

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1926)

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 1926
Autor: Schrafl.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676109>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

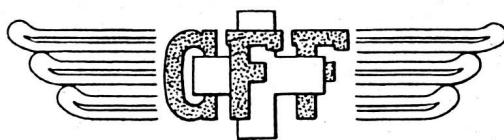
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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

Terms of use

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

Download PDF: 15.01.2026

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



Rapport

présenté par la

Direction générale des chemins de fer fédéraux

au

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

sur la

gestion pendant l'année 1926.



Monsieur le président de la Confédération,

Messieurs les conseillers fédéraux,

Pour nous conformer à l'art. 5 de la loi du 1^{er} février 1923 sur l'organisation et l'administration des chemins de fer fédéraux, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur la gestion et les

comptes de notre entreprise pour 1926, en vous priant de vouloir bien les soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

I. Etendue du réseau.

La longueur des lignes appartenant à la Confédération accusait à la fin de l'exercice de 1926:

	Longueur réelle (Propriété des C.F.F.) km	Longueur exploitée (Propriété des C.F.F. sans les lignes remises à bail *) km
I ^{er} arrondissement	923,868	940,119
II ^e »	964,186	976,508
III ^e »	993,944	1011,271
Total	2881,998	2927,898

* Bâle C.F.F.-St-Jean
front. nat. 5,281 km
* Wohlen-Bremgar-
ten 7,011 km

Les chemins de fer fédéraux ont en outre exploité la ligne pour le service des marchandises Bâle chemin de fer du Reich—Petit-Huningue (4,005 km), les che-

mins de fer secondaires Vevey—Chexbres (7,825 km, pris à ferme), Bulle—Romont (18,092 km), Cossonay-gare—Cossonay-ville (1,211 km), Nyon—Crassier (5,941 km, pris à ferme), avec la section de raccordement Crassier—Divonne-les-Bains (3,202 km), ainsi que les sections de lignes étrangères Koblenz milieu du Rhin—Waldshut (1,743 km), Les Verrières frontière—Pontarlier (11,284 km) et Delle frontière—Delle (0,440 km). 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 (12,997 km) de la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne—Lötschberg-Simplon, ainsi que sur les lignes Iselle—Domodossola (19,068 km) et Pino frontière—Luino (14,639 km) des chemins de fer italiens de l'Etat, soit au total sur 59,945 km.

II. Situation générale et résultats financiers.

L'exercice écoulé n'a malheureusement pas complètement répondu aux espoirs sur lesquels on s'était fondé en établissant le budget. Alors qu'aux neuf années de déficits de 1914 à 1922 avait enfin succédé une période de bénéfices de trois ans (il a en effet été réalisé, pendant les exercices de 1923, 1924 et 1925, un bénéfice total de fr. 20 329 463), 1926 nous apporte de nouveau, compte tenu des amortissements et mises en réserve légaux et réglementaires, au montant de fr. 14 811 781, une perte de fr. 9 579 340. Il est vrai que, par rapport au chiffre des recettes et des dépenses d'exploitation, ce déficit n'est relativement pas considérable, puisqu'il aurait suffi d'un supplément de recettes de 2,7 % pour balancer le compte de profits et pertes.

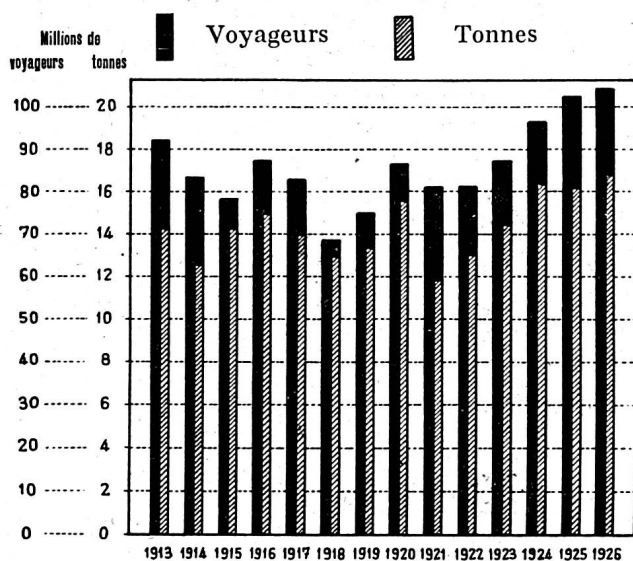


Fig. 1.

Quantités transportées: voyageurs, bagages, animaux, poste et marchandises.

Cette constatation n'atténue cependant en aucune façon le sérieux de la situation financière des chemins de fer fédéraux révélé par ce résultat final. Elle est sérieuse, en effet, parce que ce déficit de fr. 9 579 340 grèvera de nouveau, de façon durable, de 1/2 million de francs environ le service des intérêts des exercices à venir, parce que l'écart entre l'actif de notre caisse de pensions et de secours et les réserves qui devraient exister d'après les calculs techniques s'est de nouveau accru de fr. 11 241 514 en 1926, parce que du fait de la loi sur les traitements actuellement en discussion de fortes dépenses nouvelles sont en perspective déjà pour l'année courante, mais surtout pour 1928, et enfin parce que ni le développement du trafic, ni celui des recettes ne justifient des espoirs optimistes.

Le déficit de l'exercice est dû, en première ligne, au recul des recettes du trafic, ainsi qu'à la progression des charges d'intérêts pour des installations nouvelles qui n'ont pas le caractère d'installations productives, ou dont les avantages économiques n'ont pas encore pu s'exercer.

Par rapport à 1925, les recettes de transport ont diminué de fr. 9 449 048, dont fr. 6 850 495

pour les marchandises, fr. 2 167 000 pour les voyageurs, fr. 570 761 pour les bagages et fr. 169 302 pour les animaux. Pour aucune de ces catégories le fléchissement des recettes n'est toutefois une conséquence d'une diminution de trafic. Le tonnage des marchandises, bagages, animaux et transports postaux a augmenté, au contraire, de 375 864 tonnes, soit 2,29 %, tandis que les recettes ont baissé de fr. 7 281 965 (3,27 %). Le produit moyen de la tonne est donc tombé de fr. 13.52 à fr. 12.79. Une diminution de recettes d'environ deux millions a pour cause la suppression des surtaxes de montagne opérée pendant l'année. La diminution du rapport entre le tonnage et les recettes provient aussi du fait qu'une plus grande quantité de marchandises ont dû être transportées à des taxes réduites à cause de la concurrence de plus en plus forte des chemins de fer étrangers et des automobiles. Indépendamment de cela, nous devons rappeler que le 72,6 % de l'ensemble des marchandises a été transporté aux taxes des tarifs exceptionnels, dans lesquels la statistique fait aussi rentrer les tarifs directs de transit (13 %).

Bien que le mauvais temps des mois d'été ait défavorablement influencé le mouvement des voyageurs, qui, pendant cette période, a produit 2,5 millions de francs de moins qu'en 1925, le nombre des voyageurs transportés pendant l'année entière est en augmentation de 1 541 514 unités, ou 1,51 %. Malgré cela, la recette de ce chapitre a fléchi de fr. 2 167 000, et ceci provient de ce que le nombre des voyageurs de III^e classe a seul progressé, tandis que les autres classes accusent au contraire une diminution. Le mouvement des voyageurs étrangers a également souffert de la concurrence des pays à change déprécié. La recette par voyageur est descendue de fr. 1.37 à fr. 1.33.

Vis-à-vis de 1913, l'accroissement du trafic se chiffre par 10,7 % pour les voyageurs et 13,8 % pour le tonnage des marchandises, etc.

Le fléchissement des recettes du trafic en 1926, par rapport à 1925, est un phénomène qui n'est pas limité à la Suisse. On le constate pour un grand nombre de chemins de fer européens, surtout pendant le premier semestre. Grâce à l'affermissement de la plupart des changes étrangers, les perspectives se sont améliorées pendant le seconde semestre, même pour notre industrie suisse d'exportation, au delà de ce qu'on avait osé espérer au commencement de l'année. Le trafic d'importation, d'exportation et de transit est en moyenne supérieur à celui du précédent exercice (v. fig. 2). Parmi les marchandises en transit, ce sont surtout les charbons (+ 386 000 t) et les bois (+ 107 000 t) qui accusent une forte progression; les métaux et les denrées alimentaires ont au contraire diminué. Dans les importations, on constate une forte augmentation pour les bois et les charbons, les fruits et légumes, ainsi que les engrais. Tandis que le tonnage des importations et exportations s'élève à peu près au niveau d'avant-guerre, le trafic de transit dépasse aujourd'hui de 82 % les chiffres de 1913.

Les dépenses d'exploitation, avec les frais à la charge des fonds spéciaux, ont atteint la somme de

fr. 266 152 872, inférieure de fr. 9 918 484 à celle de 1925. Le plus gros poste de diminution se trouve à la rubrique «Entretien et renouvellement du matériel roulant», parce qu'en 1925 l'amortissement de locomotives à vapeur mises au rebut ou vendues a nécessité plus de 7 millions de francs de plus qu'en 1926. Pour le combustible, les matières de consommation pour le matériel roulant et l'énergie électrique, il a été dépensé environ 4 millions de francs de moins en 1926. Par suite des progrès de l'électrification et de la baisse des prix, les frais de combustible ont diminué de 4,37 millions de francs, tandis que la dépense pour énergie électrique a augmenté de fr. 425 000. Les dépenses accessoires ont diminué de la somme relativement élevée de fr. 456 000.

Les principaux postes accusant une progression des dépenses sont l'entretien et la surveillance de la voie (environ 2 millions de francs), les versements à la caisse de pensions et de secours (fr. 1 275 000) par suite de l'augmentation statutaire de 1 % de la contribution régulière, les dépenses de construction à la charge du compte d'exploitation (fr. 351 958) et les frais de personnel des services des trains et de la traction (fr. 700 000, chiffre rond). Ces dernières dépenses en plus sont une conséquence de l'accroissement des parcours kilométriques, qui atteint 4,7 % pour les kilomètres de trains et 4,24 % pour les kilomètres de locomotives. Par suite de cet accroissement des parcours, le nombre des tonnes kilométriques brutes est monté de 5 %, dépassant ainsi de nouveau, pour la première fois, le chiffre de 1913, et cela de 3 %. En ce qui concerne les dépenses pour le personnel, d'importantes économies ont pu être réalisées: fr. 924 000 au service des gares, fr. 378 000 à celui de la traction, rubriques de l'équipement et du nettoyage du matériel roulant, et enfin fr. 247 845 au service de surveillance de la voie.

Le personnel de l'exploitation comptait 33 665 agents à fin 1926, au lieu de 34 218 à la fin de 1925. La réduction a donc été de 553 unités, ou 1,62 %.

La charge nette d'intérêts a augmenté de près de 3 millions de francs par rapport à celle de 1925. L'électrification y participe pour les deux tiers environ.

Le compte de construction s'est accru de fr. 67 447 584 et celui des travaux en cours d'exécution de fr. 21 747 312. Sur le montant net des dépenses de construction, qui est de fr. 89 162 691, le compte d'exploitation a été grevé de fr. 3 766 950, ou 4,2 %. La part des dépenses de cette catégorie

mise à la charge de ce compte pendant la période de 1902 à 1926 a été, en moyenne, de 4 %, chiffre rond; au total, cette part représente 49,3 millions de francs.

Si l'on recherche, année par année, quel a été depuis la nationalisation le rapport entre les recettes nettes et le montant du capital engagé dans les chemins de fer fédéraux, on constate ce qui suit: En 1902, déduction faite de tous amortissements et mises en réserve, le rendement de ce capital a été de 4,67 %. Il a ensuite légèrement reculé, pour atteindre de nouveau 4,75 % en 1906. Les taux les plus élevés qui aient été obtenus sont ceux de 5,13 % en 1911 et de 5,12 % en 1912. Le niveau le plus bas est celui des années 1921 (0,77 %) et 1922 (0,79 %). Mais déjà en 1923 le rendement remonte brusquement à 4,26 %; pour 1924 il est de 4,82 % et pour 1925 de 4,39 %. En 1926, il redescend à 3,84 %.

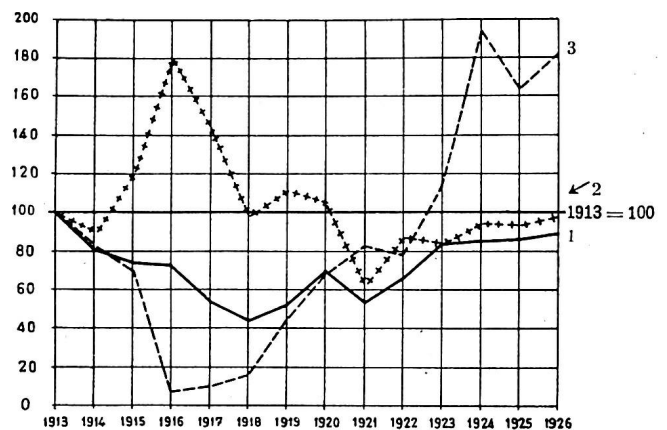


Fig. 2.

Trafic d'importation, d'exportation et de transit.

1 = Importations 2 = Exportations 3 = Transit

L'année 1926 a été la 25^e année d'exploitation des chemins de fer fédéraux. Eu égard au fléchissement des résultats financiers de cet exercice, nous avons renoncé à célébrer cet anniversaire par une cérémonie spéciale. Nous nous sommes bornés à relever comme il convenait, dans le numéro de décembre du «Bulletin des C. F. F.», le développement des chemins de fer fédéraux depuis leur création et à donner, pour cela, une ampleur exceptionnelle à ce numéro. Cette publication a été adressée à tous les membres de l'Assemblée fédérale.

III. Affaires administratives générales.

A. Relations internationales.

1. La *Délégation internationale du Simplon* s'est réunie à Berne les 29 et 30 avril et les 9 et 10 septembre. Elle a discuté les questions habituelles d'horaire et de tarifs et pris connaissance des comptes de construction et d'exploitation de la ligne Briguelle au 31 décembre 1924.

2. Le *Comité international des transports* a tenu sa session annuelle à Munich les 9 et 10 juin, sous la

présidence de notre administration. Il a discuté entre autres des propositions de ses commissions relatives à l'établissement de prescriptions communes d'expédition pour le service international des voyageurs, des bagages et des marchandises et s'est occupé de la question de ses rapports avec l'Union internationale des chemins de fer.

3. Les commissions de l'*Union internationale des chemins de fer* se sont réunies à Séville au com-

menacement du mois de mai. Notre administration était représentée à celles du trafic-marchandises, de l'échange du matériel roulant et des questions techniques. Elles ont, entre autres, discuté les objets suivants, déjà abordés au cours de précédentes sessions: statistique internationale des chemins de fer, nomenclature uniforme des marchandises, révision du règlement international pour les wagons de particuliers, taxation uniforme de ces wagons, effet des installations électriques à fort courant sur les installations à faible courant, chauffage des voitures à l'électricité et à la vapeur, fermeture de sûreté des wagons. Des propositions ont été arrêtées, sur d'autres questions, à l'intention du Comité de gérance. Celui-ci s'en est occupé, ainsi que d'autres affaires encore, dans la réunion qu'il a tenue à Paris au mois de novembre et à laquelle nous avons également pris part. Parmi les décisions du Comité de gérance, nous relevons: organisation de concours destinés à susciter des inventions présentant un intérêt important d'ordre international, transport par chemin de fer, en service international, des bagages appartenant à des voyageurs par avion, règlement sur l'emballage de certaines marchandises en service international, requêtes de l'Association internationale des propriétaires de wagons de particuliers, modèle international uniforme de panneaux avertisseurs à installer aux passages à niveau non gardés, carte des chemins de fer faisant partie de l'Union internationale.

