 14,1
1918 : 25,5	1921 : 13,6	1924 : 16,0
1919 : 18,2	1922 : 16,9	1925 : 15,5

II. Département commercial et du contentieux.

A. Généralités.

1. Des *haltes* ont été ouvertes: le 5 juin à *Meierskappel-Risch,* entre Immensee et Rothkreuz, le 1er août à *Itingen,* entre Lausen et Sissach, le 11 octobre à *Oberwil,* entre Zoug et Walchwil.

Celle d'Itingen est installée pour le service des voyageurs, des bagages, des colis express, des charges de produits et des transports de lait. Les deux autres n'ont pas de personnel.

2. Le canal de Scherzligen à la nouvelle gare de Thoune, construit par la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises, et la *station de bateaux de Thoune-gare* ont été mis en service le 27 juin. Cette nouvelle station assure le raccordement du service de navigation à la place de l'ancienne station de Scherzligen. L'exploitation de la *station de chemin de fer et de bateaux de Scherzligen* a été *supprimée* à la même date.

3. La *Conférenee commerciale* des entreprises de transport suisse et des intéressés au trafic a tenu sa 28e séance le 20 février et la 29e le 16 juin.

Dans sa *28e séance* elle a décidé, sur notre proposition, d'accorder à titre d'essai et à certaines conditions, à partir du 1er mai, en cas de maladie ou d'accident et en cas de service obligatoire en Suisse, une prolongation de la durée de validité des abonnements généraux annuels pour une seule personne (même payables par acomptes). Elle a en outre adopté, conformément à notre proposition, un nouveau mode de répartition des recettes provenant de la vente des abonnements généraux.

D'autre part, 15 nouvelles entreprises ont été admises à participer au tarif des abonnements généraux dès le 1er avril.

Les chemins de fer privés se sont ralliés à la nouvelle gradation des taxes de parcours proposée par nous pour l'abaissement général des taxes-marchandises envisagé pour le 1er juillet 1925; les intéressés au trafic, en revanche, ont demandé une plus forte réduction.

Dans sa *29e séance,* la Conférence commerciale s'est occupée de quelques compléments à apporter à son règlement et de diverses questions touchant le trafic des animaux (admission de dispositions ultérieures de l'expéditeur, empêchements à la livraison, livraison à des tiers et réexpédition). Elle a décidé en outre d'accorder divers allégements pour le trafic des marchandises, p. ex. de remettre en vigueur le tarif exceptionnel n° 5 pour fromages par chargements d'au moins 3000 kilogrammes, d'abaisser les taxes d'exportation pour la pâte de bois et la cellulose, et de mettre provisoirement le vieux caoutchouc au bénéfice du tarif exceptionnel n° 22. Une demande de réduction des taxes pour le bois débité a été ajournée, l'affaire n'ayant pas encore paru suffisamment étudiée.

4. *Etat des demandes de concessions de forces hydrauliques* (voir rapport de gestion de 1924, page 13, chiffre 5).

Nous avons conclu avec la commune de Salvan un contrat de concession des forces hydrauliques du Triège.

5. Le *Comité international des transports par chemins de fer* a tenu sa réunion annuelle à Prague les 10 et 11 juin, sous la présidence de notre administration. Il a traité, notamment, des projets de conditions complémentaires uniformes pour les deux nouvelles conventions internationales sur le transport des voyageurs, des bagages et des marchandises signées à Berne le 23 octobre 1924. Il s'est occupé en outre de l'emploi des nouvelles lettres de voiture lors de l'entrée en vigueur de la convention sur le transport des marchandises (C. I. M.), ainsi que des changements à apporter aux conventions conclues entre les administrations membres de l'union.

Les chemins de fer fédéraux ont été réélus administration gérante pour une période de trois ans.

B. Division commerciale.

a. Section du service des voyageurs.

1. Tenant compte d'un besoin, nous avons décidé d'accorder des *abonnements d'écoliers* (qui, dans la règle, ne sont délivrés que pour la fréquentation de l'école ou pour l'apprentissage) à des enfants en âge de scolarité obligatoire, ainsi qu'à des enfants plus jeunes, qui, pour cause d'infirmité ou de maladie, sont obligés de suivre un traitement chez un médecin diplômé ou, sur son ordre, dans un établissement spécial, ou de suivre un cours de lecture labiale.

2. L'essai d'*expédition directe des bagages et colis express* entre quelques stations des C. F. F. et des chemins de fer rhétiques et la station postale de Waldhaus Flims (voir rapport de gestion de 1924, p. 13, chap. B. *a*, ch. 4) ayant donné de bons résultats, cette institution a été étendue dès le 15 juin à un grand nombre d'autres *stations de chemins de fer,* tant des C. F. F. que d'entreprises privées, d'une part, et de *stations d'automobiles postales,* d'autre part.

3. Un nouveau tarif a été mis en vigueur le 1er janvier pour le service des voyageurs et des bagages entre la *France et au delà,* d'une part, et l'*Autriche et au delà,* d'autre part. Il prévoit de nouveau pour le trafic entre Paris et au delà (Londres) et Salzbourg et au delà, comme c'était le cas avant la guerre, l'émission de billets valables au gré du voyageur par la Suisse ou le sud de l'Allemagne.

4. Un service direct des voyageurs et des bagages a été institué le 15 mars entre des stations danoises, suédoises et norvégiennes, d'une part, et des stations suisses, d'autre part, par l'édition d'un *tarif Scandinavie-Suisse.*

5. Un service direct des voyageurs et des bagages a été institué, le 1er juin, entre la *Suisse,* d'une part, et la *Tchécoslovaquie,* la *Pologne,* la *Hongrie,* la *Roumanie,* le *Royaume des Serbes, Croates et Slovènes* et l'*Italie* (par le Brenner), d'autre part.

6. Un tarif de *billets circulaires* pour le *lac de Constance* et les parcours ferroviaires circonvoisins est entré en vigueur le 15 juin.

7. Un service direct des voyageurs et des bagages entre la *Suisse* et l'*Angleterre par Cologne* a été créé le 1er décembre.

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

a. Abonnements généraux:

	Nombre d'abonnements délivrés					
	sans surtaxe pour trains directs		avec surtaxe pour trains directs		au total	
Abonnements généraux de	1925	1924	1925	1924	1925	1924
15 jours	—	—	5 549	4 561	5 549	4 561
30 „	—	—	2 339	2 011	2 339	2 011
Abonnements de *courte durée*	—	—	7 888	6 572	7 888	6 572
3 mois, pour 1 personne [1])	2 848	5 644	10 055	14 922	12 903	20 566
3 „ „ 2 personnes [1])	44	113	365	428	409	541
6 „ „ 1 personne [2])	1 134	261	4 018	793	5 152	1 054
6 „ „ 2 personnes [2])	18	8	135	28	153	36
12 „ „ 1 personne	214	265	691	607	905	872
12 „ „ 2 personnes	10	18	47	42	57	60
Abonnements de *longue durée*	4 268	6 309	15 311	16 820	19 579	23 129

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

au total		part des C. F. F.	
1925	1924	1925	1924
fr. 9 225 483	fr. 9 256 180	fr. 7 632 151	fr. 7 725 226

b. Abonnements donnant droit à des demi-billets:

	Nombre d'abonnements délivrés		Produit de la vente			
			au total		part des C. F. F.	
	1925	1924	1925	1924	1925	1924
pour 3 mois	5 845	6 219	fr. 587 949	fr. 572 707	fr. 521 697	fr. 506 645
„ 12 „	447	263 [3])				

c. Billets combinables suisses:

Nombre des billets délivrés		Produit de la vente			
		au total		part des C. F. F.	
1925	1924	1925	1924	1925	1924
98 715	94 344	fr. 4 796 956	fr. 3 908 291	fr. 3 172 154	fr. 2 659 174

[1]) Y compris les cartes partielles des abonnements de 12 mois payables par acomptes.
[2]) Il s'agit ici de la 3e carte partielle créée par le tarif du 1er juin 1924.
[3]) Sont émis depuis le 1er juin 1924.

d. Billets à coupons combinables internationaux:

Nombre des billets délivrés en Suisse		Recettes [1]) de toutes les administrations suisses		Recettes [1]) part des C. F. F.	
1925	1924	1925	1924	1925	1924
10 428	8 528	fr. 1 791 316	fr. 1 494 057	fr. 1 420 030	fr. 1 180 654

e. La vente des billets pour des parcours des C. F. F. par des agences de voyage privées a produit fr. 11 052 866 (fr. 8 963 249 en 1924).