B. Assurance des choses et responsabilité civile.

1. Les caisses cantonales d'assurance contre l'incendie nous ont versé 1165 fr. 35 pour quatre sinistres.

2. Les objets assurés par nous-mêmes ont, au cours de l'exercice, subi 47 sinistres. Il a été porté fr. 18 081 à la charge de notre *fonds d'assurance contre l'incendie*.

3. Dans sa séance du 23 octobre, le Conseil d'administration a décidé, sur notre proposition, que le fonds d'assurance contre l'incendie pourrait aussi être mis à contribution pour la couverture des dépenses qui résulteraient d'accidents et dépasseraient considérablement la moyenne annuelle des charges imposées au compte d'exploitation par suite d'accidents. Ce fonds portera par conséquent à l'avenir le nom de «*fonds d'assurance contre l'incendie et les accidents*».

4. Une *revision des immeubles imposables des C. F. F.* a été opérée dans le canton du Tessin, dans le courant de l'exercice, d'entente avec l'administration cantonale des impôts.

5. On trouvera dans les tableaux statistiques et les comptes tous renseignements sur le nombre des *accidents ayant donné lieu à responsabilité civile* et sur le chiffre des indemnités payées.

Les Directions d'arrondissement ont réglé pendant l'exercice 49 cas de responsabilité (39 en 1925).

6. Réclamations pour pertes totales ou partielles, avaries et retards; irrégularités et procès.

a. Réclamations adressées aux chemins de fer fédéraux.

Réclamations non liquidées en 1925	3 615 (3 111 en 1925)
Nouvelles réclamations reçues pendant l'exercice	15 190 (13 440 » 1925)
Repoussées	4 552 (3 911 » 1925)
Admises et pour lesquelles il a été payé une indemnité	10 655 (9 025 » 1925)

b. Réclamations adressées à d'autres administrations pour des transports auxquels les chemins de fer fédéraux ont participé.

Réclamations transmises aux chemins de fer fédéraux	3703 (3156 en 1925)
Réclamations ayant donné lieu à paiement de la part des chemins de fer fédéraux	3132 (1899 » 1925)

c. Irrégularités.

Avaries ou pertes partielles	1208 (1264 en 1925)
Empêchements à la livraison	1442 (1516 » 1925)

d. Procès.

Pendants depuis 1925	29 (27 en 1925)
Nouveaux procès en 1926	11 (28 » 1925)
Terminés, en tout	22 (26 » 1925)

C. Accidents.

Il y a eu pendant l'exercice 24 *déraillements et 18 collisions*, à l'occasion desquels 2 voyageurs et 1 agent ont perdu la vie. 6 voyageurs et 4 agents ont été blessés.

Quant aux *autres accidents*, ils ont occasionné la mort de 10 voyageurs, 28 agents et 15 tiers, et des blessures à 9 voyageurs, 227 agents et 19 autres personnes.

Nous devons une mention spéciale au *déplorable accident du tunnel du Ricken*, qui a coûté la vie à 9 de nos agents.

Le 4 octobre, un train de marchandises montant a été immobilisé dans le tunnel par suite de formation insuffisante de vapeur. Les conditions atmosphériques défavorables ayant empêché tout courant d'air, les six hommes dont se composait le personnel de la machine et du train ont été intoxiqués par l'oxyde de carbone s'échappant de la locomotive. Trois autres agents, appartenant à l'équipe de secours partie de Wattwil, ont subi le même sort.

La traction électrique sera mise en service vers le milieu de mai 1927 entre Rapperswil et Wattwil.

D. Automobile et chemin de fer.

1. Le Département fédéral des chemins de fer nous a consultés sur les *demandes de concession*:

- d'un *service de transport des voyageurs et des bagages par automobiles* sur les parcours *Wilen-Herisau-Winkeln-St. Gall* et *Winkeln-Abtwil-St. Josephen*. Nous n'avons pas fait d'objections en ce qui concerne les parcours *Wilen-Herisau-Winkeln* et *Winkeln-Abtwil-St. Josephen*, mais bien quant au trajet *Herisau-Winkeln-St. Gall*, où le service quotidien des trains est déjà suffisant pour le trafic;
- d'un *service d'omnibus Bienne-Lyss*. Nous n'avons pas fait d'objections à ce qu'un service d'omnibus soit créé entre Bienne et Brugg; en revanche, nous nous étions tout d'abord prononcés contre l'organisation de courses régulières d'omnibus jusqu'à Lyss, mais nous avons cependant fini par y donner notre acquiescement, sous quelques réserves, au début de l'année courante;
- d'un *service d'automobiles sur les parcours St. Josephen-Abtwil-Bild-Winkeln-Herisau et Bild-St. Gall*, demande présentée par la Société de développement d'Abtwil-St. Josephen. Nous n'avons pas fait d'objections, car les services d'automobiles en question ne feront pas une concurrence sensible aux chemins de fer fédéraux.

2. Au vu d'un rapport circonstancié de la Direction générale du 26 juillet, sur l'*attitude à prendre à l'égard du transport des marchandises par automobiles*, le Conseil d'administration s'est déclaré d'accord, dans sa séance du 31 juillet, que les chemins de fer fédéraux participent à la constitution d'une société de transport pour tout le territoire suisse, à fonder sous la raison sociale «*SESA, Suisse Express S. A.*», et souscrivent une part des actions de cette entreprise.

Il a en outre ratifié le contrat conclu avec cette société au sujet de l'amélioration des transports par la création d'un service complémentaire de transport. Les statuts de la Sesa et le contrat passé avec elle sont conçus de telle manière qu'elle ne puisse pas faire concurrence aux chemins de fer fédéraux.

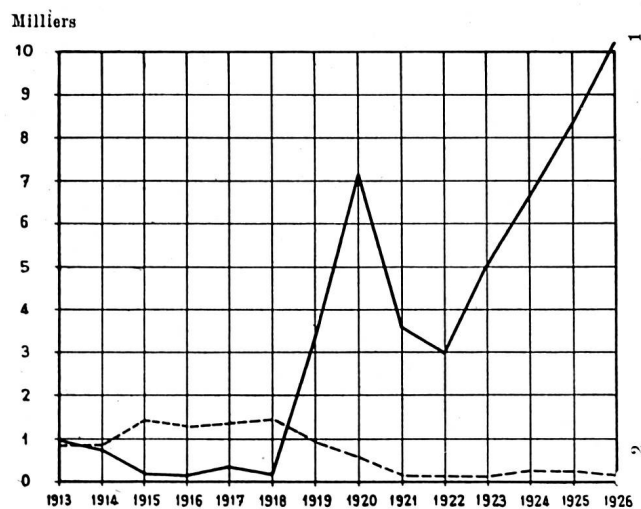


Fig. 3.

Automobiles importées et exportées.

1 = Importation. 2 = Exportation.

La Sesa n'est complètement entrée en action que cette année-ci. Elle a déjà rendu jusqu'à présent de très appréciables services aux chemins de fer.

3. A propos de cette affaire, M. le conseiller national Bratschi a déposé, dans la séance du Conseil d'administration du 22 octobre, une *motion* conçue comme suit, dans sa forme amendée par la Direction générale d'accord avec le motionnaire:

«La Direction générale est invitée à faire, après étude, rapport sur la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu d'entreprendre, derechef, des démarches auprès du Conseil fédéral pour que, soit au moyen d'une loi fédérale sur la matière, soit par extension de l'ordonnance du 8 février 1916 concernant les concessions d'entreprises de transport par automobiles ou de celle du 8 juin 1925 pour l'exécution de la loi fédérale sur le service des postes, le transport

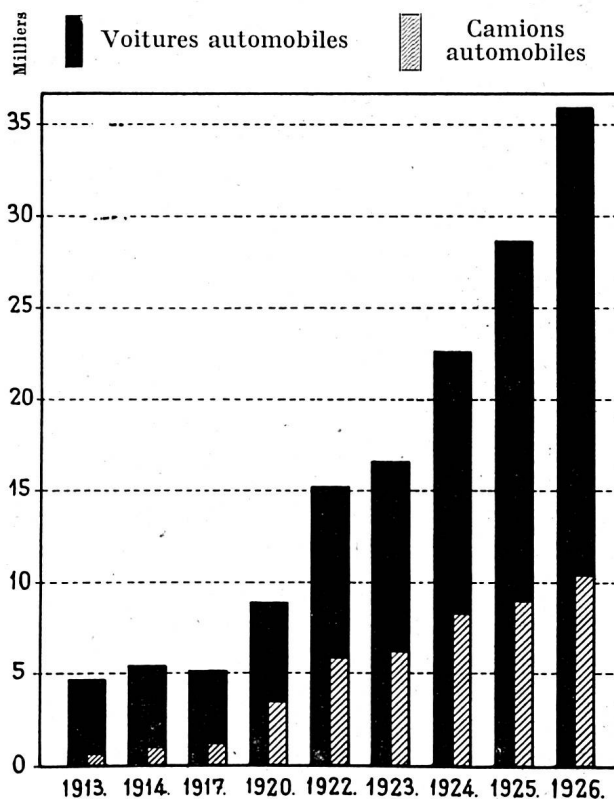


Fig. 4.

Parc d'automobiles existant en Suisse.

des personnes, des marchandises et des animaux par automobiles se trouve régi, sous le rapport des concessions, de l'obligation de transporter, des horaires, des tarifs obligatoires, de la protection sociale du personnel, etc., par les principes admis dans la législation fédérale sur les transports par chemin de de fer.»

La suite donnée à cette motion rentre dans la gestion de 1927.

4. Afin de donner une idée du *développement des transports par automobiles*, nous faisons suivre ici quelques chiffres indiquant le nombre de ces véhicules existant en Suisse:

Etat à	Voitures	Camions	Total
fin 1913	4 665	751	5 416
» 1920	8 902	3 331	12 233
» 1924	22 540	8 253	30 793
» 1926	35 887	10 300	46 187

E. Mesures d'économie.

1. La Direction générale avait institué, le 17 février 1925, une *commission* chargée de se livrer à une *enquête sur les effectifs de personnel, les conditions et les méthodes de travail dans les bureaux centraux de la Direction générale et des arrondissements*. Cette commission a terminé ses travaux dans le courant du dernier exercice et consigné ses constatations et ses conclusions dans un rapport circonstancié, qui a été adressé le 4 octobre aux membres du Conseil d'administration. Celui-ci a discuté, dans sa séance du 16 novembre, la suite à donner à ce rapport, et il a pris la décision que voici:

- a. La Direction générale est invitée à soumettre très prochainement au Conseil d'administration ses propositions pour les règlements organiques n^{os} 1 et 2, étant entendu que le Conseil discutera, quant au fond, les suggestions et les critiques de la commission Etter à l'occasion des délibérations sur ces projets de règlements, en tant que ces suggestions et critiques se rapportent à ces derniers.
- b. La Direction générale est en outre priée de soumettre au Conseil d'administration, en même temps que lesdits projets, un rapport et des propositions sur la question de savoir si une révision de l'ordonnance d'exécution de la loi d'organisation est nécessaire.
- c. Les autres suggestions et critiques rentrant dans les compétences de la Direction générale, le soin d'y donner éventuellement suite est laissé à cette dernière, étant entendu qu'elle fera connaître au Conseil dans les quatrièmes rapports trimestriels, au fur et à mesure de ses décisions, celles qu'elle aura prises en considération.
- d. Le Conseil d'administration remercie avec empressement la commission Etter de son rapport.»

2. Vers la fin de l'exercice, la Direction générale a chargé une autre commission d'étudier la possibilité de réduire encore l'effectif du personnel des services de la voie, des gares, des trains et de la traction.

Elle a, au surplus, poursuivi ses efforts pour réduire dans tous les domaines les dépenses d'exploitation.

F. Conseils d'arrondissement.

Au cours de l'exercice, les Conseils du I^{er} et du III^e arrondissement ont tenu chacun trois séances; celui du II^e arrondissement en a tenu quatre.

Outres 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.

Nous avons à mentionner spécialement les discussions sur le recul du trafic dans les entrepôts de Brunnen et d'Altdorf, l'attitude à prendre vis-à-vis du projet de ligne de la Surb, les projets de chemins de fer du Randen, de l'Hegau et du Bibertal, ainsi que l'agrandissement de la gare de Coire.

Les Conseils ont en outre tenu deux séances communes, le 27 mai et le 30 novembre. Ils s'y sont occupés des affaires suivantes: comptes des chemins de fer fédéraux pour 1926, nouveau tarif des abonnements des chemins de fer fédéraux, rapports entre les chemins de fer et l'automobile, emploi des automotrices pour la traction des trains.

G. Conférences des directeurs.

Parmi les principaux objets traités par les conférences des directeurs, nous citerons: augmentation des «recettes diverses»; jurisprudence en matière de recours disciplinaire; organisation du service des ponts; centralisation des ateliers et magasins du service de la voie; emploi d'agents dont la capacité de travail est réduite; réduction du personnel; prescriptions sur l'admission de candidats possédant une instruction universitaire à des postes supérieurs dans le service de l'exploitation; affermage des bibliothèques de gare; réélection du personnel au 1^{er} avril 1927.

H. Questions personnelles.

M. J. Zingg, président de la Direction générale, a pris sa retraite le 30 septembre, après une longue carrière passée au service des chemins de fer. Il a rendu, dans des circonstances difficiles, d'excellents services aux chemins de fer fédéraux et au pays. Sur la proposition du Conseil d'administration, le Conseil fédéral l'a remplacé comme membre de la Direction générale pour le reste de la période administrative en cours par M. Hans Etter, directeur du II^e arrondissement, à Lucerne. M. Etter est entré en fonctions le 1^{er} octobre.

M. Antoine Schrafl a été appelé à la présidence de la Direction générale.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, le Conseil fédéral a en outre nommé le 27 août, pour le reste de la période administrative, aux fonctions de directeur du II^e arrondissement M. Eugène Labhardt, ingénieur en chef de la voie à la Direction générale, et à celles de directeur du III^e arrondissement, en remplacement de M. le Dr Locher, appelé à la direction de la «Sesa», M. le Dr Robert Herold, directeur de la division des chemins de fer du Département des postes et des chemins de fer. MM. Labhardt et Herold sont entrés en fonctions le 1^{er} octobre.

Le Conseil d'administration a nommé M. Armand de Werdt au poste ainsi devenu vacant d'ingénieur en chef de la voie à la Direction générale.

9. La *caisse d'épargne du personnel* s'est développée de façon réjouissante; le nombre des déposants a passé de 4225 à 4820. L'intérêt servi a été pendant toute l'année de $4\frac{1}{2}$ %.

10. 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 avons ainsi 1480 dépôts de titres de cette nature appartenant à 577 personnes et représentant une somme de fr. 141 124 500, au regard de 600 déposants et 1502 dépôts en 1925, pour une somme de 142 589 650 francs. Le mouvement de ce service représente, pour l'année 1926, fr. 75 470 000.

11. Une nouvelle évaluation des titres des portefeuilles gérés par la caisse principale a été opérée le 31 décembre 1926. Elle a donné les plus-values suivantes:

Portefeuille de fonds publics . . .	fr. 45 913. 20
Fonds pour secours extraordinaires de l'ancien Central Suisse . . .	» 850. —
Fonds Guyer-Zeller	» 11 365. —

B. Contrôle des finances.

1. Au cours de l'exercice il a été procédé dans les services comptables de la Direction générale et des Directions d'arrondissement aux revisions suivantes: 5 vérifications de caisse, une revision des titres et une revision de la caisse d'épargne à la caisse principale et service des titres de la Direction générale; 18 vérifications de caisse, 6 revisions des sûretés

en dépôt, 6 revisions de la caisse d'épargne du personnel, 13 revisions de fonds de caisse des services et de caisses des cantines et cuisines laitières. Dans les arrondissements, ces vérifications ont été opérées par les organes des Directions d'arrondissement. En outre, un représentant du contrôle des finances et de la comptabilité générale et un de la caisse principale ont vérifié le portefeuille des sûretés et la caisse d'épargne du personnel des trois arrondissements. Sauf quelques petites différences insignifiantes dans les fonds de caisse de certains services, différences qui ont été immédiatement tirées au clair et réglées, toutes ces vérifications ont permis de constater la concordance des caisses et des portefeuilles avec les livres.

C. Contrôle du trafic.

1. Nous avons conclu avec le chemin de fer Mendrisio-Stabio frontière une convention aux termes de laquelle nous nous chargeons, contre indemnité équitable, du service du contrôle et des comptes de cette entreprise.

2. Des essais ont été ordonnés en vue de l'application d'un nouveau système de décompte du trafic-marchandises au moyen de cartes perforées, permettant l'établissement d'une statistique plus exacte. Ces essais n'étaient pas encore terminés à la fin de l'année.

V. Personnel.

A. Questions générales.

1. En exécution des dispositions de l'art. 31, chiffre 2, de la loi fédérale concernant l'organisation et l'administration des chemins de fer fédéraux, du 1^{er} février 1923, et de l'art. 30, chiffre 3, de l'ordonnance d'exécution de cette loi, du 9 octobre 1923, le Conseil d'administration a arrêté, le 27 avril, un règlement des commissions du personnel des chemins de fer fédéraux. Ce règlement a remplacé les prescriptions provisoires édictées en 1919 et donné à l'institution des commissions une forme définitive. Le personnel a procédé aux élections au mois de septembre; la participation au scrutin a été forte. Les nouvelles commissions se sont constituées dans une première réunion qui a eu lieu le 2 décembre.

2. De nouvelles règles ont été arrêtées au sujet de la visite des malades.

3. Dans un mémoire adressé le 2 mars au Département des chemins de fer, pour être transmis au Conseil fédéral, le Conseil d'administration a attiré l'attention de ces autorités sur le fait que l'adoption de l'échelle des traitements proposée par M. le conseiller national Graf occasionnerait aux chemins de fer fédéraux des charges financières difficilement supportables et risquerait d'ouvrir une nouvelle période de déficits.

4. Dans la séance du Conseil d'administration du 16 novembre, M. le Dr Rothpletz a déposé une

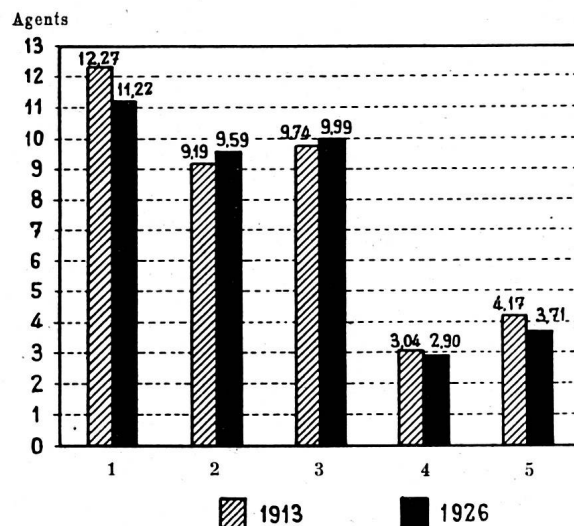


Fig. 5.

Personnel de l'exploitation.

Nombre d'agents:

- 1 = par km de longueur exploitée
- 2 = pour 10 000 km-loc. en service utile
- 3 = pour 10 000 km-trains
- 4 = pour 10 000 km-essieux de wagons
- 5 = pour 1 000 000 tonnes kilométriques brutes.

motion de la teneur suivante: «La Direction générale est invitée à présenter au Conseil d'administration un rapport et des propositions sur la question de savoir

si les «circonstances spéciales» envisagées à l'article 16 de la loi sur la durée du travail ne doivent pas être considérées comme existantes à l'heure actuelle, et si le Conseil d'administration ne doit pas proposer

au Conseil fédéral de faire application de cette disposition de la loi.» La discussion de cette motion ne rentra plus dans l'exercice de 1926.

B. Assurance du personnel.

1. Caisse de pensions et de secours.

a. 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:

Invalides:	Cas d'invalidité et décès	Direction générale	Arrondissements			Total
			I	II	III	
pensionnés		8	191	213	243	655
ayant reçu une indemnité unique		—	—	—	1	1
Assurés actifs décédés		6	31	48	41	126
veuves pensionnées		6	25	43	31	105
orphelins pensionnés		7	40	58	27	132
orphelins de père et de mère, pensionnés		—	2	—	3	5
Invalides décédés		15	115	139	116	385
veuves pensionnées		8	69	90	75	242
orphelins pensionnés		3	32	59	21	115
orphelins de père et de mère, pensionnés		1	11	2	2	16
Veuves décédées		9	37	53	51	150
orphelins de père et de mère, pensionnés		3	—	2	1	6
Veuves remariées		5	7	9	10	31
Assurés indemnisés conformément à l'art. 41		—	1	2	1	4

En outre, les commissions de la caisse ont accordé fr. 153 090.35 de secours, conformément à l'art. 43 des statuts (378 cas).

b. Le tableau suivant indique l'effectif des assurés actifs au 31 décembre 1926 et le montant des traitements assurés, ainsi que l'effectif des invalides, veuves et orphelins pensionnés.

Assurés actifs	1926	1925	Traitements assurés	
			1926	1925
Assurance complète	33 931	34 129	fr. 163 163 355	164 295 757
Assurance-épargne	656	648	» 1 980 388	1 951 776

	1926	1925	Pensions annuelles	
			1926	1925
Invalides pensionnés	7 997	7 748	fr. 25 844 946	25 158 581
Veuves pensionnées	4 795	4 625	» 6 247 846	5 862 505
Orphelins pensionnés	1 850	1 925	» 787 930	804 014
Orphelins de père et de mère, pensionnés	136	141	» 120 433	117 232
Orphelins incapables de gagner leur vie, pensionnés	109	101	» 57 329	53 127
Proches parents secourus	77	75	» 44 328	43 655

c. Du compte de profits et pertes au 31 décembre 1926 il résulte que les réserves nécessaires devraient être augmentées de fr. 11 241 513.89 par rapport au chiffre de l'année précédente. Au regard des prévisions basées sur la statistique et des diverses dispositions des statuts, le résultat de l'exercice, considéré dans son ensemble, est favorable.

Le bilan au 31 décembre 1926 est reproduit à la page 112.

d. Etant donné que l'écart entre les actifs de notre caisse de pensions et de secours et les réserves qui, d'après les calculs techniques, devraient exister augmente fortement d'année en année (depuis fin 1922 l'augmentation annuelle moyenne a été de 9,8 millions de francs), nous avons cru devoir faire examiner la situation de la caisse par une commission d'experts composée de spécialistes en matière d'administration, d'économistes et d'actuaire et, au vu de leur rapport, entreprendre une révision des statuts. L'exécution de cette mesure rentre dans la

gestion de cette année-ci. Nous espérons arriver, par ce moyen, à restaurer la situation financière de la caisse.

e. Nous avons accordé pendant l'année, à 19 fonctionnaires et employés, pour le compte de la caisse de pensions et de secours, des prêts hypothécaires en 1^{er} rang d'un montant total de fr. 309 000, au taux de 5 %. Nous avons en outre consenti à trois sociétés coopératives immobilières de cheminots des prêts hypothécaires pour une somme totale de fr. 1 260 000, aux conditions générales arrêtées par le Conseil d'administration le 19 février 1921. D'autre part, les remboursements de capitaux ont atteint fr. 1 165 435.05.

f. Le portefeuille des titres de la caisse s'est accru pendant l'exercice de fr. 241 036 251 à 245 381 433.85, ce qui représente fr. 4 345 182.85 d'augmentation. L'évaluation du portefeuille aux cours du mois de décembre 1926 a donné une augmentation de valeur de fr. 310 712.20.

2. Assurance contre les accidents.

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

Pour les accidents professionnels:

	1926	1925
Salaires assurés	fr. 166 241 261	167 802 552
Primes	» 2 492 717	2 518 212
Taux de prime moyen	14,99 ‰	15,01 ‰

Pour les accidents non professionnels:

	1926	1925
Salaires assurés	fr. 165 672 563	167 270 473
Primes	» 813 697	828 530
Taux de prime moyen	4,91 ‰	4,95 ‰

La Caisse nationale nous a fait une remise de fr. 249 271.75 sur les primes pour accidents professionnels et nous a payé pour notre service d'agence une indemnité de fr. 213 999.95 (fr. 234 272 en 1925), soit au total fr. 463 271.70.

b. De légères modifications ont été apportées le 1^{er} janvier 1927 au *taux des primes* de la Caisse nationale, ce qui réduira d'une quarantaine de mille francs les primes que nous aurons à payer pour cette année.

c. 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. Ces secours et allocations représentent au total une somme de fr. 50 279. (Voir rapport de gestion pour 1925, page 8, chiffre 2.)

3. Caisse d'assurance en cas de maladie.

Etaient assurés à la caisse d'assurance en cas de maladie, au 31 décembre 1926, conformément aux art. 16 et 17 des statuts du 31 août 1921 (les chiffres correspondants pour 1925 sont indiqués entre parenthèses):

Classe a (médecin et médicaments seulement) 17 406 (17 180) hommes et 1 154 (1 132) femmes;

Classe b (indemnité de chômage seulement) 1 (1) homme, pas de femmes;

Classe c (médecin, médicaments et indemnité de chômage) 250 (320) hommes et 6 (4) femmes.

Le *compte de profits et pertes* de la caisse-maladie est reproduit aux pages 116 et 117.

La classe d'assurance a accuse un boni de fr. 326 224.23, y compris le report de l'année précédente, de fr. 230 526.58, la subvention fédérale de fr. 66 955.65, les subventions des cantons de Lucerne et de Thurgovie, et les intérêts, représentant fr. 10 878.65; sans ces subventions, le report aurait été de fr. 17 863.35.

La classe d'assurance b dispose d'un fonds de réserve de fr. 5 831.50.

La classe c a subi une perte de fr. 2 022.10 (fr. 7 713.50 en 1925). Il est tenu compte dans ce chiffre de la subvention fédérale et des intérêts, mais non du fonds spécial avec ses recettes (chiffre III, 9, 10 et 11). Ce fonds est comptabilisé à part.

Les *conditions de morbidité* de l'exercice ressortent de la «statistique du compte de profits et pertes de 1926», qui se trouve à la page 118 de ce rapport. Le nombre des jours de maladie est en moyenne de 12,40 (14,39 en 1925) par assuré des caisses des ateliers, et de 11,36 (12,56) par assuré des caisses-maladie des arrondissements. La situation s'est donc améliorée pour l'une et l'autre de ces deux catégories de caisses.

Le *bilan* ne nécessite pas d'explications.

Les *comptes de 1925* ont été soumis à l'office fédéral des assurances sociales. Ils n'ont donné lieu à aucune observation ou disposition spéciale.

C. Service médical.

1. Il a été annoncé à la division médicale 15 897 *cas de maladie* (18 241 en 1925) et 5 845 *accidents* (5 823). Le total des journées de maladie et d'accident sur lesquelles porte la statistique est de 506 206, ou 14,5 jours par agent (taux de morbidité). L'année précédente, ce taux avait été de 15,5. Il y a donc en 1926 une amélioration de 1 jour par agent.

La division médicale a dressé pour la première fois une *statistique* précise des *absences de courte durée* (interruptions de service pour cause de maladie sans certificat médical). Ces absences représentent pour l'année entière un total de 9 897 journées et élèvent le taux de morbidité ci-dessus de 0,28 jour.

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

	1926	1925
Rapports après examen d'admission	1 181	1 738
Rapports sur les mises à la pension	338	411
Examens de contrôle.	1 461	1 796

VI. Economat.

A. Achat de matériaux.

Voici un aperçu des principaux *matériaux achetés* pendant l'exercice:

Rails en acier	t 20 000
Traverses métalliques	» 10 400
Attaches de rails	» 4 968
Pièces de branchements et croisements	» 2 893
Matériel d'enclenchements	» 86
Traverses de bois	Pièces 300 850
Fer, acier, cuivre et autres matières pour les ateliers	t 1 220
Sabots de freins et barreaux de grilles	» 2 135
Lubrifiants pour le matériel roulant	» 1 260
Pétrole, huile de gaz et benzine	» 1 951
Autres huiles et graisses, désinfectants	» 96
Coke, anthracite, etc., pour le chauffage des locaux de service	» 14 437
Charbon de bois	» 72
Fagots pour locomotives	Pièces 20 850
Sable pour locomotives	t 1 500
Ciment et autres matériaux de construction	» 1 169
Carbure	» 144
Savons et soude	» 155

Pour les uniformes (achat des draps, casquettes et surcoûts et confection des uniformes), il a été dépensé une somme ronde de fr. 1 892 000.

Il a été acheté des matières de consommation diverses (matériel de bureau, brosses, couleurs, éponges, torchons, matériel de clôture, etc.) pour une somme ronde de fr. 595 000 et des objets d'inventaire, des outils et du matériel électrique pour fr. 698 000

L'imprégnation des traverses de bois a coûté fr. 1 895 000

Le Conseil d'administration a ratifié, les 21 janvier et 27 avril, des marchés avec MM. les Petits-Fils de François de Wendel & Cie., à Hayange, pour la fourniture de rails et de traverses métalliques, et le 15 novembre un marché avec les Usines L. de Roll, à Gerlafingen, pour la fourniture d'environ 3 350 t d'attaches de rails.

B. Vente de matériaux de rebut.

Il a été *vendu*:

1° des matériaux de rebut des ateliers pour	fr. 732 000
2° du matériel de voie de rebut pour	» 436 000

C. Ravitaillement en charbon.

Le 1^{er} mai a éclaté en Angleterre une *grève des mineurs*, qui a duré sept mois et a, entre autres, eu pour conséquence des restrictions d'exportation du charbon décrétées dans le courant de l'été par le Gouvernement français. Les arrivages des mines du nord de la France et de la Sarre, avec lesquelles nous avions conclu nos principaux marchés, ont, pour cette raison, diminué en automne dans une forte proportion; vers la fin de la grève, les livraisons n'atteignaient plus que le tiers à peine des quantités commandées. A la fin de l'année les livraisons en retard s'élevaient à 39 000 t environ; aujourd'hui nous avons reçu à peu près tout l'arriéré.

La grève anglaise a fait en outre monter les prix dans une forte proportion. Mais comme nos approvisionnements étaient normaux au début de la grève, et même pendant l'été, nous avons pu renoncer à faire de nouvelles commandes pendant la période de forte hausse. A partir du commencement de décembre les prix ont de nouveau graduellement baissé, mais ils étaient cependant encore sensiblement plus élevés à la fin de l'année qu'au printemps.

Le Conseil d'administration a ratifié, le 21 janvier et le 26 août, des *marchés de combustibles pour locomotives* avec les Mines domaniales de la Sarre, les Mines du Nord et du Pas-de-Calais et la Fabrique de briquettes de Kehl.

Total des arrivages de combustible fossile en provenance de

Belgique	14 266 t
Hollande	7 991 »
France	78 614 »
Sarre	161 747 »
Allemagne	38 200 »
Silésie	60 »
Fabriques suisses de briquettes	24 538 »

Total 325 416 t

Nos stocks de charbon étaient
au début de 1926 de 142 537 t
à la fin de 1926 de 86 214 »

VII. Tarifs et publicité.

A. Conférence commerciale.

La *conférence commerciale* des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic a tenu sa 30^e séance le 15 janvier et la 31^e le 17 juin.