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. 5 016 523 (fr. 4 886 838 en 1924),
„ „ „ Paris „ „ 1 231 120 („ 862 024 „ 1924),
„ „ „ Berlin „ „ 461 355 („ 104 238 „ 1924[2]).

g. La vente des billets émis pour les *trains spéciaux à prix réduit organisés par l'administration* en 1925 a produit fr. 260 000 (fr. 345 000), après déduction des frais de publicité, s'élevant à peu près à fr. 10 000 (fr. 15 000 en 1924).

La diminution de recettes provient de ce qu'il a été organisé un moins grand nombre de ces trains spéciaux.

9. L'application du *règlement* du 1er mars 1909 sur les réductions de taxes accordées pour le transport *d'objets destinés à des expositions* à été concédée à l'occasion de *54 expositions d'animaux.*

b. Section du service des marchandises.

1. Les modifications et adjonctions suivantes ont été apportées aux *prescriptions générales de tarif* et à la *classification des marchandises:*

La tarification prévue à l'art. 31, lettre *i*, des prescriptions de tarif pour les courses d'essai de *wagons-réservoirs* privés, neufs, avec charge d'eau (calcul du port pour l'eau seulement), a été déclarée applicable à ces mêmes wagons *revisés.*

Les *dalles d'ardoise*, brutes, non emballées, d'une épaisseur de 5 mm au plus, de provenance suisse, destinées à la fabrication d'ardoises à écrire, et les *coings* ont été ajoutés à la nomenclature des marchandises rentrant dans les tarifs spéciaux et qui doivent être transportées dans des wagons fermés (art. 43).

La *farine fourragère* de céréales ou légumes à cosses conforme à l'échantillon-type fixé par le chemin de fer a été transférée du tarif spécial I dans le tarif spécial II. Les compteurs d'électricité ont été mis au bénéfice du tarif spécial I, et les coings au bénéfice du tarif spécial II.

Une nouvelle édition des prescriptions générales de tarif et de la classification des marchandises a été publiée le 1er novembre. Abstraction faite de quelques changements d'ordre rédactionnel, elle n'est que la reproduction du tirage du 1er juin 1921 de l'édition du 1er janvier 1917, tenant compte des modifications résultant des suppléments I à III.

2. L'application du *règlement* sur les *réductions de taxes* accordées pour le transport d'objets destinés à des *expositions*, du 1er mars 1909, a été concédée pour 19 expositions (beaux-arts, industrie et agriculture).

3. Les majorations des *indemnités pour le retard des wagons* mises en vigueur en 1923 pour les gares de Bâle C. F. F. et Bâle A. L., Bâle-St. Jean C. F. F. et Bâle-St. Jean A. L., Le Locle-Col-des-Roches, Buchs (St. G.) et Ste. Marguerite (v. rapport de gestion de 1923, page 23, ch. 3), ont été abrogées le 16 mars. Depuis lors, on applique de nouveau à ces gares les indemnités normales prévues au § 35, litt. *b*, du tarif suisse des frais accessoires.

Il n'est plus perçu d'indemnités de retard pour les wagons de particuliers, étrangers et suisses, séjournant sur des *voies de raccordement privées.*

4. Les *prescriptions pour la livraison et la réexpédition d'envois de marchandises* et les *prescriptions concernant l'acceptation de marchandises pour être tenues à la disposition de tierces personnes ou du consignateur* ont subi quelques changements en faveur des usagers du chemin de fer.

5. Il a été apporté un allégement aux prescriptions en vigueur pour la tarification des *transports locaux*, c'est-à-dire des transports s'effectuant dans le périmètre d'une même gare (avis F. O. nº 287/21), en ce sens qu'il est perçu pour tout wagon utilisé pour de semblables transports, pendant les *premières* 24 heures, une redevance de 10 ct. par 100 kg pour un minimum de 7000 kg, comme c'était le cas précédemment, et, ensuite, seulement l'indemnité de retard prévue au tarif, au lieu de 10 ct. par 100 kg.

La taxe de fr. 4 prévue pour les manœuvres effectuées à bras a été réduite à fr. 3 par homme et par heure.

6. Les modifications des tarifs généraux nécessitées par la réduction des taxes décidée pour les distances supérieures à 150 km sont entrées en vigueur le 1er janvier, aussi bien en *service interne des C. F. F.* que dans tout le *service direct avec les chemins de fer privés suisses.*

---

[1]) Produit des billets émis en Suisse et à l'étranger.
[2]) La vente des billets n'a commencé qu'en juillet 1924.

7. Les *tarifs exceptionnels communs suisses* ont subi diverses modifications et adjonctions, en plus des réductions de taxes opérées le 1er janvier pour les distances dépassant 150 km. Nous en citons les principales.

Le 1er juillet et le 1er août ont paru de nouvelles éditions des tarifs exceptionnels nº 5, pour le transport en petite vitesse de fromages non emballés par expéditions d'au moins 3000 kg, et nº 37, pour l'exportation de fromages de toute espèce par chargements de 5 et de 10 tonnes. Les taxes de ce dernier tarif ont été réduites de 15 % le 7 octobre. L'article „os destinés à la fabrication des engrais" a été transféré du tarif exceptionnel nº 14 dans le tarif exceptionnel nº 22, meilleur marché. Dans le tarif exceptionnel nº 21 pour sel (chlorure de sodium) d'origine suisse, des taxes exceptionnelles ont été introduites pour le transport de sel raffiné par chargements de 10 tonnes de Pratteln à diverses stations de la Suisse orientale et de Mœhlin à certaines stations de la Suisse occidentale. Les objets en gomme élastique (objets en gutta-percha ou en caoutchouc), vieux et usés, les débris de ces objets, les déchets et résidus de la fabrication des objets en gomme élastique, ont été temporairement admis dans la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel nº 22 pour houille de provenance suisse, déchets, etc.

Un nouveau tarif exceptionnel, nº 25, est entré en vigueur le 1er janvier. Il s'applique à diverses marchandises spécialement énumérées du tarif spécial III, remises au transport par chargements de 10 tonnes. Les taxes du tarif exceptionnel nº 35 pour pâte de bois, etc., d'origine suisse, ont été réduites le 1er août.

8. Les *réductions temporaires de taxes* suivantes ont été concédées:

a. Les taxes tarifaires pour les transports de bois en grume, billes et perches par chargements d'au moins 10 000 kg au départ de certaines stations de la Suisse occidentale ont été réduites de 25 % du 15 juillet au 15 septembre, pour les distances de plus de 150 km, avec la restriction toutefois que le port était perçu pour 150 km au moins.

b. Les taxes tarifaires pour le raisin frais (même foulé) et celles pour les châtaignes comestibles fraîches de la récolte indigène, remis au transport par expéditions partielles ou par wagons complets, en grande ou en petite vitesse, ont été réduites de 20 % pendant la période du 15 septembre au 31 décembre.

c. Une réduction de 30 % a été accordée sur les taxes tarifaires pour le moût de raisin, le cidre, le poiré, le 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, et cela pendant la période du 15 septembre au 15 novembre pour le moût de raisin, et pendant celle du 15 septembre au 31 décembre pour le cidre, le poiré, et le moût de cidre et de poiré.

9. Toutes les entreprises de transport participant au service direct des colis express et des marchandises ont accordé la gratuité de transport pour les *dons de toute nature*, à l'exception des matériaux de construction et des combustibles, adressés au comité de secours pour les *incendiés de Süs* (Grisons).

La *gratuité de transport* accordée, par avis F. O. nº 807/19, pour les *dons* de toute nature destinés aux actions de secours aux populations étrangères a été abrogée à la fin de l'année.