Dans la 30^e séance elle s'est entre autres déclarée d'accord que la réduction spéciale de taxe accordée pour le foin et la paille soit désormais limitée aux envois de provenance suisse. Au cours d'une discussion sur le retour des emballages usagés, on a pu constater que la conférence était d'avis que la taxation sur la base de la moitié du poids ne se justifiait que pour les emballages ayant servi à des transports de marchandises par chemin de fer.

Dans la 31^e séance, donnant suite à une suggestion présentée par des intéressés, elle a décidé de mettre en vente dans les gares des *bons pour des billets à retirer gratuitement* à d'autres stations. La conférence était saisie d'une proposition de la Société suisse des voyageurs de commerce visant à la création d'un *tarif-bagages à taxes réduites*, indépendant des tarifs pour les colis express et les marchandises en grande vitesse, ainsi que d'une requête de la Société suisse de la confection et de la lingerie demandant un tarif réduit pour les *malles d'échantillons*, mais il n'a pas été pris de décision à ce sujet, les auteurs de cette proposition et de cette requête ayant renoncé à un vote. Le tarif

des *transports funèbres* a été abaissé. En outre, quelques facilités ont été accordées, dans le *trafic des animaux vivants*, pour l'emploi des agers de chargement appartenant à des particuliers et en ce qui concerne le sable utilisé comme litière, dont la quantité admissible a été augmentée.

Dans le domaine du trafic des marchandises, la conférence a décidé d'abaisser les frais de *ré-expédition* et de *livraison à des tiers*, et d'admettre les *ordres de livraison et de réexpédition donnés par téléphone*. Elle a fait droit à des demandes de réduction de taxes pour la *lessive de soude caustique* et pour l'*argile brute*, tandis qu'une demande analogue pour les *pierres réfractaires* nous a été renvoyée pour nouvelle étude. Elle a, en outre, décidé de remanier le *tarif exceptionnel n° 18* pour le *transport du bois*, pour tenir compte des besoins de l'économie forestière suisse et de l'industrie du bois, et de rééditer le *tarif exceptionnel n° 41* pour le transport du *lait liquide*, en y apportant quelques simplifications.

Les mesures décidées par la conférence ont été mises en vigueur au cours de l'année d'exercice.

B. Service des voyageurs et des bagages.

1. Dans la séance du 21 janvier du Conseil d'administration, l'on a approuvé la revision partielle du *tarif des abonnements* des chemins de fer fédéraux sur la base suivante:

- Création pour le trafic général d'une nouvelle catégorie d'abonnements mensuels portant la désignation Ia et donnant droit à une course aller et retour par jour sur un parcours déterminé. Ces abonnements, dont les prix sont inférieurs à ceux de la série I pour un nombre de courses illimité, sont délivrés pour des distances allant jusqu'à 49 km de tarif.
- Réduction, à 140 %, du prix des abonnements de II^e classe des séries I et II, qui représentait 150 % de celui des abonnements de III^e classe.
- Introduction, à titre d'essai, d'abonnements annuels pour des parcours que l'abonné peut désigner à son choix, mais dont la longueur ne devra pas excéder 300 km de tarif; le prix de ces abonnements sera fixé à un taux de beaucoup inférieur à celui des abonnements mensuels de la série I.

2. Conformément à la décision prise par le Conseil d'administration dans sa séance du 21 juillet 1925, nous avons mis en vigueur, le 1^{er} janvier 1926, un tarif exceptionnel *exonérant* la population des cantons du Tessin et d'Uri, ainsi que des vallées de Mesolcina et de Calanca, de la *surtaxe de montagne* (majoration des distances) sur la *ligne du St-Gothard* en service interne des voyageurs, des bagages et des colis express. Pour avoir droit à cette faveur, les intéressés doivent être porteurs d'une carte d'identité établie par l'autorité communale du lieu de leur domicile.

3. Le *supplément de change* qui était perçu en service franco-suisse des voyageurs et des bagages, en plus des taxes du P. L. M. pour le trajet Genève-La Plaine frontière, a été aboli le 1^{er} janvier 1926 à la suite de négociations avec le gouvernement

genevois. (Décision du 20 novembre 1925 du Conseil d'administration.)

4. Afin de faciliter la commande de *trains spéciaux* à long parcours, nous avons modifié comme suit, à dater du 1^{er} avril, le calcul de la taxe pour les trains de ce genre:

Pour les trains spéciaux de *voyageurs* on perçoit comme *taxe minimum*, au lieu d'un prix fixe par kilomètre, les taxes de société de III^e classe, graduées suivant les distances pour 250 personnes lorsqu'il s'agit d'un train avec locomotive (150 sur la ligne à voie étroite Lucerne--Interlaken-Est), et pour 60 personnes quand il s'agit au contraire d'une automotrice, avec ou sans remorque.

Pour les *trains spéciaux transportant des cirques, ménageries, manèges et autres établissements de ce genre*, l'unité de taxe de 70 cts. par essieu et kilomètre de tarif a été remplacée par le tarif ci-après:

pour les premiers	100 km	70 cts.	} par essieu et km de tarif.
» » seconds	100 »	55 »	
» » troisièmes	100 »	40 »	
» chaque km en plus		25 »	

5. Nous avons examiné la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu de prendre des mesures et, le cas échéant, lesquelles, pour réduire le prix des billets et accroître ainsi le trafic pendant la période où le mouvement des voyageurs est faible (semestre d'hiver), sans risquer de perte. De cet examen il est résulté qu'il ne semblait pas utile d'accorder une réduction générale du prix des billets pendant la période de faible trafic, que cette réduction s'étendît à tous les jours ou seulement aux jours de fête et aux dimanches. D'une part, il serait évidemment difficile d'abroger une telle mesure après qu'elle aurait été prise, et, d'autre part, les expériences faites jusqu'ici, en particulier au sujet du rétablissement général des taxes réduites d'aller et retour le 1^{er} janvier 1924, démontrent qu'il faudrait s'attendre très certainement à une diminution de recettes. Il n'aurait donc pu s'agir que d'une mesure adaptée tout spécialement au trafic d'hiver, c'est-à-dire que d'une réduction pour les voyages en corrélation avec les sports d'hiver. Mais une réduction sensible entraînerait sans aucun doute une perte de recettes dans ce cas également et une réduction légère ne donnerait pas satisfaction aux intéressés. Nous avons donc décidé de nous abstenir de prendre des mesures spéciales dans le sens indiqué.

6. Le 15 décembre l'expédition directe de bagages entre des gares suisses et la station d'automobiles d'Adelboden a été établie.

7. Sur nos instances répétées, la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée s'est déclarée d'accord de rétablir un *service direct des voyageurs et des bagages* entre la Suisse et le sud de la France en transit par l'Italie (via Vintimille). En attendant que le tarif y relatif soit établi, on a mis en vigueur l'enregistrement direct des bagages pour un certain nombre de gares.

8. Afin d'encourager les touristes à venir en Suisse, nous avons chargé un grand nombre d'*agences de voyages de l'étranger* de la vente de billets combi-

nables suisses, ainsi que de billets circulaires à itinéraire fixe, qu'il n'est pas nécessaire de commander d'avance.

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

a. Abonnements généraux:

Abonnements généraux de	sans surtaxe pour trains directs		Nombre d'abonnements délivrés avec surtaxe pour trains directs		au total	
	1926	1925	1926	1925	1926	1925
15 jours	—	—	5 541	5 549	5 541	5 549
30 »	—	—	2 290	2 339	2 290	2 339
Abonnements de courte durée	—	—	7 831	7 888	7 831	7 888
3 mois, pour 1 personne ¹⁾	2 420	2 848	10 479	10 055	12 899	12 903
3 » » 2 personnes ¹⁾	45	44	338	365	383	409
6 » » 1 personne ²⁾	978	1 134	4 225	4 018	5 203	5 152
6 » » 2 personnes ²⁾	17	18	138	135	155	153
12 » » 1 personne	176	214	695	691	871	905
12 » » 2 personnes	10	10	46	47	56	57
Abonnements de longue durée	3 646	4 268	15 921	15 311	19 567	19 579

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

au total		part des C. F. F.	
1926	1925	1926	1925
fr. 9 245 000	fr. 9 225 000	fr. 7 711 000	fr. 7 632 000

b. Abonnements donnant droit à des demi-billets:

	Nombre d'abonnements délivrés		Produit de la vente		part des C. F. F.	
	1926	1925	au total	au total	1925	1926
pour 3 mois	5 817	5 845	fr. 640 000	fr. 588 000	fr. 568 000	fr. 522 000
» 12 »	639	447				

c. Billets combinables suisses:

Nombre des billets délivrés		Produit de la vente		part des C. F. F.	
1926	1925	au total	au total	1926	1925
fr. 106 344	fr. 98 715	fr. 4 636 000	fr. 4 797 000	fr. 3 042 000	fr. 3 172 000

d. Billets à coupons combinables internationaux:

Nombre des billets délivrés en Suisse		de toutes les administrations suisses		Recettes ³⁾	
1926	1925	1926	1925	1926	part des C. F. F. 1925
fr. 12 989	fr. 10 428	fr. 1 747 000	fr. 1 791 000	fr. 1 341 000	fr. 1 420 000

e. La vente des billets pour des parcours des C. F. F. par des agences de voyage privées a produit fr. 10 353 000 (fr. 11 053 000).

f. La recette provenant de la vente des billets par nos propres agences s'est élevée:

pour l'agence de Londres à fr. 4 411 000 (5 017 000)
» » » Paris à fr. 1 054 000 (1 231 000)
» » » Berlin à fr. 560 000 (461 000)
» » » New York à fr. 184 000 ⁴⁾
» » » Vienne à fr. 248 000 (231 000)

g. La vente des billets émis pour les trains spéciaux à prix réduit organisés par l'administration en 1926 a produit fr. 264 000 (fr. 260 000), après déduction des frais de publicité, s'élevant à peu près à fr. 14 000 (fr. 10 000 en 1925).

¹⁾ Y compris les cartes partielles des abonnements de 12 mois payables par acomptes.
²⁾ Il s'agit ici de la 3^e carte partielle des abonnements de 12 mois.
³⁾ Produit des billets émis en Suisse et à l'étranger.
⁴⁾ La vente des billets n'a commencé qu'en 1926.

C. Trafic des marchandises et des animaux.

1. Les modifications et adjonctions ci-après ont été introduites dans les prescriptions générales de tarif et la classification des marchandises des entreprises de transport suisses:

Dans la liste des marchandises encombrantes (art. 22 des prescriptions générales de tarif), le

numéro d'ordre 27 (échelles de tout genre) a été biffé. Sous article 36 (wagons de particuliers), on a intercalé un nouvel alinéa «f» ayant la teneur suivante: «Pour la viande fraîche, non emballée, le port est calculé sur la base du poids réel, mais au moins pour 2500 kg d'après la classe correspondante des expéditions partielles. Toutefois, si le port

calculé pour wagons complets, mais au moins pour 5000 kg est plus réduit, c'est ce dernier qui est perçu.» La nomenclature des marchandises des tarifs spéciaux à transporter en wagons fermés (article 48) a été complétée par la nouvelle position suivante: «Asbeste brut ou amiante brut; fibres d'amiante ou d'asbeste, non cardées.» Dans la *classification des marchandises*, les flocons de pommes de terre destinés à l'alimentation du bétail ont été transférés du tarif spécial I dans le tarif spécial III et la limonade et les autres boissons artificielles du même genre, des classes générales de wagons complets dans le tarif spécial I.

2. L'application du *règlement sur les réductions de taxes* accordées pour le transport d'objets destinés à des expositions, du 1^{er} mars 1909, a été concédée à l'occasion de 14 expositions d'arts et de métiers.

3. Le *tarif suisse des frais accessoires* a été modifié en ce sens qu'un délai de stationnement gratuit de 24 heures a été accordé pour la réexpédition des wagons de particuliers s'opérant à d'autres stations que celle de chargement ou de déchargement. En outre, le § 34 (indemnités de retard pour wagons) a été complété par le chiffre 4 stipulant que, lorsque le délai coïncide entièrement ou partiellement avec un jour férié cantonal non prévu dans l'annexe XI au règlement de transport, on ne comptera pour les wagons stationnant sur des voies du chemin de fer, si le délai est dépassé d'un jour seulement, qu'une indemnité de fr. 3 au lieu de celle de fr. 6. En revanche, si le délai est dépassé de plusieurs jours, on comptera dès le premier jour les indemnités réglementaires ordinaires.

4. Dans les *prescriptions pour la livraison et la réexpédition d'envois de marchandises* la taxe maximum pour l'exécution de l'ordre de livraison ou de réexpédition a été ramenée de fr. 2 à fr. 1. 50. Cette taxe maximum n'est en outre perçue que pour l'exécution du premier ordre, tandis qu'elle est réduite à fr. 1 pour un deuxième ordre portant sur le même envoi et à 50 ct. pour chacun des ordres suivants.

5. Dans les *prescriptions concernant l'acceptation de marchandises pour être tenues à la disposition de tierces personnes* ou du consignateur, la finance maximum à percevoir pour l'acceptation de marchandises au transport a été ramenée de fr. 2 à fr. 1. 50 par bulletin de remise.

6. Les modifications de distances et de taxes nécessitées par la *suppression des surtaxes de montagne* sur les lignes du St-Gothard et du Simplon, ainsi que par celle des majorations de distances sur les lignes des anciens J. N., S. T. B., T. T. B. et W. R. B., les parcours Giswil-Meiringen, Wattwil-Kaltbrunn et Le Day-Le Pont et la ligne bâloise de raccordement, ont été mises en vigueur pour le trafic interne et pour tout le trafic direct suisse des marchandises.

7. Les modifications et compléments ci-après ont été apportés aux *tarifs exceptionnels communs suisses*:

La nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel n° 3 pour le transport de denrées alimentaires en grande vitesse a été complétée par l'article suivant: «œufs frigorifiés, brisés, contenus dans des récipients en fer blanc»; à celle du tarif exceptionnel n° 9 pour produits agricoles, on a ajouté les «myrtilles fraîches»; dans la liste des

articles du tarif exceptionnel 13 pour ciment, chaux et gypse (plâtre), on a fait figurer les «mélanges pour mortier (mélanges de chaux, de ciment et de sable naturel ou artificiel)». Les os broyés, dégelatinés, et les os concassés, dégelatinés, ont été éliminés de la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel n° 14 pour engrais, etc.; en revanche, on y a introduit les «poussières contenant de la potasse, provenant de fabriques de ciment». Les taxes du tarif exceptionnel n° 17 pour pâte de bois, etc., de provenance suisse ont été abaissées de 15 %. Le tarif exceptionnel n° 18 pour bois et tourbe a été réédité le 1^{er} octobre; il en a été de même, le 1^{er} septembre, du tarif exceptionnel n° 41 pour lait liquide, etc. Dans le tarif exceptionnel n° 19, il a été introduit un barème de taxes réduites pour le granit rentrant dans la série 2 de ce tarif; la nomenclature des articles de ladite série a été complétée par la position suivante: «argile, brute, non emballée». La validité du tarif exceptionnel n° 22 pour houille de provenance suisse, etc., a été étendue aux «onglons et os broyés ou concassés, dégelatinés ou non». La «dessive de soude, y compris la lessive de soude caustique (soude caustique liquide)», a été mise au bénéfice du tarif exceptionnel n° 25 pour certaines marchandises du tarif spécial III. Un nouveau tarif exceptionnel n° 26 est entré en vigueur le 1^{er} mars pour la soude calcinée et caustique. Ses taxes sont basées sur celles du tarif spécial III. Un barème de taxes réduites a été mis en vigueur le 8 mars pour le tarif exceptionnel n° 35 pour l'exportation de pâte de bois. Dans le tarif exceptionnel n° 42, un barème à taxes réduites a été mis en vigueur du 13 octobre 1926 au 31 janvier 1927, pour le transport en petite vitesse des betteraves à sucre et des tranches fraîches de betteraves.