10. *Des taxes exceptionnelles* ont été mises en vigueur pour les chargements de 10 tonnes:

a. en trafic interne suisse pour les articles ci-après:
coke provenant d'usines à gaz suisses de Grosswabern à Martigny C. F. F. et de Schlieren à Schaffhouse; carbure de calcium de Viège à Gampel; produits métallurgiques de Choindez, Emmenbrücke, Gerlafingen Klus et Pratteln à différentes stations de la Suisse occidentale; pavés de Schwanden à Bâle C. F. F. et Bâle-St. Jean; sucre raffiné d'Aarberg à diverses stations de la Suisse occidentale; sable, gravier et ballast de diverses stations suisses à Elgg et Ræterschen; soude (calcinée et caustique) de Rekingen à certaines stations de la Suisse centrale et occidentale; talc moulu d'origine suisse de Brigue et Wallenstadt à diverses stations suisses; charbons valaisans de Granges-Lens à Viège et Vernayaz-village;

b. en trafic d'exportation pour les articles suivants:
fil de déchets de coton (5 et 10 tonnes) de Bubikon à Bâle transit (Belgique et Hollande); compteurs d'électricité de Genève-Cornavin, St. Imier et Zoug à différentes stations frontières franco-suisses, italo-suisses, germano-suisses et austro-suisses; carbure de calcium d'Oey-Diemtigen à Iselle transit; déchets de cuir pulvérisés de Zofingue à Bâle transit; cartons, cartons-cuirs (cartons pressés) et cartons-cuirs pour la fabrication de chaussures de Hirschtal et Muhen à diverses stations frontières suisses; prunes sèches (5 et 10 tonnes) de Rorschach à Bâle transit, Delle frontière, Les Verrières frontière et Genève-Cornavin transit; déchets ou cendre de pyrite de Luterbach et Pratteln à Bâle transit, ainsi que d'Uetikon à Bâle transit, Schaffhouse transit et Singen (Hohentwiel) C. F. F. transit; balles de céréales de Lützelflüh-Goldbach à Bâle transit; pierre granulée et pulvérisée de Bern-Bümpliz-Nord à diverses stations frontières franco-suisses; ciment, chaux et gypse de Rekingen à Singen (Hohentwiel) C. F. F. transit;

c. en trafic d'importation:
pour le sucre brut de moins de 98 % de polarisation de Bâle transit, Buchs (St. Gall) transit et Romanshorn transit à Aarberg.

11. L'expédition et le transport des *wagons de particuliers* en trafic avec la *France* ont été soumis, dès le 1er mai, au règlement établi par l'Union internationale des chemins de fer.

12. Un IIIe supplément à la partie II A des *tarifs italo-suisses* à été mis en vigueur le 1er janvier. Il tient compte des réductions générales de taxes opérées à cette même date et renferme en outre des taxes fortement abaissées pour l'exportation de produits métallurgiques de Suisse en Italie.

Le 1er septembre sont entrées en vigueur de nouvelles éditions de la partie I B (prescriptions de tarif et classification des marchandises) et de la partie II B (taxes de soudure pour les *parcours italiens).* Ainsi se trouve enfin réalisée l'adaptation, devenue si nécessaire, de ces tarifs au tarif interne des chemins de fer italiens de l'Etat, entré en force le 1er janvier 1922.

13. Un tarif exceptionnel pour le transport de fer et d'acier, ainsi que d'articles en fer et en acier, de *stations allemandes* à *Chiasso transit, Pino transit* et *Iselle transit,* est entré en vigueur le 16 octobre.

14. Un nouveau *tarif-marchandises belgo-italien* a paru le 16 décembre. Il renferme des taxes pour le transport, par wagons complets, des principaux articles échangés entre la Belgique et l'Italie.

15. Le tarif commun international de transit P. V. n° 403 a été mis en vigueur le 1er décembre pour le transport en petite vitesse, par wagons complets, d'œufs et de volailles mortes de *Buchs (St. G.) transit à Calais, Boulogne* et *Dieppe.*

16. La commission du trafic-marchandises de l'*Union internationale des chemins de fer* s'est réunie à Munich, du 6 au 8 mai, sous la présidence des chemins de fer fédéraux. Elle a élaboré des prescriptions sur l'emballage des marchandises et traité diverses autres questions (nomenclature internationale uniforme des marchandises, désignation des marchandises dans les lettres de voiture, etc.).

c. Section de la publicité.

1. Nos *agences à l'étranger* s'occupent maintenant toutes de la vente des billets, ce service ayant aussi été organisé à celle de New-York. Les résultats espérés du transfert de celle de Paris dans ses nouveaux locaux se sont pleinement réalisés; la fréquentation de ce bureau par les Américains, de plus en plus nombreux à Paris, s'est, notamment, accrue dans une forte proportion. En revanche, nombre de Français s'abstiennent de venir en Suisse, à cause de la dépréciation persistante du change; la propagande que nous faisons en France sert surtout, pour le moment, à maintenir le contact avec le public et à renseigner celui-ci sur le coût réel d'un séjour en Suisse, dont on se fait en maints endroits une idée exagérée. Le développement qu'a pris la nouvelle agence de Vienne est tout à fait satisfaisant.

2. Nous avons décidé de refaire appel à la *commission consultative du service de publicité,* qui depuis 1904 jusqu'en 1914 s'était réunie à des époques régulières et que nous considérons comme un précieux trait d'union entre notre administration et les entreprises de transport, sociétés de développement et autres institutions analogues intéressées au tourisme.

3. La mise en service de la traction électrique sur la ligne entière de Vallorbe à Brigue nous a fourni l'occasion de faire une propagande spéciale pour la *ligne du Simplon;* nous avons, dans ce but, publié une affiche lithographique en couleur et une brochure illustrée, intitulée „L'Electrification de la ligne du Simplon".

4. En fait de *nouveaux imprimés de propagande,* nous avons à mentionner une affiche en couleurs relative à la ligne du St-Gothard et une affiche des sports d'hiver, en héliogravure, ainsi que des brochures et dépliants en différentes langues sur le jeu du golf en Suisse, les voitures-salons des C. F. F. et des horaires combinés pour des voyages par chemin de fer et autobus postaux.

5. Nous avons publié à nouveau les éditions allemande et anglaise de notre grande carte du tourisme. A ce propos, il convient de citer aussi le nombre croissant de *publications de tout genre* (brochures-réclame, guides, indicateurs, dépliants contenant des taxes, etc.) éditées par nos *agences* pour leurs besoins spéciaux.

C. Contrôle du trafic.

1. Un mode de *décomptes trimestriels* a été introduit le 1er janvier, au lieu des anciens décomptes mensuels, pour le service direct suisse des voyageurs et des bagages.

2. Des prescriptions simplifiées ont été édictées pour la *tenue des livres* et de la *caisse des entrepôts.*

3. Il a été procédé dans les gares et entrepôts, ainsi qu'aux agences des C. F. F. à l'étranger, à 1649 *vérifications de caisses et de livres,* se répartissant comme suit:

Arrondissements:	I	II	III
	600	469	580

Les irrégularités découvertes ont été punies. Il ne s'en est, d'ailleurs, pas produit qui revêtent une importance particulière.

4. Il a été *transporté* pendant l'exercice 5 341 608 *voyageurs,* soit 5,53% de plus qu'en 1924. La recette par voyageur est de fr. 1.37 (fr. 1.37 en 1924). L'augmentation du nombre des voyageurs et des recettes est due à une reprise du trafic en général, et principalement à un accroissement constant du mouvement des étrangers.

Dans le service des *marchandises,* les quantités transportées ont diminué de 162 571 tonnes, soit de 0,98%. Le produit moyen par tonne est de fr. 13.52 (fr. 14.93 en 1924). Cette diminution des recettes porte sur tous les mois de l'année, janvier excepté. Le fléchissement considérable du trafic Autriche-Tchécoslovaquie—France, ainsi que l'absence totale des transports de charbons dits „de réparation" d'Allemagne en Italie, sont les principaux facteurs de ce résultat défavorable.

D. Division du contentieux.

I. Assurances.

1. Les *caisses cantonales d'assurance contre l'incendie* nous ont versé la somme de fr. 21 422. 45 pour 10 sinistres.

2. Les objets assurés par nous-mêmes ont, au cours de l'exercice, subi 76 sinistres. Il a été porté à la charge de notre *fonds d'assurance contre l'incendie* fr. 117 261, dont fr. 94 000 environ pour un dépôt de matériel d'électrification, incendié à Renens.

II. Accidents.

Les tableaux statistiques et les comptes fournissent tous renseignements sur le nombre des *accidents ayant donné lieu à responsabilité civile* et qui se sont produits en 1925, ainsi que sur le chiffre des indemnités payées de ce chef.

Au cours de l'exercice, il a été réglé par les Directions d'arrondissement *39 cas de responsabilité,* contre 50 en 1924.

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

a. Adressées aux chemins de fer fédéraux.