8. Il a été accordé les *réductions temporaires de taxes* suivantes:

- a) pour les transports de *pommes* et de *poires fraîches*, de provenance suisse, par wagons complets, en grande ou en petite vitesse: du 6 septembre au 31 décembre 1926, la réduction est de 20 % pour le trafic intérieur suisse et de 30 % pour l'exportation, sur les taxes normales des classes de tarif respectives;
- b) pour les transports de moût de raisin, de cidre et de poiré, d'origine suisse, par wagons complets, en grande ou en petite vitesse, la réduction est de 30 % sur les taxes normales des classes de tarif respectives. Cette réduction a été appliquée, pour le moût de raisin, dans la période de 15 septembre au 15 novembre et, pour le moût de cidre et celui de poiré, dans la période du 15 septembre au 31 décembre 1926 inclusivement;
- c) pour le transport de raisin frais, même foulé, de provenance suisse et de châtaignes comestibles fraîches de provenance suisse, par expéditions partielles ou par wagons complets, en grande ou en petite vitesse; réduction de 20 % du 6 octobre au 31 décembre 1926 sur les classes de tarif respectives;
- d) pour le transport d'eau minérale naturelle (même additionnée d'acide carbonique) à partir du 15 novembre 1926 et jusqu'au 28 février 1927, par expéditions partielles ou wagons complets, avec lettre de voiture de grande vitesse; application des taxes du tarif exceptionnel n° 1 pour la bière.

9. Des *taxes exceptionnelles* ont été accordées pour les marchandises suivantes par wagons complets d'au moins 10 tonnes:

a) en *trafic interne suisse*, pour:

cellulose au départ de Luterbach; chlorure de chaux de Monthey à Luterbach; chaux ordinaire et hydraulique de Brunnen et de Fluelen à diverses stations tessinoises; carbure de calcium de Viège à Gampel; produits métallurgiques d'Aarau à diverses stations de la Suisse occidentale; pavés de Fluelen à Emmenbrücke et de Buchs (St. Gall), Oberriet et Sevelen à Neuhausen C. F. F. et Schaffhouse; sable, gravier et ballast de Buchs (St. Gall) et Oberriet à Berlingen, Bürglen et Emmishofen-Kreuzlingen, et de Rheineck à Gossau (St. G.); macadam sur les parcours Schaffhouse—Jestetten et Schaffhouse—Lottstetten; tuyaux zingués d'Aarau et Pratteln en Suisse occidentale; produits de minoterie de Malters à Gümligen; moellons d'Ollon à Roche (Vaud) et Villeneuve; graisses, huile et benzine en fûts de toutes les gares de Bâle à Wädenswil; coke d'usines à gaz de Grosswaben à Cossonay-gare et de Vevey à Monthey C. F. F.; marchandises des classes générales pour wagons complets (5 et 10 t) de Bâle C. F. F. et Bâle-St. Jean à Herrliberg-Feldmeilen ainsi qu'entre Ostermundigen ou Zurich gare principale, d'une part, et diverses autres gares suisses, d'autre part; pâte de bois de Reuchenette à Biberist et Worblaufen-Dorf; chaux servant à la fabrication du carbure de calcium de Brunnen à Oey-Diemtigen; pour gravier, ballast et sable de Schlieren à Zurich gare principale; poussier de coke de certaines stations desservant des usines à gaz suisses à diverses stations; chocolat, poudre de chocolat, cacao et articles de confiserie (5 et 10 t) de Berne gare principale à Zurich gare principale, Bâle, Genève-Cornavin et St. Gall; ciment et chaux de divers lieux de production à Alp Grüm, Bernina-Hospice et Cavaglia; tuyaux en fer de conduites forcées (10 t) Winterthour et Zurich gare principale—Alp Grüm, Bernina-Hospice et Cavaglia; marchandises des classes générales de wagons complets et du tarif spécial I (5 et 10 t) Bâle C. F. F. et St. Jean—Berne gare principale, Thoune, Oberburg et Olten-Hammer; briques à bâtir composées de chaux et de sable, au départ de Brougg (Argovie), Olten-Hammer et Pfäffikon (Schwyz), à destination de gares suisses; sulfate de soude (sel de Glauber calciné) Uetikon C. F. F.—Moutier (Münster) et St. Prex; quartz brut Biasca C. F. F.—Bodio; sable silicieux et quartzeux, au départ de Court, Lausen, Malleray-Bévilard, Marthalen, Moutier (Münster), Reconvilier, Tavannes, Wangen b. Olten, Wettingen et Winterthour, à destination de diverses gares suisses; gravier, sable et ballast, Rheineck—Gossau (St. Gall).

b) en *trafic d'exportation* pour:

eau oxygénée (5 t) d'Aarau à Bâle transit, Iselle transit, Chiasso et Pino transit; minerai de plomb et minerai de zinc (10 t) Sion—Valtorbe transit (Frasne); bourrelets isolants (5 et

10 t) Näfels-Mollis—Bâle transit et Buchs (St. Gall) transit; pierres granulées ou pulvérisées Bärschwil, Berne gare principale, Berne-Bümpliz-Nord, Brigue, Herzogenbuchsee et Liesberg—Buchs (St. Gall) transit; carbure de calcium de Gurtellen à Chiasso transit, d'Oey-Diemtigen à Singen (Hohentwiel) C. F. F. transit et de Flums à Romanshorn transit; extrait de bois de châtaigner de Chiasso et Maroggia à Bâle transit et Singen (Hohentwiel) C. F. F. transit; scories de réchauffage d'Emmenbrücke et Gerlafingen à Bâle transit; allumettes (5 et 10 tonnes) de Frutigen, Kandergrund, Reichenbach et Wimmis à Buchs (St. Gall) transit, Bâle transit, Delle frontière, Les Verrières frontière et Genève-Cornavin transit;

c) pour *l'importation*

de froment de Genève-Cornavin transit et Bâle transit à Malers, ainsi que de froment, semoule de froment, avoine et maïs de Genève-Cornavin transit à Wolhusen.

10. Les facilités suivantes ont été accordées pour le transport des envois de *viande* et des autres marchandises jointes à ces envois, expédiés en grande vitesse de Bâle-St. Jean dans des wagons privés:

Si le total des expéditions atteint au moins 1500 t en une année, les marchandises jointes aux envois de viande (1000 kg au plus par wagon) sont taxées, comme la viande elle-même, aux taxes du tarif exceptionnel n° 3 pour denrées alimentaires.

S'il est expédié, en l'espace d'une année, au moins 2500 t au total, il est fait application de taxes exceptionnelles spéciales.

11. A la date du 1^{er} mai, les *chemins de fer du Reich* ont modifié le mode de calcul des taxes sur leurs parcours de transit Bâle gare badoise—Waldshut, Schaffhouse, etc., en remettant en vigueur, au lieu des taxes en francs suisses correspondant au schéma des taxes des C. F. F., les taxes allemandes en marks, sensiblement plus faibles. Ainsi, le régime exceptionnel consenti par le Département des chemins de fer au moment de l'inflation a été supprimé, et l'état de choses prévu dans le traité badois-suisse a été rétabli.

Cette mesure a eu pour effet d'abaisser de nombreuses taxes des lignes allemandes au-dessous des taxes suisses correspondantes. Par suite de ce fait et de la mise en vigueur du nouveau tarif de la ligne bâloise de raccordement, nous avons dû éditer à nouveau, le 1^{er} mai, le *tarif-marchandises Bâle gare badoise—Suisse*.

A la même époque, les nouvelles taxes Bâle gare badoise—Suisse ont été reportées, au moyen d'un supplément au *tarif-marchandises Bâle C. F. F. et Bâle St. Jean—Suisse*, sur Bâle C. F. F. et Bâle St. Jean dans toutes les relations où elles sont inférieures à celles qui résultent, pour ces deux dernières gares, de notre propre schéma.

12. Pour le transport de *sucre* (sucre de betteraves) de toute espèce, par wagons complets d'au moins 10 000 kg au départ de certaines gares des chemins de fer de l'*Etat tchécoslovaque* à destination de certaines gares suisses, il a paru le 25 septembre un nouveau tarif exceptionnel direct.

13. Une nouvelle édition de la partie II A (taxes de soudure pour les parcours suisses) des *tarifs-marchandises italo-suisses* a paru le 1^{er} janvier. Elle tient compte des modifications nécessitées, conformément à la convention du Gothard, par la réduction des surtaxes de montagne opérée sur la ligne du Gothard, par la réduction des suppléments de distances que le B. L. S. a dû opérer sur le parcours Thoune—Brigue pour maintenir sa situation vis-à-vis de la ligne du Gothard, et par la suppression, décidée pour l'application du barème interne des taxes des C. F. F., des suppléments de distances sur les lignes du Gothard et du Simplon et les autres lignes des C. F. F. où de semblables suppléments étaient encore appliqués.

A titre d'équivalent d'une concession faite par les chemins de fer italiens de l'Etat sur la réexpédition, opérée à Chiasso, des envois de denrées alimentaires, les taxes des tarifs exceptionnels n° 1 (articles en fer et en acier), n° 8 (papier) et n° 20 (véhicules de chemin de fer roulant sur leurs propres roues), qui n'étaient valables que pour les expéditions se dirigeant sur l'Italie, ont été rendues applicables, des le 1^{er} mars, au trafic de transit par la Suisse venant d'Italie.

Conformément à un vœu exprimé par les commissionnaires transitaires de Chiasso et de Luino, nous sommes convenus avec les chemins de fer italiens de l'Etat de modifier les prescriptions d'acheminement du *trafic des marchandises suisse-italien* en accordant aux expéditeurs la latitude, dès que la voie la plus courte passe par Chiasso ou Pino (au lieu d'Iselle), de faire acheminer leurs transports par l'un ou l'autre de ces deux points, à leur choix, sans perdre, pour autant, le bénéfice du tarif direct. Cette innovation est entrée en vigueur le 1^{er} juin. Avant cette date, le tarif direct ne pouvait être appliqué que dans le cas où le transport avait lieu par la plus courte de ces deux routes.

14. Un nouveau tarif-marchandises *Allemagne—Italie* est entré en vigueur le 16 août. Il est applicable aussi bien en transit par la Suisse que par l'Autriche et permet l'expédition directe de presque toutes les marchandises qui font l'objet du trafic entre l'Allemagne et l'Italie.

15. Un tarif direct a été mis en vigueur le 1^{er} avril pour le service des marchandises entre la *Suède* et la *Norvège*, d'une part, et l'*Italie*, d'autre part. Grâce à cette mesure, on a réussi à attirer sur le rail nombre de transports qui, précédemment, s'effectuaient par mer.

16. Une nouvelle édition du tarif-marchandises *Belgique—Italie* est entrée en vigueur le 1^{er} décembre. Elle tient compte des augmentations successives introduites dans le tarif franco-italien et dans le tarif interne belge.

17. Nous avons concédé par voie de détaxe sur les lignes des C. F. F., à partir du 1^{er} janvier 1926 et en nous réservant de la supprimer en tout temps, une réduction de 50 % sur les taxes ordinaires pour le transport par wagons complets de *bétail d'estivage* à destination ou en provenance de certains *alpages tessinois* où il est prouvé qu'on envoyait, précédemment, du bétail italien. Cette

réduction est accordée en plus de l'exemption de la surtaxe de grande vitesse.

18. L'application du *règlement* concernant les réductions de taxes accordées pour le transport des *objets destinés à des expositions*, du 1^{er} mars 1909, a été concédée au cours de l'année d'exercice à l'occasion de 52 expositions d'animaux.

D. Publicité.

1. La crise économique qui sévit en Europe d'une manière générale, la grève des mineurs en Angleterre ainsi que la dépréciation du change en Italie et surtout en France furent, avec le mauvais temps qui régna pendant la période des vacances, autant des facteurs qui influèrent défavorablement sur le *mouvement des étrangers* en Suisse durant l'été de 1926. Cet effet ressort clairement aussi de la vente des billets effectuée par l'agence de Londres. En revanche, le chiffre d'affaires réalisé sous ce rapport par les agences de Berlin et de Vienne est monté de façon réjouissante. A la fin de l'année, les espérances furent meilleures, grâce au fort développement que prit le trafic créé par les sports d'hiver favorisés par de bonnes conditions atmosphériques.

2. La «*Commission consultative du service de publicité*», nouvellement constituée, a été, pour la première fois depuis 1914, convoquée à une séance qui a eu lieu au cours de l'année d'exercice.

3. A l'*Exposition internationale de navigation intérieure et d'exploitation des forces hydrauliques, à Bale*, les chemins de fer fédéraux disposèrent un groupe, fort remarqué, de modèles et d'autres objets représentant différentes installations des usines de Ritom-Amsteg et de Barberine-Vernayaz, un diorama de la gorge de Biaschina, des types de locomotives, etc. Lors de la *Conférence mondiale de l'énergie* tenue à l'occasion de ladite exposition, on distribua une brochure intitulée: «*L'Electrification des chemins de fer fédéraux*»; nous fîmes paraître en outre une édition spéciale avec illustrations du rapport que la division de l'électrification a présenté à la Conférence mondiale de l'énergie.

4. A l'*Exposition internationale de la ligne du Simplon* organisée à l'occasion du Comptoir suisse à Lausanne, nous envoyâmes un certain nombre d'agrandissements photographiques qui furent déposés sur une paroi en un groupe d'un grand effet.

5. Des *réclames collectives* ont été effectuées par l'agence de New York dans les quotidiens et revues illustrées des Etats-Unis, en vue de la saison d'été; par l'agence de Berlin, dans les quotidiens allemands, en vue des saisons d'été et d'hiver.

6. Outre les «*Correspondances internationales de la Suisse*» (*Internationale Zugverbindungen*) paraissant deux fois par année, ont été publiés, comme nouveau matériel de propagande, la brochure «*Summer in Switzerland*», l'album «*Switzerland*», la brochure du St. Gothard, une petite carte touristique, le prospectus du jeu de golf, le tout en anglais; enfin la brochure du St. Gothard et la grande carte touristique en français.

VIII. Service des gares et des trains.

A. Recrutement et instruction.

Afin d'assurer le recrutement des agents de gares dont on aura probablement besoin jusqu'à fin 1928, on a engagé au printemps 50 *apprentis*. Des cours finals d'une durée de quatre semaines, suivis des examens réglementaires de capacité, ont été donnés aux apprentis du service des gares qui ont achevé leur apprentissage cette année. Enfin des *cours d'instruction* ont été donnés, en divers endroits, pendant l'hiver 1925/26, conformément aux prescriptions sur l'instruction professionnelle des fonctionnaires du service des gares ainsi que sur celle des agents des trains.

B. Service des voyageurs.

1. Le 1^{er} décembre des représentants des gouvernements italien et suisse, du Conseil d'Etat du Tessin ainsi que des administrations italiennes et suisses des douanes et des chemins de fer, se sont réunis à Chiasso pour arriver à une *simplification des formalités de passeport et de douane, dans le service des voyageurs, en transit par la gare frontière de Chiasso*, en procédant au contrôle des passeports et à la visite douanière dans les trains mêmes quand ceux-ci sont directs et circulent dans la direction nord-sud de la route du Gothard. Les mesures envisagées ont été ratifiées par les gouvernements des deux pays intéressés et l'innovation est entrée en vigueur le 1^{er} février 1927.