Réclamations non liquidées en 1924	3 111	(3 064 en 1924)
Nouvelles réclamations reçues pendant l'exercice	13 440	(15 211 „ „)
Repoussées	3 911	(5 725 „ „)
Admises et pour lesquelles il a été payé une indemnité	9 025	(9 439 „ „)

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

Réclamations transmises aux chemins de fer fédéraux	3 156	(3 163 en 1924)
Réclamations ayant donné lieu à paiement de la part des C. F. F.	1 899	(1 498 „ „)

c. Irrégularités.

Avaries ou pertes partielles	1 264	(1 504 en 1924)
Empêchements à la livraison	1 516	(1 791 „ „)

d. Procès.

Pendants depuis 1924	27	(36 en 1924)
Nouveaux procès en 1925	28	(18 „ „)
Terminés, en tout	26	(27 „ „)

E. Economat.

1. Nous donnons ci-après un aperçu des principaux *matériaux achetés* pendant l'exercice:

Rails en acier	t	10 000
Traverses métalliques	„	5 600
Attaches de rails	„	3 888
Pièces de branchements et croisements	„	4 270
Matériel d'enclenchements	„	137
Grilles en béton armé	Pièces	1 380
Traverses de bois	„	177 200
Fer, acier, cuivre et autres matières pour les ateliers	t	2 448
Sabots de freins et barreaux de grilles pour les ateliers	„	2 270
Lubrifiants pour le matériel roulant	t	1 290
Pétrole, huile de gaz et benzine	„	1 666
Autres huiles et graisses, désinfectants	„	400
Coke, anthracite, etc., pour le chauffage des locaux de service	„	15 160
Charbon de bois	„	80
Fagots pour locomotives	Pièces	75 000
Ciment et autres matériaux de construction	t	1 265
Sable pour locomotives	„	4 000
Carbure	„	174
Savon mou et savon ordinaire	„	89

Draps pour uniformes, pour un chiffre total d'environ fr. 1 455 000; la confection des uniformes a été adjugée pour fr. 1 196 000 environ. La fourniture des étoffes, aussi bien que la confection des vêtements, ont été adjugées exclusivement à des maisons suisses et réparties équitablement entre les diverses parties du pays.

Matières de consommation diverses (matériel de bureau, brosses, couleurs, verre, ampoules électriques, éponges, etc.), objets d'inventaire et outils, d'une valeur totale approximative de . fr. 1 390 000

L'imprégnation des traverses de bois, opérée dans des établissements suisses, a coûté environ . „ 598 000

2. Les *ventes de matériaux de rebut* s'élèvent environ:

a. pour les matériaux des ateliers, à . . . . . fr. 590 000

b. pour le matériel de voie, à . . . . . „ 810 000

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

a. D'une manière générale, les arrivages se sont opérés normalement; il ne s'est produit qu'une légère irrégularité pendant l'été, par suite d'une grève des mineurs dans la Sarre. A la fin de l'année, les livraisons en retard atteignaient environ 8000 t, mais ces arriérés nous parviennent graduellement depuis le commencement de l'année courante.

Les prix ont encore légèrement baissé par rapport à ceux de 1924.

b. Total des arrivages de combustible fossile en provenance de

Belgique	3 035 t
France	71 199 „
Sarre	222 390 „
Allemagne	59 044 „
Silésie	45 „
Fabriques suisses de briquettes	17 539 „
Total	373 252 t

Nos stocks de charbons étaient: au début de 1925, de 200 343 t
à la fin de 1925, „ 142 537 „

III. Département des travaux et de l'exploitation.

a. Généralités.

1. La *Conférence intercantonale des horaires* s'est réunie à Berne, du 16 au 19 mars, pour discuter l'horaire de la période du 5 juin 1925 au 14 mai 1926. Elle a traité au total 972 questions, dont 755 concernaient les chemins de fer fédéraux. Comparativement à celui du 1er juin 1924, le nouvel horaire accuse une augmentation de parcours de 1 243 000 kilomètres-trains, chiffre rond.

2. Du 20 ou 24 octobre a eu lieu à La Haye la *Conférence européenne des horaires et des voitures directes,* à laquelle 16 gouvernements et 120 administrations se sont fait représenter. Les discussions, dirigées par notre administration, avaient principalement pour but d'améliorer les correspondances internationales déjà existantes, d'en créer de nouvelles et d'augmenter les services de voitures directes.

Le résultat peut être considéré comme satisfaisant pour la Suisse.

3. La *VIe session du Comité de l'Union internationale des wagons (Union du R. I. V.)* a eu lieu à Paris, sous la présidence de notre administration, du 8 au 12 décembre. Le Comité a pris un certain nombre de décisions touchant l'interprétation du règlement pour l'emploi réciproque des wagons en service international et tranché quelques litiges entre des administrations membres de l'Union.

4. La sous-commission chargée de l'étude du *frein pour trains de marchandises* par la Ve commission de l'Union internationale des chemins de fer (U. I. C.) s'est réunie à Berne du 6 au 13 mars, sous la présidence de notre administration, pour arrêter le programme définitif des essais des freins Kunze-Knorr et Westinghouse, ainsi que pour discuter plusieurs questions connexes.

Les essais eux-mêmes ont été opérés au cours des mois de mars et d'avril.

Des essais analogues ont eu lieu en outre du 12 au 27 octobre, avec le frein Drolshammer pour trains de marchandises, sur les lignes Berne—Thoune et Airolo—Bellinzone.

5. L'arrêté du Conseil fédéral du 18 août 1923 concernant la *prolongation de la durée du travail* pour le personnel du service d'entretien et de surveillance de la voie, du service des trains et du service de l'équipement et du nettoyage du matériel roulant (voir rapport de gestion de 1923, Généralités, chiffre 4 page 27), arrêté qui était valable jusqu'au 4 juin 1925, n'a pas été renouvelé. De ce fait, la durée moyenne du travail de 8 et 9 heures prévue à l'art. 3, al. 1 et 2, de la loi a été rétablie pour le personnel des services en question.

6. A titre d'essai, nous avons organisé un *service de gardiennes-nettoyeuses* chargées d'accompagner quelques importants trains directs internationaux, et nous avons édicté pour cela un *ordre général provisoire de service,* qui est entré en vigueur le 1er mai.

7. Il y a déjà longtemps qu'on demandait, de divers côtés, la reprise de l'exploitation de la *ligne Weesen-Næfels,* suspendue depuis 1917. Comme nous ne pouvions pas nous y décider sans plus, le Département fédéral des chemins de fer a réuni une conférence à Weesen pour discuter cette question. Nous nous sommes, à cette occasion, déclarés prêts à augmenter par les trains qui s'y prêteraient le mieux, dans le cas où le service serait entièrement supprimé sur le parcours Weesen—Næfels, les correspondances avec Glaris, le Ricken et Wallenstadt. Le Conseil d'Etat du canton de St-Gall s'est rallié, en posant quelques conditions, à la suppression totale de l'exploitation de ladite ligne; celui de Glaris, en revanche, tout en acceptant l'amélioration proposée des correspondances, n'a pas pu faire de déclaration renonçant formellement à cette exploitation, pour le motif que la Landsgemeinde en avait seule la compétence. Il a cependant donné l'assurance que, jusqu'à nouvel ordre, la reprise du service entre Næfels et Weesen ne serait pas demandée.

Le Département fédéral des chemins de fer a pris à ce sujet, le 3 décembre 1925, la décision suivante:

„1. L'exploitation de la ligne Weesen—Næfels demeurera suspendue jusqu'à nouvel avis.

2. Tant que cette exploitation sera suspendue, l'horaire des lignes Uznach—Ziegelbrücke—Weesen et Ziegelbrücke—Glaris—Linthal sera amélioré au moyen de courses d'automotrices, à peu près dans la mesure prévue dans le projet des chemins de fer fédéraux du printemps 1925. La Direction générale est invitée à soumettre dès que possible un projet définitif d'horaire aux gouvernements cantonaux et à notre Département, et à proposer une date pour sa mise en vigueur."

Nous n'avons pas manqué de présenter les propositions qui nous étaient demandées. Le Département des chemins de fer les a approuvées le 22 décembre, et les modifications de l'horaire sont entrées en vigueur le 1er janvier 1926.

b. Service des gares et des trains.

1. Afin d'assurer le recrutement des *agents de gares* dont on aurait besoin jusqu'à fin 1927, on a engagé, au printemps, *140 apprentis.* Des cours finals d'une durée de quatre semaines, suivis des examens de capacité réglementaires, ont été donnés aux apprentis de ce service qui ont achevé leur apprentissage cette année. Enfin, des cours d'instruction ont été donné, en divers endroits, conformément aux prescriptions sur l'instruction professionnelle des fonctionnaires du service des gares; ils ont éte suivis par 1500 agents environ et ont porté sur les diverses branches du service, ainsi que sur d'autres matières du domaine de la culture générale.

2. Dans le but d'élever le niveau de l'instruction générale et professionnelle du personnel en cause, nous avons mis en vigueur le 1er mai un nouvel *ordre général de service concernant l'admission des apprentis au service des trains et l'instruction professionnelle des agents des trains.* La durée de l'apprentissage a été en partie prolongée et doit être utilisée plus rationnellement que par le passé. Il est institué, entre autres, des cours d'instruction spéciaux pour développer les connaissances professionnelles de ces agents.

3. Sur notre demande, le Département fédéral des chemins de fer nous a renouvelé, en application de l'art. 16 de la *loi sur la durée du travail* et du § 41 de l'ordonnance d'exécution ,I l'autorisation de prendre les mesures suivantes le dimanche et les jours fériés, à l'exception de certains jours de fête, savoir: de compléter par des wagons complets de petite vitesse la charge des trains omnibus peu fréquentés et des courses de locomotives haut-le-pied, de faire travailler dans les halles aux marchandises, ainsi que de faire circuler des trains de marchandises sur les lignes d'accès à certaines gares frontières. Il est fait usage de cette autorisation, en tant que cela était nécessaire pour assurer une prompte circulation du matériel roulant et, en particulier, pour accélérer le transport des marchandises.

4. Afin d'accélérer le *transport des marchandises,* nous avons pris des mesures grâce auxquelles les envois de grande vitesse consignés avant 17 heures pour des distances ne dépassant pas 150 km peuvent être mis à la disposition du destinataire le lendemain matin déjà, dès 9 heures. Cette innovation est entrée en vigueur le 23 novembre.

c. Service de la traction et des ateliers.

1. Les *ateliers de Fribourg* ont été fermés le Ier août (voir rapport de gestion de 1924, page 22, chiffre 2).

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

2	locomotives monophasées	de la série	$A^e\ {}^4/_7$,
2	„ de manœuvres monophasées	„ „ „	$E^e\ {}^2/_2$,
1	locomotive à crémaillère, à quatre cylindres et à vapeur saturée	„ „ „	$HG\ {}^3/_3$, pour la ligne du Brunig,
8	voitures à quatre essieux	„ „ „	$AB^{4ü}$,
6	„ „ „ „	„ „ „	$BC^{4ü}$,
20	„ „ „ „	„ „ „	$C^{4ü}$,
4	„ „ „ „	„ „ „	C^4, pour la ligne du Brunig,
7	wagons basculants pour le transport du ballast,		
6	trucs-transporteurs pour la ligne du Brunig.		

Nous avons, en outre, acheté des chemins de fer rhétiques deux locomotives à tender de la série $G\ {}^3/_4$, pour remplacer des locomotives $G\ {}^3/_3$ de la ligne du Brunig, à mettre au rebut.

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

224 locomotives de ligne,
2 locomotives de manœuvres,
14 automotrices (15 000 volts),
10 „ (5 500 volts, Seetal),
16 tracteurs à accumulateurs.

4. Les expériences auxquelles ont donné lieu, au cours des dernières années, les trois modèles de *locomotives électriques* $A^e\ {}^3/_6$ *pour trains directs* ayant démontré que le type $A^e\ {}^3/_6\ {}^I$ est celui qui convient le mieux à nos besoins, nous avons décidé de ne plus commander à l'avenir que des locomotives pour trains directs de ce type.

5. Nous avons fait poser le *chauffage électrique* dans 430 voitures et munir 92 fourgons de canalisations électriques de chauffage. Les appareils de chauffage installés jusqu'à maintenant ont, d'une manière générale, répondu à l'attente.

6. 21 voitures de la série AB ont été *transformées* en voitures de la série C, pour pouvoir être utilisées plus rationnellement.

Jusqu'à fin 1925 nous avons ordonné la transformation de 203 voitures des séries AB, AB^3 et B^3 en voitures des séries C et C^3, et de 14 voitures de la série BC^4 en voitures de la série C^4.

d. Travaux.

1. Le budget de construction de 1925 prévoyait pour les *travaux de construction* du chemin de fer et des entreprises accessoires une dépense totale de fr. 106 177 640, dont fr. 41 433 140 pour l'électrification, fr. 30 663 000 pour le matériel roulant, fr. 1 116 900 pour le mobilier, les ustensiles, les services auxiliaires et les entreprises accessoires, et fr. 32 964 600 pour travaux de construction de chemin de fer proprement dits. Les dépenses effectives ont atteint fr. 103 272 786, soit fr. 2 904 854 de moins qu'il n'était prévu. Les dépenses pour travaux de construction du chemin de fer se sont élevées à fr. 27 968 093; elles sont donc restées à fr. 4 996 507 en dessous des prévisions budgétaires.

2. Les *travaux de chômage subventionnés par la Confédération,* pour lesquels un crédit de fr. 27 900 000 nous a été accordé par le Conseil fédéral conformément à l'arrêté fédéral du 21 octobre 1921, sont achevés, à l'exception des travaux d'agrandissement de la gare de Fribourg, et le décompte en est établi. Jusqu'à la fin de 1925, il a été dépensé au total fr. 26 837 350. 95 pour les travaux de ce genre, dont fr. 17 667 652. 80 demeurent à la charge des chemins de fer fédéraux et fr. 9 169 698. 15 ont été couverts par les subventions de la Confédération.

3. Parmi les *travaux importants* qui ont été *achevés,* nous citerons: Pose de la double voie Oberrieden—Richterswil et construction de la plate-forme pour la double voie Soleure-Ouest—Longeau; remplacement du passage à niveau de la route d'Aarau, à Olten, par un passage inférieur; remplacement des passages à niveau de l'Engstringerstrasse, à Schlieren, et de la Römerstrasse, à Winterthour, par des passages supérieurs; transformation des viaducs métalliques de l'Orbe, près Le Day, et de Worblaufen, entre Berne et Zollikofen, par des ponts en maçonnerie; ronforcement du pont sur le Rhin de la ligne bâloise de raccordement.

4. *Travaux importants en cours d'exécution:* Agrandissement des gares de Thoune, Neuchâtel, Fribourg, Lucerne, Chiasso et Ziegelbrücke; déviation de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich sur le territoire de la ville de Zurich; construction de la gare de triage sur le Muttenzerfeld, près Bâle; construction d'un raccordement direct entre les lignes du Hauenstein et d'Aarau, près Olten; exhaussement du remblai de la voie pour l'établissement du passage inférieur de la Zürcherstrasse, à Brougg; établissement d'un passage inférieur donnant accès au quartier du Besso, à Lugano; modification des installations de la station de Mendrisio pour l'entrée du chemin de fer Mendrisio—Stabio; construction d'une nouvelle remise à locomotives à la Geroldstrasse, à Zurich; agrandissement des ateliers d'Yverdon pour l'entretien des locomotives électriques.

Quant aux *grands ponts métalliques* qui doivent être transformés en ponts en *maçonnerie* ou en *béton* et auxquels on a travaillé pendant l'année, nous citerons: le viaduc de Maconnens, entre Palézieux et Oron; le viaduc de Grandfey, à Fribourg; celui de la Sitter, à Bruggen; celui de la Glatt, à Flawil, et celui de la Thour, à Schwarzenbach.

e. Entretien de la voie.

Indépendamment de l'entretien courant et des renouvellements de voies, nous avons à mentionner les *mportants travaux d'entretien* et *événements extraordinaires* suivants:

1. Achèvement des travaux de *déblaiement* nécessités par l'*éboulement de rochers* qui a eu lieu le 8 novembre 1924 entre *Weesen* et *Mühlehorn.*

2. Il s'est produit sur le *versant sud du Gothard,* vers le milieu de février, de fortes chutes de neige suivies de pluies qui ont occasionné des glissements de neige et des avalanches entraînant dans la circulation des trains des perturbations assez importantes:

a. le *14 février,* retards de $^1/_2$ heure à $6^1/_2$ heures de trains directs et omnibus;
b. le *15 février,* interruption totale du service entre Ambri-Piotta et Airolo de $2^1/_2$ heures à 17 heures.