2. Nous avons passé une convention avec la S. A. des wagons-lits et des wagons-restaurants de l'Europe centrale (Mitropa), dont le siège est à Berlin, relativement à *l'exploitation de wagons-lits et de wagons-restaurants ainsi que de trains de luxe* sur le réseau des chemins de fer fédéraux.

C. Trafic des marchandises.

1. En vue d'*accélérer le transport des marchandises* en trafic international, nous avons introduit des améliorations dans l'horaire des trains de marchandises des lignes Chiasso—Bâle et Suisse orientale, et Genève—Bâle et Suisse orientale. A ce même effet, une conférence a eu lieu le 2 septembre, à Stuttgart, avec des délégués de la Société allemande des chemins de fer du Reich, pour établir de nouveaux *plans d'acheminement pour le transport des marchandises par wagons complets* France et Italie—Allemagne, en transit par la Suisse. En trafic interne suisse on s'est efforcé également d'accélérer encore le transport des marchandises, et de nombreuses mesures ont été prises pour cela.

2. Le Département fédéral des chemins de fer nous a de nouveau autorisés, en application de l'article 16 de la loi sur la durée du travail et du § 41 de l'ordonnance d'exécution de cette loi, à prendre les mesures suivantes les dimanches et les jours fériés, à l'exception de certains jours de fête, savoir:

compléter par des wagons complets de petite vitesse la charge des trains omnibus ne transportant

pas un grand nombre de voyageurs et celle des courses de locomotives haut-le-pied;

faire travailler dans les halles aux marchandises; faire circuler des trains de marchandises sur les lignes d'accès à certaines gares frontalières.

Il a été fait usage de cette autorisation, en tant que cela a été nécessaire pour assurer une prompte circulation du matériel roulant et, en particulier, pour accélérer le transport des marchandises en transit.

D. Horaire et voitures directes.

1. La *Conférence intercantonale des horaires* s'est réunie à Berne, du 1^{er} au 4 mars, pour discuter l'horaire de la période du 15 mai 1926 au 14 mai 1927. Elle a traité en tout 837 questions, dont 628 concernaient les chemins de fer fédéraux. Com-

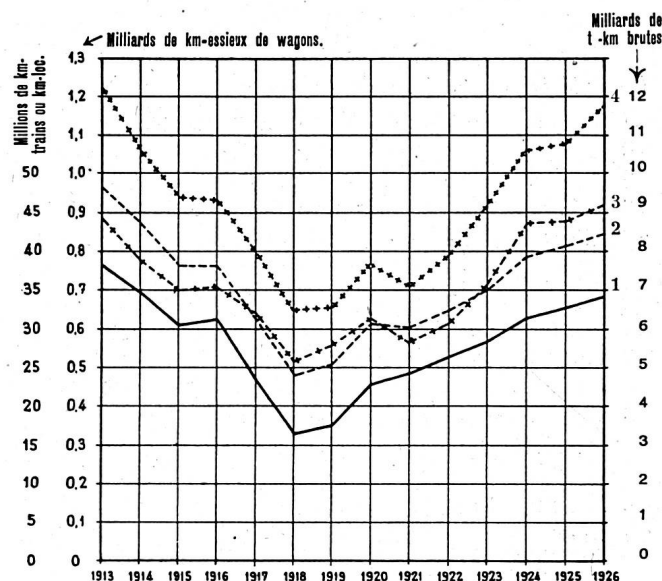


Fig. 6.

Parcours kilométriques.

1 = Km-trains. 3 = Tonnes kilométriques brutes.
2 = Km-locomotives. 4 = Km-essieux de wagons.

parativement à celui du 5 juin 1925, le nouvel horaire accuse une augmentation de parcours de 590 000 kilomètres- trains, en nombre rond.

2. Du 12 au 16 octobre a eu lieu à Baden-Baden, sous la présidence de notre administration, la *Conférence européenne des horaires et des voitures directes* pour l'année 1927/28, à laquelle 18 gouvernements et 107 administrations se sont fait représenter.

E. Rapports avec l'administration fédérale des douanes.

1. Du 26 au 30 juillet des conférences ont eu lieu à Chiasso entre les représentants de l'administration des douanes suisses et italiennes, des chemins de fer italiens de l'Etat, de notre administration et de l'Association des maisons d'expédition, pour régler, sur la base du nouveau traité de commerce italo-suisse, *la remise des marchandises par le chemin de fer aux points de transit quand les usagers procèdent eux-mêmes aux opérations de douane*.

2. Une conférence a eu lieu le 6 octobre avec la Direction générale des douanes pour épurer les projets d'ordonnance douanière pour le trafic des chemins de fer et de dispositions spéciales concernant le trafic douanier des chemins de fer fédéraux.

F. Haltes.

1. Les haltes suivantes ont été ouvertes:

Le 15 mai: *Vionnaz*, entre Monthey et Vouvry (non desservie), *Brefonnières*, entre Croy-Romainmôtier et Le Day (non desservie), *Goldbach*, entre Zollikon et Küsnacht (Zurich) (aménagée pour la

délivrance de billets pour le trafic à courte distance); le 1^{er} novembre: *Villnachern*, entre Brougg et Schinznach-Dorf, aménagée pour le service des voyageurs, des bagages des colis express, des charges de produits agricoles, du petit bétail par envois isolés et des colis de détail en grande vitesse.

La halte aux voyageurs de *Tolochenaz*, entre Morges et St. Prex, n'est plus desservie depuis le 1^{er} septembre. Au départ de cette halte, les billets sont délivrés maintenant dans le train. Les bagages doivent, au départ, être remis directement au train et, à l'arrivée, en être retirés.

IX. Service de la traction et des ateliers.

A. Acquisition et équipement de matériel roulant.

1. Au cours de l'exercice, nous avons commandé le matériel roulant suivant:

38 locomotives monophasées de la série Ae $\frac{3}{6}$
10 » » » » » Ae $\frac{4}{7}$
2 » » » » » Ee $\frac{2}{2}$
6 » » » » » Ee $\frac{3}{3}$
16 fourgons automoteurs monophasés de la série Fe $\frac{4}{4}$
5 wagons de commande de la série BC $\frac{1}{4}$
24 voitures à 4 essieux de la série C $\frac{41}{1}$
3 voitures à 4 essieux de la série BC ⁴ pour la ligne du Brünig,
3 voitures à 4 essieux de la série C ⁴ pour la ligne du Brünig,
5 wagons couverts à 2 essieux de la série K ³ pour la ligne du Brünig,
1 wagon à plate-forme abaissée, à 6 essieux, de la série O ¹ .
9 trucs-transporteurs de la série O ^{1c} pour la ligne du Brünig.

2. Le 21 janvier 1926, le Conseil d'administration a ratifié les contrats conclus avec la Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour, la S. A. des ateliers de Sécheron, à Genève, la S. A. Brown Boveri et C^{ie}, à Baden, les Ateliers de construction d'Oerlikon, la Société industrielle suisse, à Neuhausen, et la Fabrique suisse de wagons, à Schlieren, pour la fourniture de 54 locomotives, 16 véhicules automoteurs, 5 wagons de commande et 31 voitures et wagons.

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

280 locomotives de ligne,
2 locomotives de manœuvres,
17 automotrices (15 000 volts),
10 automotrices (5 500 volts, Seetal),
17 tracteurs à accumulateurs,

Total 326 véhicules-moteurs électriques.

4. Nous avons de nouveau fait munir 350 voitures et 84 fourgons, d'installations pour le chauffage électrique et 120 wagons couverts ont été pourvus de canalisations électriques de chauffage.

5. Nous basant sur les expériences faites dans l'exploitation et afin d'augmenter les possibilités

d'utilisation, nous avons fait munir 19 automotrices Ce $\frac{4}{6}$, Nos 9801—9819, d'une ventilation spéciale artificielle.

6. Nous avons fait transformer 30 wagons au rebut de la série K en wagons à bascule, d'après le système Ochsner, pour le transport du ballast.

7. L'un des deux bacs du lac de Constance a été muni d'un appareil moteur se composant de deux moteurs Diesel.

8. Des conventions ont été conclues avec l'Association suisse des propriétaires de raccords industriels et de wagons de particuliers, au sujet des frais de réparation de ces véhicules.

B. Ateliers.

Au cours de l'exercice nous avons voué une attention spéciale à la réorganisation du service des ateliers.

Les ateliers de Rorschach ont été fermés le 1^{er} octobre. En outre, nous avons fait procéder à des travaux préparatoires très étendus en vue de modifier la comptabilité et l'administration des magasins et d'établir une comptabilité de l'exploitation des ateliers.

C. Frein continu pour trains de marchandises.

Les études pour l'introduction d'un frein continu pour trains de marchandises ont été poursuivies au cours de l'exercice. Pendant les mois de mars et d'avril des essais (systèmes Kunze-Knorr et Westinghouse) ont eu lieu, sous la direction de notre administration, sur la ligne de plaine Bologne-Modène-Reggio et sur la ligne de montagne du Gothard.

La sous-commission chargée de l'étude du frein pour trains de marchandises, par la V^e commission de l'Union internationale des chemins de fer, s'est réunie à Berne du 8 au 16 septembre, sous la présidence de notre administration, pour discuter les résultats des essais mentionnés ci-dessus ainsi que pour fixer le programme des essais avec le frein Bôziè.

Nous avons en outre fait équiper un train d'essai avec le frein pour trains de marchandises, système Drolshammer, train qui doit être présenté en 1927 à la sous-commission précitée.

X. Service de la voie.

A. Travaux.

1. Les importants travaux suivants sont été achevés: pose de la double voie entre Thalwil et Richterswil et entre Bruggen et Winkeln; établissement d'une ligne directe de raccordement entre la ligne du Hauenstein et celle d'Aarau, près d'Olten; remplacement de deux passages à niveau par un passage inférieur à la Nocca au sud du tunnel de Schwyz, à Bellinzone; transformation et agrandissement des gares de Thoune, Delémont, Neuchâtel (1^{re} étape de construction) et Lucerne; agrandissement des ateliers d'Yverdon pour l'entretien des locomotives électriques; construction d'un viaduc en maçonnerie au-dessus du ruisseau du Châtelard, entre La Conversion et Grandvaux; remplacement du pont métallique de la Mionnaz (voie I), entre Palézieux et Oron, par un pont en maçonnerie et renforcement du tablier métallique de la voie II; transformation du pont métallique de Grandfey, sur la Sarine, entre Fribourg et Guin, en un pont en béton armé; construction de ponts en maçonnerie en remplacement des deux ponts métalliques du Kessiloch, entre Grellingen et Zwingen; remplacement du pont métallique sur la Sitter, entre Winkeln et Bruggen, par un pont en maçonnerie; construction d'un pont en béton sur la Glatt, entre Flawil et Gossau, en remplacement du pont métallique.

2. Les importants travaux suivants étaient en cours d'exécution: agrandissement des gares de Genève, Fribourg, Chasso, Ziegelbrücke et Coire; déviation de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich, sur le territoire de la ville de Zurich; construction d'une gare de triage sur le Muttenerfeld, près Bâle; 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; construction d'une nouvelle remise à locomotives à la Geroldstrasse, à Zurich; pose de la double voie Wil—Uzwil et reconstruction du pont sur la Thour, près de Schwarzenbach; exhaussement du remblai du chemin de fer pour mettre la ligne à l'abri des crues du Rhône, entre Granges et Sierre et entre Brigue et Viège; transformation du pont métallique du Toggeliloch, près de Guin, en un pont en maçonnerie; transformation du pont métallique sur la Singine, entre Flamatt et Thörishaus, en un pont en béton; reconstruction du pont de l'Aar, près de Soleure; établissement d'un nouveau pont sur la Linth, près de Ziegelbrücke.

3. Le Conseil d'administration, lors de la discussion relative à la requête du *gouvernement bernois* tendant à l'établissement de la double voie sur le tronçon Moutier—Delémont, a estimé que les améliorations envisagées par la Direction générale, pour 1927, aux stations de Choindex et Courrendlin (établissement d'une voie d'évitement à Choindex et prolongement de celle de Courrendlin), répondaient aux besoins actuels et qu'elles étaient suffisantes. Il a constaté qu'en raison de la situation financière peu favorable des chemins de fer fédéraux et du développement futur incertain du trafic, il n'était pas possible de donner suite actuellement aux

demandes de prompt établissement de la double voie sur ladite section, malgré l'insistance avec laquelle ces requêtes étaient présentées.

4. Le 15 novembre 1926, le Conseil d'administration a approuvé l'intention de la Direction générale de construire à Zurich un *bâtiment de service* en commun avec l'administration des postes, conformément au projet décrit dans le message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale du 7 septembre 1926, pour y installer les bureaux de la Direction du III^e arrondissement, et il a accordé à cet effet, pour la part des frais incombant aux chemins de fer fédéraux, un crédit de fr. 1 822 000, plus fr. 338 000 pour des amortissements, sous la réserve que les Chambres fédérales approuvent de leur côté l'ensemble du projet de nouveau bâtiment postal et d'administration et accordent le crédit général.

5. A la demande du Département fédéral des chemins de fer, nous avons examiné très attentivement lequel des trois *projets* d'amélioration des lignes d'accès nord aboutissant à Schaffhouse, savoir: les *chemins de fer des Randen*, du *Hegau* et du *Bibertal*, répondait le mieux aux intérêts suisses et à ceux des contrées directement en cause et lequel devrait, de préférence, être pris en considération. Dans notre rapport nous sommes arrivés à la conclusion que si l'on se décidait à exécuter l'un des trois *projets* concurrents, c'est celui du *chemin de fer du Hegau* qu'il faudrait choisir.

B. Travaux de chômage.

Les travaux de chômage subventionnés par la Confédération, pour lesquels un crédit de 25 900 000 francs nous a été accordé par le Conseil fédéral, conformément à l'arrêté fédéral du 21 octobre 1921, ont été achevés jusqu'à fin 1926 et le décompte en a été établi. Pour ces travaux, il a été dépensé en tout fr. 27 875 207.90, dont fr. 18 340 834.45 demeurent à la charge des chemins de fer fédéraux et fr. 9 554 373.45 ont été couverts par les subventions de la Confédération.

C. Entretien de la voie.

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

1. On a terminé les travaux de consolidation des piédroits du tunnel de Horgen, aux endroits où le sol sur lequel reposent les fondations était imprégné d'eau, travaux qui avaient été commencés l'année dernière.

2. De fortes pluies ont occasionné le 16 mai quelques glissements de terrain entre Magadino et Ranzo-Gerra et, de ce fait, une interruption de la circulation en deux endroits.

3. Le 25 septembre au soir la circulation fut interrompue, entre St. Maurice et Evionnaz, par

les eaux du torrent de St. Barthélemy qui se mirent à charrier des masses de boue et de blocs. Malgré un travail intensif et incessant, de jour comme de nuit, la circulation des trains sur une voie ne fut

rétablie, sur un pont provisoire, que le 2 octobre. Le service normal sur la double voie a été repris le 27 novembre.

XI. Electrification.

A. Equipement des lignes pour la traction électrique.

1. Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a approuvé les projets pour l'électrification des lignes suivantes:

Yverdon—Bienne—Olten (125 km),
Berne—Bienne—Delémont (81 km),
Richterswil—Sargans—Coire et Sargans—Buchs (109 km),
Winterthour—Romanshorn—Rorschach (68 km),
Rapperswil—Wattwil (27 km),
Oerlikon—Schaffhouse (42 km).

Le Conseil d'administration a accordé en tout, pour l'électrification de ces lignes, un crédit de fr. 45 090 000.