3. Le 15 février, vers 18 heures, une avalanche de neige *mélangée de blocs de pierre* a recouvert les deux voies à la *sortie sud du tunnel du Simplon.* La circulation des trains a pu être rétablie le soir même dans le tunnel II, tandis que le déblaiement de la voie du tunnel I a exigé deux jours.

4. Le piédroit de gauche du *tunnel de Horgen* s'est déplacé dans la nuit du 12 au 13 décembre, sur le parcours du km 17.865 au km 17.894, par suite de désagrégation de la roche marneuse à la base des fondations. Les trains ont dû être détournés par Affoltern a. A. jusqu'au 15 décembre, date à laquelle le service a pu être repris par le tunnel. On a immédiatement commencé les travaux de reconstruction.

f. Electrification.

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

Le groupe d'usines d'Amsteg-Ritom a produit en chiffres ronds 143,5 millions de kWh d'énergie monophasée, dont 95,8 millions ont été fournis par l'usine d'Amsteg, 5,3 millions par l'usine auxiliaire de Gœschenen et 42,4 millions par l'usine de Ritom. De ce total 139,8 millions de kWh environ ont été utilisés pour la traction

électrique. Au regard de l'année précédente, la consommation d'énergie a augmenté de 30 millions de kWh, c'est-à-dire d'environ 27 %, par suite de la mise en service de la traction électrique sur les parcours Zurich—Olten (21 janvier), Zurich—Winterthour (6 août) et Olten—Berne (25 novembre). La puissance de ce groupe d'usines était ainsi utilisée jusqu'à concurrence de 75 % environ. Il n'y a pas eu de perturbations sérieuses dans les usines.

Usine de Ritom.

Le niveau du lac Ritom a atteint son point le plus bas au milieu d'avril; il était alors à 20 mètres au-dessous de la couronne du déversoir du barrage. Grâce au fort débit de la Reuss et de ses affluents, une moyenne de 96%, chiffre rond, de l'énergie nécessaire a pu être fournie dès ce moment-là par l'usine d'Amsteg et l'usine auxiliaire de Gœschenen, de sorte que celle de Ritom n'a plus été mise à contribution que pour les pointes. A fin septembre, l'accumulation de l'eau dans le lac Ritom avait de nouveau atteint son maximum de 26 millions de mètres cubes. On a recommencé à utiliser l'eau de ce lac vers la fin du mois de novembre, et à la fin de l'année la réserve utile était encore de 21,5 millions de mètres cubes.

L'usine de Ritom a été mise hors de service du 22 juillet au 11 novembre, pour permettre la construction d'un anneau de béton armé dans la galerie d'amenée. On a profité de l'occasion pour reviser à fond les quatre groupes de machines, ainsi que les appareils de distribution et les transformateurs.

Usine d'Amsteg.

Pendant que l'usine de Ritom était hors de service, celle d'Amsteg a fourni seule l'énergie monophasée nécessaire à la traction. Il a été cédé pendant l'exercice environ 51,5 millions de kWh à la S. A. suisse pour le transport et la distribution d'électricité (36,5 millions en 1924).

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

Usine de Barberine.

Cette usine a produit pendant l'année environ 23,1 millions de kWh, dont 22,5 millions ont été consommés par la traction. L'utilisation de l'usine a ainsi atteint le 38% de sa puissance. L'accroissement de consommation de 14,2 millions de kWh par rapport à celle de l'année précédente provient principalement de la mise en service de la traction électique sur les lignes Lausanne—Yverdon (1er février), Daillens—Le Day (1er mars), Le Day—Vallorbe (5 juin) et Renens—Genève (22 décembre).

Le barrage, qui cube au total 206 000 m³, a été achevé en août. Dès fin juillet on a pu accumuler toute l'eau captée pour l'alimentation du lac de Barberine. Celui-ci a atteint son niveau le plus élevé en octobre, par 23 m en dessous de la couronne du déversoir; son volume utile était à ce moment-là de 12 500 000 m³.

Usine de Vernayaz.

Les travaux de captage de l'Eau-Noire ont été entrepris au printemps. On a travaillé au revêtement de la galerie d'amenée sur tout son parcours de Châtelard-Trient au château d'eau. Les creusages pour le bassin de compensation des Marécottes ont été en grande partie achevés, et l'on a pu commencer les travaux de bétonnage. L'infrastructure de la conduite forcée et le funiculaire étant terminés, on a entrepris le montage de la conduite même. Le gros œuvre du bâtiment des machines est achevé. Les fondations du bâtiment des appareils de distribution et des transformateurs sont établies, et l'on a entrepris en décembre le montage de la charpente métallique de ce bâtiment. Le canal de fuite est à peu près à moitié construit. Tous les travaux avancent conformément au programme.

3. *Sous-stations.*

La sous-station de Bussigny a été mise en service le 16 janvier, et celle de Seebach le 2 août.

4. *Ligne de contact.*

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

Zurich—Olten	63	km,	le	21 janvier
Lausanne—Yverdon	38	„	„	1er février
Daillens—Le Day	24	„	„	1er mars
Le Day—Vallorbe	3	„	„	5 juin
Zurich—Kloten/Wallisellen—Winterthour	40	„	„	6 août
Olten—Berne	60	„	„	25 novembre
Renens—Genève	56	„	„	22 décembre

Les travaux ont été poursuivis sur les parcours Lausanne—Palézieux, Brougg—Pratteln et Zurich—Rapperswil.

5. *Lignes de transport.*

Les lignes de transport Brougg—Seebach et Mühleberg—Berthoud ont été mises en service le 6 août et le 25 novembre. La première alimente le parcours Zurich—Winterthour et la seconde le parcours Herzogenbuchsee—Berne.

Frais d'installation de la traction électrique de 1907 à 1925.