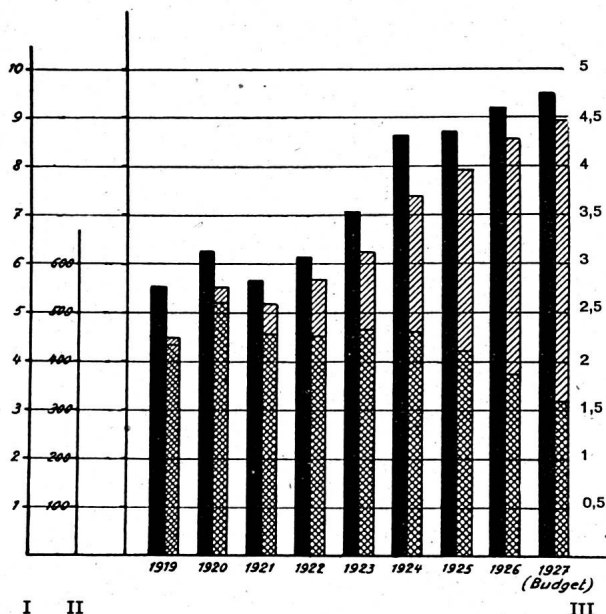


Fig. 7.

Consommation d'énergie et de charbon comparée au développement du trafic.

I = Milliards de t.-km brutes.
II = Milliers de tonnes.
III = Centaines de mille kWh.

■ Energie
▨ Charbon
■ Trafic

2. Dans sa séance du 2 mars 1926, le Conseil d'administration a approuvé le rapport de la Direction générale concernant les expériences faites pendant l'année 1924 avec l'exploitation électrique, la comparaison de la traction électrique et de la traction à vapeur au point de vue économique et l'opportunité de l'électrification accélérée suivant le programme de 1923.

B. Groupes d'usines.

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

Ce groupe d'usines a produit, pendant l'exercice, en nombre rond, 174,3 millions de kWh d'énergie

monophasée, dont 126 millions ont été fournis par l'usine d'Amsteg, 9,3 millions par l'usine auxiliaire de Göschenen et 39 millions par l'usine de Ritom. De ce total, 170,8 millions de kWh ont été utilisés pour la traction électrique. Par rapport à l'année précédente, la consommation d'énergie a augmenté de 31 millions de kWh, c'est-à-dire d'environ 22 %, par suite de la mise en service de la traction électrique sur les parcours Zurich—Rapperswil (15 mai) et Brougg—Pratteln (18 octobre) et de l'augmentation du trafic sur les autres lignes. La puissance de ce groupe d'usines a donc ainsi été utilisée jusqu'à concurrence de 90 % environ. Il n'y a pas eu de perturbations sérieuses dans les usines.

a. *Usine de Ritom.* Le niveau du lac de Ritom a atteint son point le plus bas à fin mars; il était alors de 18 mètres au-dessous de la couronne du déversoir. Grâce au fort débit de la Reuss et de ses affluents, une moyenne de 88 %, chiffre rond, de l'énergie nécessaire a pu être fournie dès ce moment-là par l'usine d'Amsteg et l'usine auxiliaire de Göschenen, de sorte que celle de Ritom n'a plus été mise à contribution que pour les pointes. Par suite des pluies exceptionnellement nombreuses qui sont tombées au printemps et en été, l'accumulation de l'eau dans le lac de Ritom a atteint son maximum de 26 millions de mètres cubes, déjà vers le milieu de juillet (alors que l'année précédente il ne l'avait atteint que vers la fin de septembre). On n'a recommencé à utiliser l'eau de ce lac qu'au commencement du mois de décembre, et à la fin de l'année la réserve utile était encore de 22,5 millions de mètres cubes.

b. *Usine d'Amsteg.* Il a été cédé pendant l'exercice environ 50 millions de kWh (51,5 millions en 1925) à la S. A. suisse pour le transport et la distribution d'électricité.

2. Groupe d'usines de Barberine-Vernayaz.

a. *Usine de Barberine.* Cette usine a produit pendant l'année environ 45,4 millions de kWh, dont 44,7 millions ont été utilisés par la traction électrique. La puissance de l'usine a donc été utilisée jusqu'à 76 %, au lieu de 38 % l'année précédente. L'accroissement de consommation de 22,3 millions de kWh provient de la mise en service de la traction électrique sur le tronçon Lausanne-Palézieux (19 février) ainsi que de l'augmentation du trafic sur les autres lignes. Au commencement du mois de mai le niveau du lac de Barberine était de 31 mètres au-dessous de la couronne du déversoir, et au milieu de septembre le lac contenait de nouveau son maximum de 39 millions de mètres cubes. A la fin de l'année, le volume utile était encore de 34 millions de mètres cubes.

b. *Usine de Vernayaz.* Les travaux de captage de l'Eau-Noire et de son adduction jusqu'à Châtelard-Village, qui avaient été suspendus en hiver, ont

été repris au printemps et terminés au commencement de l'automne. L'autre partie de la galerie d'aménée jusqu'au bassin de compensation aux Marécottes, y compris le captage du Triège, ont été terminés au cours de l'été; quant à la galerie sous pression depuis le bassin de compensation jusqu'au château d'eau, elle a été terminée en automne. Le bassin de compensation des Marécottes a été achevé au mois de décembre, sauf en ce qui concerne quelques petits travaux complémentaires insignifiants. On a également terminé, au cours de l'exercice, le montage de la conduite forcée, qui avait été commencé au printemps; les essais effectués au mois de décembre ont donné de bons résultats. Le canal de fuite a été établi au mois de novembre. Le bâtiment des machines a été achevé au mois de mars. La construction du bâtiment des appareils de distribution et des transformateurs était si avancée à fin juin que l'on a pu entreprendre le montage du tableau de distribution et le terminer au mois de décembre. A la fin de l'exercice, les quatre premiers groupes de machines monophasées, prévus pour la première période de construction de l'usine de Vernayaz, étaient complètement montés et les deux premiers transformateurs complètement installés, tandis que le groupe triphasé était encore en montage. Tous les travaux ont été exécutés conformément au programme.

C. Lignes de transport.

A fin décembre, la ligne de 132 kV de Vernayaz à Rapperswil était prête à fonctionner sur les tronçons Puidoux—Chiètres—Deitingen et Gösgen—Rapperswil. Le montage des pylônes sur les lignes en construction, de 66 kV, Steinen—Altendorf et Chiètres—Fribourg, était terminé. On a commencé le montage de la conduite à haute tension sur la ligne de 66 kV Vernayaz—Massaboden; enfin, on a commencé à établir les fondements des mâts sur les lignes de 66 kV Seebach—Rapperswil et Rapperswil—Gossau.

D. Sous-stations.

Les travaux de construction des bâtiments des sous-stations de Chiètres, Rapperswil, Puidoux II, Fribourg, Gossau et Massaboden sont terminés; il en est de même en ce qui concerne les fondements des mâts pour les installations en plein air; toutes les constructions métalliques sont montées, et l'équipement électrique est en grande partie achevé.

E. Lignes de contact.

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

Lausanne—Palézieux, 20 km, le 19 février;
Zurich—Rapperswil, 36 km, le 15 mai;
Brougg—Pratteln, 49 km, le 18 octobre.

On a continué les travaux sur les lignes Brigue—Sion, Palézieux—Berne, Winterthour—St. Gall—Rorschach, Rothkreuz—Rapperswil, Richterswil—Coire, Sargans—Buchs, Olten—Bienne et Rapperswil—Wattwil.

F. Concession de forces hydrauliques.

1. Par votation du 28 novembre le district d'Einsiedeln a approuvé la concession pour l'utilisation des forces hydrauliques de la Sihl (concession dite de l'usine de l'Etzel) et les conventions passées à ce sujet avec le Conseil de district.

2. Le 21 janvier 1926, le Conseil d'administration a ratifié la modification, proposée par la Direction générale, de la convention pour l'utilisation des forces hydrauliques entre Aarau et Wildegg. La modification de la convention conclue avec le Conseil d'Etat du canton d'Argovie (voir rapport de gestion 1919, page 3, chiffre 3, litt. c) était nécessaire, du fait que le délai pour la construction de l'usine de Rapperswil expirait le 1^{er} décembre 1925 et que nous aurions eu à payer dès cette date la redevance annuelle, bien que l'usine ne pût être construite. La concession n'a pas encore été accordée par le canton de Schwyz.

Frais d'installation de la traction électrique de 1907 à 1926.

Installation de la traction électrique	Dépenses à fin 1925		Dépenses en 1926		Dépenses à fin 1926							
					Travaux achevés		Travaux en cours d'exécution		Dépenses de construc- tion à la charge du compte d'exploitation		Total	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Généralités, levés de plans et études de projets	4 223 295	07	566 456	90	4 789 175	47	—	—	576	50	4 789 751	97
II. Acquisition de forces hydrauliques	4 569 558	45	305 533	75	1 380 590	60	752 030	85	2 742 470	75	4 875 092	20
1. Bassin de la Reuss (canton d'Uri)	1 384 204	75	—	—	447 204	75	—	—	937 000	—	1 384 204	75
2. Haute Léventine (canton du Tessin)	1 430 455	05	100 000	—	414 205	05	—	—	1 116 250	—	1 530 455	05
3. Forces du Rhône entre Fiesch et Mœrel	516 697	95	40 000	—	130 586	85	—	—	426 111	10	556 697	95
4. Forces de la Binna	99 078	80	5 140	—	45 023	15	—	—	59 195	65	104 218	80
5. Barberine et Eau-Noire	406 570	80	—	—	343 570	80	—	—	63 000	—	406 570	80
6. Trient et Triège	198 501	10	30 393	75	—	—	169 980	85	58 914	—	228 894	85
7. Lac de Lucendro	550	—	—	—	—	—	550	—	—	—	550	—
8. Usine de l'Etzel	220 000	—	—	—	—	—	220 000	—	—	—	220 000	—
9. Forces de l'Aarde Rûchlig à Wildegg	313 500	—	130 000	—	—	—	361 500	—	82 000	—	443 500	—
§ Redevances d'eau; dès la mise en service des usines électriques, ces redevances sont imputées sur le compte d'exploitation de ces usines.												
III. Usines électriques	129 200 771	14	9 364 566	18	112 082 547	50	26 446 988	12	35 801	70	138 565 337	32
1. Usine de Brigue-Iselle	2 037 850	73	5 445	05	2 043 295	78	—	—	—	—	2 043 295	78
2. Usine d'Amsteg	49 163 752	84	696 966	80	49 163 752	84	696 966	80	—	—	49 860 719	64
3. Usine auxiliaire de Gœschenen	508 814	48	2 549	—	471 914	48	—	—	34 351	—	506 265	48
4. Usine de Ritom	23 065 176	51	44 130	15	23 063 725	81	44 130	15	1 450	70	23 109 306	66
5. Usine de Barberine	37 355 110	24	15 251	65	37 339 858	59	—	—	—	—	37 339 858	59
6. Usine de Vernayaz	16 233 680	25	8 613 594	28	—	—	24 847 274	53	—	—	24 847 274	53
7. Usine de Rapperswil	743 799	85	—	—	—	—	743 799	85	—	—	743 799	85
8. Usine de l'Etzel	92 586	24	22 230	55	—	—	114 816	79	—	—	114 816	79
IV. Lignes de transport	27 565 354	02	6 104 544	25	25 759 189	33	7 360 509	04	550 199	90	33 669 898	27
1. Amsteg-Ritom-Giubiasco-Melide	12 528 642	30	71 643	40	12 528 642	30	71 643	40	—	—	12 600 285	70
2. Amsteg-Steinen-Immen-see	3 053 026	51	1 145	90	3 054 172	41	—	—	—	—	3 054 172	41
3. Immensee-Rothkreuz-Sihlbrugg	1 030 939	11	—	—	1 030 939	11	—	—	—	—	1 030 939	11
4. Rothkreuz-Olten	2 249 737	30	2 007	40	2 251 744	70	—	—	—	—	2 251 744	70
5. Rothkreuz-Emmenbrücke	472 069	38	—	—	472 069	38	—	—	—	—	472 069	38
6. Brigue-Granges	929 397	05	379 308	35	—	—	—	—	550 088	70	550 088	70
7. Châtelard-Vernayaz-Puidoux	3 318 999	51	—	—	3 318 999	51	—	—	—	—	3 318 999	51
8. Puidoux-Bussigny	830 365	30	116	80	830 482	10	—	—	—	—	830 482	10
9. Vernayaz-Romanel	526 740	99	—	—	526 740	99	—	—	—	—	526 740	99
10. Vernayaz-Rapperswil	859 312	39	4 609 018	70	—	—	5 468 331	09	—	—	5 468 331	09
11. Hendschiken-Brougg	251 566	95	469	80	251 925	55	—	—	111	20	252 036	75
12. Brougg-Seebach	658 925	92	5 631	95	664 557	87	—	—	—	—	664 557	87
13. Mühleberg-Berthoud	812 032	46	16 882	95	828 915	41	—	—	—	—	828 915	41
14. Steinen-Altendrf. Gossau-Seebach	43 598	85	537 562	45	—	—	581 161	30	—	—	581 161	30
15. Seebach-Grûze	—	—	49	65	—	—	49	65	—	—	49	65
16. Vernayaz-Granges-Massaboden	—	—	1 007 688	70	—	—	1 007 688	70	—	—	1 007 688	70
17. Chiètres-Fribourg	—	—	227 275	—	—	—	227 275	—	—	—	227 275	—
18. Chiètres-Bienne	—	—	4 359	90	—	—	4 359	90	—	—	4 359	90

Frais d'installation de la traction électrique de 1907 à 1926.

Installation de la traction électrique	Dépenses à fin 1925		Dépenses en 1926		Dépenses à fin 1926							
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Travaux achevés		Travaux en cours d'exécution		Dépenses de construc- tion à la charge du compte d'exploitation		Total	
V. Sous-stations	28 021 814	52	4 588 847	89	25 646 852	28	6 350 109	94	613 700	19	32 610 662	41
1. Melide	1 807 685	67	14 305	40	1 821 197	07	—	—	794	—	1 821 991	07
2. Giubiasco	2 525 649	33	— 353	15	2 523 631	33	—	—	1 664	85	2 525 296	18
3. Giornico	2 620 590	37	— 71	—	2 612 815	97	—	—	7 703	40	2 620 519	37
4. Göschenen	2 487 418	85	—	—	2 486 030	70	—	—	1 388	15	2 487 418	85
5. Steinen	2 914 742	60	71 405	85	2 975 475	85	—	—	10 672	60	2 986 148	45
6. Sihlbrugg	1 404 377	44	195 188	30	1 599 548	24	—	—	17	50	1 599 565	74
7. Emmenbrücke	1 363 171	01	— 1 516	60	1 361 654	41	—	—	—	—	1 361 654	41
8. Beinwil	—	—	149 461	68	149 461	68	—	—	—	—	149 461	68
9. Brougg	1 483 321	35	86 933	65	1 568 862	95	—	—	1 392	05	1 570 255	—
10. Olten	1 594 650	69	133 104	35	1 727 755	04	—	—	—	—	1 727 755	04
11. Vernayaz	1 419 988	50	2 504	40	1 422 492	90	—	—	—	—	1 422 492	90
12. Puidoux	1 828 711	05	—	—	1 827 744	75	—	—	966	30	1 828 711	05
13. Loèche	290 759	19	— 51 233	23	—	—	—	—	239 525	96	239 525	96
14. Granges	410 174	83	— 64 135	65	—	—	—	—	346 039	18	346 039	18
15. Bussigny	1 692 249	60	— 5 339	70	1 697 589	30	—	—	—	—	1 697 589	30
16. Coppet	20 609	15	—	—	20 609	15	—	—	—	—	20 609	15
17. Berthoud	636 619	52	265 804	40	—	—	900 930	32	1 493	60	902 423	92
18. Seebach	1 630 953	52	7 477	90	1 636 597	57	—	—	1 833	85	1 638 431	42
19. Puidoux (station de distr.)	410 316	30	454 855	70	—	—	865 172	—	—	—	865 172	—
20. Chiètres (»)	762 637	78	1 297 356	90	—	—	2 059 994	68	—	—	2 059 994	68
21. Rapperswil (»)	483 703	95	755 415	69	—	—	1 239 119	64	—	—	1 239 119	64
22. Fribourg	17 505	15	543 298	80	—	—	560 803	95	—	—	560 803	95
23. Thoun	215 385	37	—	—	215 385	37	—	—	—	—	215 385	37
24. Gossau	551	30	470 367	—	—	—	470 709	55	208	75	470 918	30
25. Sargans	42	—	750	—	—	—	792	—	—	—	792	—
26. Massaboden	—	—	251 832	—	—	—	251 832	—	—	—	251 832	—
27. Bienne	—	—	755	80	—	—	755	80	—	—	755	80
VI. Lignes de contact	91 407 200	38	8 890 281	19	91 205 832	51	6 826 454	82	2 265 194	24	100 297 481	57
1. Thoun—Berne	5 010 646	18	— 123 176	85	4 649 401	48	—	—	238 067	85	4 887 469	33
2. Erstfeld—Bellinzzone	19 030 662	13	8 166	65	18 993 492	43	—	—	45 336	35	19 038 828	78
3. Bellinzzone—Chiasso	7 235 394	63	55 941	49	7 280 475	48	—	—	10 860	64	7 291 336	12
4. Erstfeld—Lucerne	8 442 496	09	10 286	85	8 452 782	94	—	—	—	—	8 452 782	94
5. Immensee—Rothkreuz	237 834	10	—	—	237 834	10	—	—	—	—	237 834	10
6. Arth-Goldau—Zurich et Zoug—Lucerne	6 429 734	39	1 465	40	6 431 199	79	—	—	—	—	6 431 199	79
7. Lucerne—Olten—Bâle	9 346 287	36	42 118	80	9 388 406	16	—	—	—	—	9 388 406	16
8. Brigue—Iselle	1 501 442	80	—	—	1 501 442	80	—	—	—	—	1 501 442	80
9. Brigue—Sion	2 705 651	25	1 158 813	37	2 702 981	05	807 318	48	1 968 802	05	3 864 464	62
10. Sion—Lausanne	7 013 705	71	13 461	10	7 027 166	81	—	—	—	—	7 027 166	81
11. Lausanne—Vallorbe et Dailens—Yverdon	4 568 114	30	10 907	60	4 579 021	90	—	—	—	—	4 579 021	90
12. Palézieux—Lausanne— Genève	4 343 550	37	— 484 314	55	3 859 235	82	—	—	—	—	3 859 235	82
13. Palézieux—Fribourg— Berne	287 196	95	2 400 188	11	—	—	2 687 385	06	—	—	2 687 385	06
14. Zurich—Olten	4 776 848	46	26 437	35	4 801 158	46	—	—	2 127	35	4 803 285	81
15. Olten—Berne	3 431 009	33	25 316	20	3 456 325	53	—	—	—	—	3 456 325	53
16. Thalwil—Richterswil	1 105 813	03	— 9 360	80	1 096 452	23	—	—	—	—	1 096 452	23
17. Zurich—Rapperswil	1 175 460	30	275 430	95	1 450 891	25	—	—	—	—	1 450 891	25
18. Zurich—Winterthour	2 260 423	59	31 104	85	2 291 528	44	—	—	—	—	2 291 528	44
19. Winterthour—St. Gall— Rorschach	129 482	65	2 405 325	44	—	—	2 534 808	09	—	—	2 534 808	09
20. Winterthour—Romans- horn—Rorschach	—	—	22 799	55	—	—	22 799	55	—	—	22 799	55
21. Brougg—Pratteln	1 323 141	91	789 573	61	2 112 715	52	—	—	—	—	2 112 715	52
22. Rothkreuz—Rapperswil	9 522	85	1 463 543	65	—	—	1 473 066	50	—	—	1 473 066	50
23. Wildegg—Emmenbrücke, Beinwil—Münster	1 042 782	—	— 149 461	68	893 320	32	—	—	—	—	893 320	32

Frais d'installation de la traction électrique de 1907 à 1926.

Installation de la traction électrique	Dépenses à fin 1925		Dépenses en 1926		Dépenses à fin 1926							
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Travaux achevés		Travaux en cours d'exécution		Dépenses de construc- tion à la charge du compte d'exploitation		Total	
24. Richterswil—Coire, Sar- gans—Buchs	—	—	334 730	80	—	—	334 730	80	—	—	334 730	80
25. Yverdon—Bienne	—	—	61 331	40	—	—	61 331	40	—	—	61 331	40
26. Olten—Bienne	—	—	384 061	25	—	—	384 061	25	—	—	384 061	25
27. Rapperswil—Wattwil	—	—	133 052	50	—	—	133 052	50	—	—	133 052	50
28. Oerlikon—Schaffhouse	—	—	2 538	15	—	—	2 538	15	—	—	2 538	15
VII. Etablissement du profil d'espace libre (infrastructure, super- structure et bâtiments)	11 346 573	11	1 582 589	13	6 102 955	02	944 907	45	5 881 299	77	12 929 162	24
1. Thoune—Berne	350 381	86	—	—	36 520	30	—	—	313 861	56	350 381	86
2. Erstfeld—Bellinzone	2 931 896	84	—	—	2 095 632	47	—	—	836 264	37	2 931 896	84
3. Bellinzone—Chiasso	1 364 176	35	—	—	1 008 918	30	—	—	355 258	05	1 364 176	35
4. Erstfeld—Lucerne	916 867	04	—	—	552 044	23	—	—	364 822	81	916 867	04
5. Immensee—Rothkreuz	6 178	60	—	—	222	50	—	—	5 956	10	6 178	60
6. Arth-Goldau—Zurich et Zoug—Lucerne	543 860	97	1 556	50	45 527	—	—	—	499 890	47	545 417	47
7. Lucerne—Olten—Bâle	912 226	05	29 190	40	392 356	30	—	—	549 060	15	941 416	45
8. Brigue—Sion	134 276	65	233 458	30	69 713	35	164 391	20	133 630	40	367 734	95
9. Sion—Lausanne	731 283	30	—	—	195 743	90	—	—	535 539	40	731 283	30
10. Lausanne—Vallorbe et Daillens—Yverdon	660 960	15	257	65	305 019	40	—	—	356 198	40	661 217	80
11. Palézieux—Lausanne— Genève	925 890	30	60 228	95	427 466	55	—	—	488 194	60	865 661	35
12. Palézieux—Fribourg— Berne	135 400	85	331 418	30	—	—	386 979	95	79 839	20	466 819	15
13. Zurich—Olten	596 738	42	9 839	80	251 981	95	—	—	354 596	27	606 578	22
14. Olten—Berne	334 680	75	47 812	75	198 278	55	—	—	184 214	95	382 493	50
15. Thalwil—Richterswil	33 124	—	1 505	—	10 845	55	—	—	23 783	45	34 629	—
16. Zurich—Rapperswil	150 659	42	305 547	—	196 463	47	—	—	259 742	95	456 206	42
17. Zurich—Winterthour	384 663	24	4 550	10	252 230	45	—	—	136 982	89	389 213	34
18. Winterthour—St. Gall— Rorschach	194 875	37	282 988	40	—	—	166 183	60	311 680	17	477 863	77
19. Brougg—Pratteln	38 432	95	89 399	05	63 990	75	—	—	63 841	25	127 832	—
20. Rothkreuz—Rapperswil	—	—	49 502	45	—	—	31 028	85	18 473	60	49 502	45
21. Richterswil—Coire, Sargans—Buchs	—	—	134 409	35	—	—	131 336	—	3 073	35	134 409	35
22. Rapperswil—Wattwil	—	—	13 376	50	—	—	3 240	70	10 135	80	13 376	50
23. Yverdon—Bienne	—	—	82 428	13	—	—	45 858	70	36 569	43	82 428	13
24. Olten—Bienne	—	—	25 575	40	—	—	15 885	45	9 689	95	25 575	40
25. Oerlikon—Schaffhouse	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	3	—
VIII. Installations à courant faible (télégraphe, téléphone, si- gnaux, etc.)	48 612 202	65	10 448 949	55	46 058 486	84	9 150 555	05	3 852 110	31	59 061 152	20
1. Thoune—Berne	1 119 993	24	—	—	1 050 480	99	—	—	69 512	25	1 119 993	24
2. Erstfeld—Bellinzone	7 637 807	33	—	—	7 050 498	56	—	—	587 308	77	7 637 807	33
3. Bellinzone—Chiasso	2 449 819	32	—	—	2 172 939	36	—	—	276 879	96	2 449 819	32
4. Erstfeld—Lucerne	2 872 452	60	—	—	2 374 257	96	—	—	498 194	64	2 872 452	60
5. Immensee—Rothkreuz	120 798	15	—	—	103 671	20	—	—	17 126	95	120 798	15
6. Arth-Goldau—Zurich et Zoug—Lucerne	2 954 065	35	5 505	45	2 728 964	50	—	—	230 606	30	2 959 570	80
7. Lucerne—Olten—Bâle	3 279 088	93	11 536	25	3 047 041	36	—	—	243 583	82	3 290 625	18
8. Brigue—Iselle	1 526 838	57	—	—	1 526 838	57	—	—	—	—	1 526 838	57
9. Brigue—Sion	1 336 849	05	1 152 781	65	1 165 965	70	845 177	05	478 487	95	2 489 630	70
10. Sion—Lausanne	5 740 608	16	—	—	5 388 102	70	—	—	352 505	46	5 740 608	16
11. Lausanne—Vallorbe et Daillens—Yverdon	2 773 185	78	5 091	15	2 490 752	60	—	—	287 524	33	2 778 276	93
12. Palézieux—Lausanne— Genève	4 467 987	—	295 402	20	4 577 661	50	—	—	185 727	70	4 763 389	20
13. Palézieux—Fribourg— Berne	329 105	75	3 882 553	55	—	—	4 195 377	10	16 282	20	4 211 659	30
14. Zurich—Olten	4 029 857	53	9 347	05	3 883 622	25	—	—	155 582	33	4 039 204	58

Frais d'installation de la traction électrique de 1907 à 1926.

Installation de la traction électrique	Dépenses à fin 1925		Dépenses en 1926		Dépenses à fin 1926							
					Travaux achevés		Travaux en cours d'exécution		Dépenses de construc- tion à la charge du compte d'exploitation		Total	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
15. Olten—Berne	3 305 991	47	44 054	41	3 189 674	46	—	—	160 371	42	3 350 045	88
16. Thalwil—Richterswil . .	915 546	50	12 518	20	902 365	17	—	—	25 699	53	928 064	70
17. Zurich—Rapperswil . .	850 563	35	345 220	—	1 147 183	40	—	—	48 599	95	1 195 783	35
18. Zurich—Winterthour . .	2 549 084	42	799	45	2 439 524	61	—	—	108 760	36	2 548 284	97
19. Brougg—Pratteln . . .	352 560	15	539 952	29	818 941	95	—	—	73 570	49	892 512	44
20. Winterthour—St. Gall— Rorschach	—	—	3 004 015	25	—	—	3 001 780	40	2 234	85	3 004 015	25
21. Winterthour—Romans- horn—Rorschach	—	—	44 230	25	—	—	44 230	25	—	—	44 230	25
22. Rothkreuz—Rupperswil .	—	—	606 750	85	—	—	574 422	45	32 328	40	606 750	85
23. Richterswil—Coire, Sar- gans—Buchs	—	—	124 242	05	—	—	123 516	45	725	60	124 242	05
24. Rapperswil—Wattwil . .	—	—	47 450	80	—	—	47 450	80	—	—	47 450	80
25. Yverdon—Bienne	—	—	218 703	40	—	—	218 285	55	417	85	218 703	40
26. Olten—Bienne	—	—	100 394	20	—	—	100 315	—	79	20	100 394	20
IX. Installations pour la traction électr.	8 543 410	10	454 274	34	7 812 932	31	393 387	80	791 364	33	8 997 684	44
1. Ateliers d'Yverdon . . .	1 766 433	35	—	—	1 705 161	75	—	—	61 271	60	1 766 433	35
2. Ateliers de Bellinzone . .	2 974 104	64	—	—	2 952 199	64	—	—	21 905	—	2 974 104	64
3. Ateliers de Zurich	2 383 546	41	—	—	2 228 534	91	—	—	155 011	50	2 383 546	41
4. Dépôts du I ^{er} arrond ^t . .	127 786	60	160 132	—	124 889	10	160 411	05	2 618	45	287 918	60
5. Dépôts du II ^e arrond ^t . .	825 907	90	243 993	99	577 420	65	212 436	15	280 045	09	1 069 901	89
6. Dépôts du III ^e arrond ^t . .	465 631	20	50 148	35	224 726	26	20 540	60	270 512	69	515 779	55
	353 490 179	44	42 306 043	18	320 838 561	86	58 224 943	07	16 732 717	69	395 796 222	62
Subvention de la Confédération pour accélération de l'électrificat.	-20 000 000	—	-10 000 000	—	—	—	-30 000 000	—	—	—	-30 000 000	—
Total, Installation de la traction électr.	333 490 179	44	32 306 043	18	320 838 561	86	28 224 943	07	16 732 717	69	365 796 222	62
Acquisition de matériel roulant électr.	161 081 946	86	30 740 772	38	177 679 978	96	14 149 740	28	—	—	191 829 719	24
a. 349 locomotives électri- ques, dont 67 en construc- tion	153 856 520	86	28 320 044	46	170 326 255	50	11 857 309	82	—	—	182 183 565	32
b. 31 automotrices électri- ques, dont 20 en construc- tion	7 225 426	—	2 420 727	92	7 353 723	46	2 292 430	46	—	—	9 646 153	92
Total général *	494 572 126	30	63 046 815	56	498 518 540	82	42 374 683	35	16 732 717	69	557 625 941	86
<p>* Y compris fr. 1,918,658.— pour les installations de la traction électrique de l'ancien chemin de fer du Seetal.</p>												

XII. Observations finales et propositions.

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 à 1925, s'élevant ensemble à » 20 329 462. 57

de sorte que le déficit de guerre du bilan se montait encore au 31 décembre 1925 à fr. 190 427 819. 96

Le découvert de 1926, de fr. 9 579 340. 69, est en rapport étroit avec ce déficit de guerre, puisque l'intérêt de celui-ci grève, au taux de 5 %, le compte de profits et pertes de fr. 9 521 391. Nous sommes par conséquent d'avis qu'il est recommandable d'ajouter cette part de déficit, au 1^{er} janvier 1927, au compte du «Déficit de guerre» et de ne reporter que le solde à compte nouveau, soit fr. 57 949. 69. Ceci élève de nouveau le déficit de guerre à francs 199 949 210. 96, mais il est cependant encore ainsi de fr. 10 808 071. 57 inférieur au chiffre de 1922.

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

résolutions

suivantes:

«1. Les comptes de 1926 et le bilan au 31 décembre 1926 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

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

3. Une part de fr. 9 521 391 de l'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de 1926, de fr. 9 579 340. 69, est mise au 1^{er} janvier 1927 à la charge du compte du «Déficit de guerre», et le solde de fr. 57 949. 69 est reporté à compte nouveau.»

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

Berne, le 9 avril 1927.

Pour la Direction générale
des chemins de fer fédéraux:

Le président,

Schrafl.

Annexes:

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