Installation de la traction électrique	Dépenses à fin 1924		Dépenses en 1925		Dépenses à fin 1925							
					Travaux achevés		Travaux en cours d'exécution		Dépenses de construction à la charge du compte d'exploitation		Total	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct	Fr.	Ct.
1. Généralités, levés de plans et études de projets	**3 695 050**	**12**	**528 244**	**95**	**4 222 718**	**57**	—	—	**576**	**50**	**4 223 295**	**07**
2. Acquisition de forces hydrauliques	**4 430 164**	**40**	**139 394**	**05**	**1 280 590**	**60**	**631 637**	**10**	§ **2 657 330**	**75**	**4 569 558**	**45**
a. Bassin de la Reuss (canton d'Uri)	1 384 204	75	—	—	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 Mœrel	476 697	95	40 000	—	130 586	85	—	—	386 111	10	516 697	95
d. Forces de la Binna . .	93 938	80	5 140	—	45 023	15	—	—	54 055	65	99 078	80
e. Barberine et Eau-Noire .	381 887	35	24 683	45	343 570	80	—	—	63 000	—	406 570	80
f. Trient et Triège . . .	128 930	50	69 570	60	—	—	149 587	10	48 914	—	198 501	10
g. Lac de Lucendro . . .	550	—	—	—	—	—	550	—	—	—	550	—
h. Usine de l'Etzel	220 000	—	—	—	—	—	220 000	—	—	—	220 000	—
i. Forces de l'Aar entre Aarau et Wildegg . . .	313 500	—	—	—	—	—	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	**119 057 785**	**87**	**10 142 985**	**27**	**112 129 254**	**10**	**17 070 066**	**34**	**1 450**	**70**	**129 200 771**	**14**
a. Usine de Brigue-Iselle .	2 037 850	73	—	—	2 037 850	73	—	—	—	—	2 037 850	73
b. Usine d'Amsteg	48 406 891	17	756 861	67	49 163 752	84	—	—	—	—	49 163 752	84
c. Usine auxiliaire de Gœschenen	508 814	48	—	—	508 814	48	—	—	—	—	508 814	48
d. Usine de Ritom . . .	22 851 166	66	214 009	85	23 063 725	81	—	—	1 450	70	23 065 176	51
e. Usine de Barberine . .	36 800 841	34	554 268	90	37 355 110	24	—	—	—	—	37 355 110	24
f. Usine de Vernayaz . .	7 621 755	40	8 611 924	85	—	—	16 233 680	25	—	—	16 233 680	25
g. Usine de Rupperswil .	747 839	85	— 4 040	—	—	—	743 799	85	—	—	743 799	85
h. Usine de l'Etzel . . .	82 626	24	9 960	—	—	—	92 586	24	—	—	92 586	24
4. Lignes de transport	**25 226 936**	**74**	**2 338 417**	**28**	**26 662 331**	**58**	**902 911**	**24**	**111**	**20**	**27 565 354**	**02**
a. Amsteg-Ritom-Giubiasco-Melide	12 422 260	90	106 381	40	12 528 642	30	—	—	—	—	12 528 642	30
b. Amsteg-Steinen-Immensee	3 033 080	51	19 946	—	3 053 026	51	—	—	—	—	3 053 026	51
c. Immensee — Rothkreuz — Sihlbrugg	1 031 039	11	— 100	—	1 030 939	11	—	—	—	—	1 030 939	11
d. Rothkreuz—Olten . . .	2 242 144	04	7 593	26	2 249 737	30	—	—	—	—	2 249 737	30
e. Rothkreuz—Emmenbrücke	463 077	23	8 992	15	472 069	38	—	—	—	—	472 069	38
f. Brigue—Granges . . .	929 397	05	—	—	929 397	05	—	—	—	—	929 397	05
g. Châtelard — Vernayaz — Puidoux	3 341 731	98	— 22 732	47	3 318 999	51	—	—	—	—	3 318 999	51
h. Puidoux—Bussigny . .	750 817	80	79 547	50	830 365	30	—	—	—	—	830 365	30
i. Vernayaz—Romanel . .	468 897	32	57 843	67	526 740	99	—	—	—	—	526 740	99
k. Vernayaz — Rupperswil (ligne principale) . . .	—	—	859 312	39	—	—	859 312	39	—	—	859 312	39
l. Hendschiken-Brougg . .	244 962	25	6 604	70	251 455	75	—	—	111	20	251 566	95
m. Brougg—Seebach . . .	48 817	45	610 108	47	658 925	92	—	—	—	—	658 925	92
n. Mühleberg—Berthoud . .	250 711	10	561 321	36	812 032	46	—	—	—	—	812 032	46
o. Steinen-Altendrf.-Gossau/Seebach	—	—	43 598	85	—	—	43 598	85	—	—	43 598	85
5. Sous-stations	**23 794 315**	**51**	**4 227 499**	**01**	**25 663 814**	**52**	**2 330 491**	**55**	**27 508**	**45**	**28 021 814**	**52**
a. Melide	1 807 685	67	—	—	1 806 891	67	—	—	794	—	1 807 685	67
b. Giubiasco	2 525 649	33	—	—	2 523 984	48	—	—	1 664	85	2 525 649	33
c. Giornico	2 620 881	17	— 290	80	2 612 886	97	—	—	7 703	40	2 620 590	37
d. Gœschenen	2 484 951	—	2 467	85	2 486 030	70	—	—	1 388	15	2 487 418	85
e. Steinen	2 895 463	90	19 278	70	2 904 070	—	—	—	10 672	60	2 914 742	60
f. Sihlbrugg	1 420 231	29	— 15 853	85	1 404 359	94	—	—	17	50	1 404 377	44
g. Emmenbrücke	1 372 646	36	— 9 475	35	1 363 171	01	—	—	—	—	1 363 171	01

Frais d'installation de la traction électrique de 1907 à 1925.

Installation de la traction électrique	Dépenses à fin 1924		Dépenses en 1925		Dépenses à fin 1925							
					Travaux achevés		Travaux en cours d'exécution		Dépenses de construction à la charge du compte d'exploitation		Total	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
h. Brougg	1 121 521	65	361 799	70	1 481 929	30	—	—	1 392	05	1 483 321	35
i. Olten	1 574 473	34	20 177	35	1 594 650	69	—	—	—	—	1 594 650	69
k. Vernayaz	1 384 067	—	35 921	50	1 419 988	50	—	—	—	—	1 419 988	50
l. Puidoux	1 781 192	76	47 518	29	1 827 744	75	—	—	966	30	1 828 711	05
m. Loèche	290 759	19	—	—	290 759	19	—	—	—	—	290 759	19
n. Granges	410 174	83	—	—	410 174	83	—	—	—	—	410 174	83
o. Bussigny	1 267 761	45	424 488	15	1 692 249	60	—	—	—	—	1 692 249	60
p. Coppet	—	—	20 609	15	—	—	20 609	15	—	—	20 609	15
q. Berthoud	161 870	15	474 749	37	—	—	635 125	92	1 493	60	636 619	52
r. Seebach	674 986	42	955 967	10	1 629 537	52	—	—	1 416	—	1 630 953	52
s. Puidoux (station de distr.)	—	—	410 316	30	—	—	410 316	30	—	—	410 316	30
t. Chiètres (»)	—	—	762 637	78	—	—	762 637	78	—	—	762 637	78
u. Rupperswil (»)	—	—	483 703	95	—	—	483 703	95	—	—	483 703	95
v. Fribourg	—	—	17 505	15	—	—	17 505	15	—	—	17 505	15
w. Thoune	—	—	215 385	37	215 385	37	—	—	—	—	215 385	37
x. Gossau	—	—	551	30	—	—	551	30	—	—	551	30
y. Sargans	—	—	42	—	—	—	42	—	—	—	42	—
6. Lignes de contact	**80 809 672**	**42**	**9 554 745**	**96**	**83 011 956**	**75**	**7 269 168**	**83**	**83 292**	**80**	**90 364 418**	**38**
a. Thoune—Berne	5 255 131	55	– 244 485	37	4 977 318	48	—	—	33 327	70	5 010 646	18
b. Erstfeld—Bellinzone	19 022 036	38	8 625	75	18 985 325	78	—	—	45 336	35	19 030 662	13
c. Bellinzone—Chiasso	7 142 507	55	92 887	08	7 234 749	63	—	—	645	—	7 235 394	63
d. Erstfeld—Lucerne	8 442 496	09	—	—	8 442 496	09	—	—	—	—	8 442 496	09
e. Immensee—Rothkreuz	237 834	10	—	—	237 834	10	—	—	—	—	237 834	10
f. Arth-Goldau—Zurich et Zoug—Lucerne	6 427 553	24	2 181	15	6 429 734	39	—	—	—	—	6 429 734	39
g. Lucerne—Olten—Bâle	9 306 448	56	39 838	80	9 346 287	36	—	—	—	—	9 346 287	36
h. Brigue—Iselle	1 501 442	80	—	—	1 501 442	80	—	—	—	—	1 501 442	80
i. Brigue—Sion	2 704 837	45	813	80	2 702 981	05	813	80	1 856	40	2 705 651	25
k. Sion—Lausanne	6 966 431	86	47 273	85	7 013 705	71	—	—	—	—	7 013 705	71
l. Lausanne—Vallorbe et Daillens—Yverdon	5 096 097	35	– 527 983	05	4 568 114	30	—	—	—	—	4 568 114	30
m. Palézieux — Lausanne — Genève	389 673	—	3 953 877	37	—	—	4 343 550	37	—	—	4 343 550	37
n. Palézieux—Fribourg-Berne	—	—	287 196	95	—	—	287 196	95	—	—	287 196	95
o. Zurich—Olten	4 889 645	99	– 112 797	53	4 774 721	11	—	—	2 127	35	4 776 848	46
p. Olten—Berne	1 791 074	68	1 639 934	65	3 431 009	33	—	—	—	—	3 431 009	33
q. Thalwil—Richterswil	1 162 287	83	– 56 474	80	1 105 813	03	—	—	—	—	1 105 813	03
r. Zurich—Rapperswil	900	10	1 174 560	20	—	—	1 175 460	30	—	—	1 175 460	30
s. Zurich—Winterthour	473 273	89	1 787 149	70	2 260 423	59	—	—	—	—	2 260 423	59
t. Winterthour—St. Gall—Rorschach	—	—	129 482	65	—	—	129 482	65	—	—	129 482	65
u. Brougg—Pratteln	—	—	1 323 141	91	—	—	1 323 141	91	—	—	1 323 141	91
v. Rothkreuz—Rupperswil	—	—	9 522	85	—	—	9 522	85	—	—	9 522	85
7. Etablissement du profil d'espace libre (infrastructure, superstructure et bâtiments)	**9 334 213**	**16**	**2 012 359**	**95**	**5 347 177**	**95**	**609 035**	**67**	**5 390 359**	**49**	**11 346 573**	**11**
a. Thoune—Berne	350 381	86	—	—	36 520	30	—	—	313 861	56	350 381	86
b. Erstfeld—Bellinzone	2 931 896	84	—	—	2 095 632	47	—	—	836 264	37	2 931 896	84
c. Bellinzone—Chiasso	1 359 229	30	4 947	05	1 008 918	30	—	—	355 258	05	1 364 176	35
d. Erstfeld—Lucerne	916 867	04	—	—	552 044	23	—	—	364 822	81	916 867	04
e. Immensee—Rothkreuz	6 178	60	—	—	222	50	—	—	5 956	10	6 178	60
f. Arth-Goldau—Zurich et Zoug—Lucerne	542 112	07	1 748	90	44 551	40	—	—	499 309	57	543 860	97
g. Lucerne—Olten—Bâle	889 441	40	22 784	65	377 792	10	—	—	534 433	95	912 226	05
h. Brigue—Sion	128 588	45	5 688	20	69 713	35	3 379	75	61 183	55	134 276	65
i. Sion—Lausanne	733786	45	– 2 503	15	195 743	90	—	—	535 539	40	731 283	30
k. Lausanne — Vallorbe et Daillens—Yverdon	622 873	30	38 086	85	304 761	75	—	—	356 198	40	660 960	15
l. Palézieux — Lausanne — Genève	165 923	70	759 966	60	—	—	430 733	40	495 156	90	925 890	30

Frais d'installation de la traction électrique de 1907 à 1925.

Installation de la traction électrique	Dépenses à fin 1924		Dépenses en 1925		Dépenses à fin 1925							
					Travaux achevés		Travaux en cours d'exécution		Dépenses de construction à la charge du compte d'exploitation		Total	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct
m. Palézieux—Fribourg—Berne	—	—	135 400	85	—	—	80 400	40	55 000	45	135 400	85
n. Zurich—Olten	476 272	—	120 466	42	243 348	75	—	—	353 389	67	596 738	42
o. Olten—Berne	108 356	25	226 324	50	171 387	85	—	—	163 292	90	334 680	75
p. Thalwil—Richterswil	32 397	90	726	10	9 340	55	—	—	23 783	45	33 124	—
q. Zurich—Rapperswil	—	—	150 659	42	—	—	65 936	87	84 722	55	150 659	42
r. Zurich—Winterthour	11 767	10	372 896	14	237 200	50	—	—	147 462	74	384 663	24
s. Winterthour—St. Gall—Rorschach	56 017	90	138 857	47	—	—	25 704	50	169 170	87	194 875	37
t. Brougg—Pratteln	2 123	—	36 309	95	—	—	2 880	75	35 552	20	38 432	95
8. Installations à courant faible (télégraphe, téléphone, signaux, etc.)	**29 893 038**	**66**	**18 719 163**	**99**	**39 611 865**	**78**	**5 868 918**	**40**	**3 131 418**	**47**	**48 612 202**	**65**
a. Thoune—Berne	1 119 993	24	—	—	1 050 489	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	2 449 785	57	33	75	2 172 939	36	—	—	276 879	96	2 449 819	32
d. Erstfeld—Lucerne	2 869 564	60	2 888	—	2 374 257	96	—	—	498 194	64	2 872 452	60
e. Immensee—Rothkreuz	120 798	15	—	—	103 671	20	—	—	17 126	95	120 798	15
f. Arth-Goldau — Zurich et Zoug—Lucerne	2 943 957	15	10 108	20	2 723 886	45	—	—	230 178	90	2 954 065	35
g. Lucerne—Olten—Bâle	2 071 283	48	1 207 805	45	3 035 085	71	—	—	244 003	22	3 279 088	93
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	2 577 365	36	3 163 242	80	5 388 102	70	—	—	352 505	46	5 740 608	16
l. Lausanne—Vallorbe et Daillens—Yverdon	2 154 017	78	619 168	—	2 555 650	35	—	—	217 535	43	2 773 185	78
m. Palézieux — Lausanne — Genève	305 952	55	4 162 034	45	—	—	4 340 890	90	127 096	10	4 467 987	—
n. Palézieux—Fribourg—Berne	—	—	329 105	75	—	—	326 747	95	2 357	80	329 105	75
o. Zurich—Olten	1 885 335	13	2 144 522	40	3 875 415	15	—	—	154 442	38	4 029 857	53
p. Olten—Berne	409 462	40	2 896 529	07	3 176 480	05	—	—	129 511	42	3 305 991	47
q. Thalwil—Richterswil	270 334	55	645 211	95	891 058	92	—	—	24 487	58	915 546	50
r. Zurich—Rapperswil	—	—	850 563	35	—	—	849 112	35	1 451	—	850 563	35
s. Zurich—Winterthour	213 693	75	2 335 390	67	2 521 534	11	—	—	27 550	31	2 549 084	42
t. Brougg—Pratteln	—	—	352 560	15	—	—	352 167	20	392	95	352 560	15
9. Installations pour la traction électr.	**7 485 774**	**08**	**1 057 636**	**02**	**7 836 297**	**86**	**2 373**	**80**	**704 738**	**44**	**8 543 410**	**10**
a. Ateliers d'Yverdon	995 590	95	770 842	40	1 705 161	75	—	—	61 271	60	1 766 433	35
b. Ateliers de Bellinzone	2 974 104	64	—	—	2 952 199	64	—	—	21 905	—	2 974 104	64
c. Ateliers de Zurich	2 383 546	41	—	—	2 228 534	91	—	—	155 011	50	2 383 546	41
d. Dépôts du Ier arrond^t^	125 331	25	2 455	35	124 889	10	2 373	80	523	70	127 786	60
e. Dépôts du IIe arrond^t^	636 396	05	189 511	85	577 420	65	—	—	248 487	25	825 907	90
f. Dépôts du III arrond^t^	370 804	78	94 826	42	248 091	81	—	—	217 539	39	465 631	20
	303 726 950	**96**	**48 720 446**	**48**	**305 766 007**	**71**	**34 684 602**	**93**	**11 996 786**	**80**	**352 447 397**	**44**
Subvention de la Confédération pour accélération de l'électrificat.	-10 000 000	—	-10 000 000	—	—	—	-20 000 000	—	—	—	-20 000 000	—
Total, Installation de la traction électr.	**293 726 950**	**96**	**38 720 446**	**48**	**305 766 007**	**71**	**14 684 602**	**93**	**11 996 786**	**80**	**332 447 397**	**44**
Acquisition de matériel roulant électr.	**129 316 459**	**52**	**30 889 611**	**34**	**149 665 579**	**25**	**10 540 491**	**61**	—	—	**160 206 070**	**86**
a. 295 locomotives électriques, dont 69 en construction	126 801 419	52	27 055 101	34	144 277 419	25	9 579 101	61	—	—	153 856 520	86
b. 15 automotrices électriques, dont 7 en construction	2 515 040	—	3 834 510	—	5 388 160	—	961 390	—	—	—	6 349 550	—
Total général	**423 043 410**	**48**	**69 610 057**	**82**	**455 431 586**	**96**	**25 225 094**	**54**	**11 996 786**	**80**	**492 653 468**	**30**

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 au compte des „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 les excédents de recettes du compte de profits et pertes de 1923 et 1924, s'élevant ensemble à		„ 18 844 521. 50
de sorte que le déficit de guerre du bilan au 31 décembre 1924 se montait encore à		fr. 191 912 761. 03
De cette somme nous déduisons encore l'excédent des recettes du compte de profits et pertes de 1925, s'élevant à		„ 1 484 941. 07
Montant du déficit de guerre du bilan au 31 décembre 1925		fr. 190 427 819. 96

Les comptes de 1925 qui suivent renferment, comme ceux des années précédentes, les amortissements pour les anciennes installations disparues en 1925 ensuite de nouvelles constructions, l'annuité pour l'amortissement des frais d'emprunts, les versements aux fonds spéciaux, les versements statutaires à la caisse de pensions et de secours et la quote annuelle, admise jusqu'ici, pour l'intérêt et l'amortissement de son déficit, ainsi que les mises en réserve pour l'amortissement légal du capital dans un délai de 100 ans. Les comptes contiennent ainsi toutes les opérations à effectuer en vertu des prescriptions légales et réglementaires.

La situation financière des chemins de fer fédéraux exige impérieusement que l'on observe aussi à l'avenir 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. Ce n'est que dans ces conditions qu'il sera possible de faire disparaître petit à petit du bilan les non-valeurs qu'il renferme encore aujourd'hui.

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

résolutions

suivantes:

„1. Les comptes de 1925 et le bilan au 31 décembre 1925 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1925 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 1926.

Pour la Direction générale des chemins de fer fédéraux:

Le président,

Zingg.

Annexes:

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