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

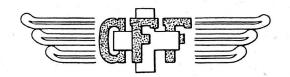
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 30.11.2025

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



Rapport

présenté par la

Direction générale des chemins de fer fédéraux

au

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

sur la

gestion pendant l'année 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 | |
|------|-------|-----------|--|---|--|
| Icr | arron | dissement | 923,868 | 940,119 | |
| IIº. | * | » | 964,186 | | *Båle C.F.FSt-Jean front. nat. 5,281 km *Wohlen-Bremgar- ten 7,011 km |
| IIIo | | » | 993,944 | 1011,271 | |
| | | Total | 2881,998 | 2927,898 | |

Les chemins de fer fédéraux ont en outre exploité la ligne pour le service des marchandises Bâle chemin de fer du Reich—Petit-Huningue $(4,_{005}$ 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.

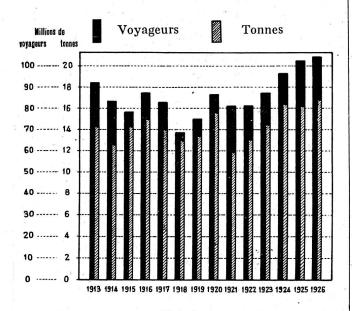


Fig. 1.

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. 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 1541514 unités, ou 1,51 %. Malgré cela, la recette de ce chapitre a fléchi de fr. 2167000, et ceci provient de ce que le nombre des voyageurs de IIIe 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 Parmi les du précédent exercice (v. fig. 2). 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. 1275 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, ou 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 $3_{,84}$ %.

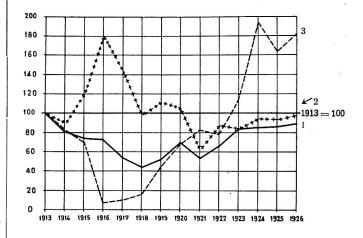


Fig. 2.

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

1 = Importations 2 = Exportations 3 = Transit

L'année 1926 a été la 25° 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 Brigue-Iselle 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-

mencement 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, revision 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 | |
|--|--|
| Nouvelles réclamations reçues pendant l'exercice | |
| Repoussées | |
| Admises et pour lesquelles il a été payé une indemnité | |
| 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 | |
| Réclamations ayant donné lieu à paiement de la part des chemins de fer fédéraux . 3132 (1899 » 1925) | |
| , c. Irrégularités. | |
| Avaries ou pertes partielles | |
| Empêchements à la livraison | |
| d. Procès. | |
| Pendants depuis 1925 | |
| Nouveaux procès en 1926 | |
| Terminés, en tout | |

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.

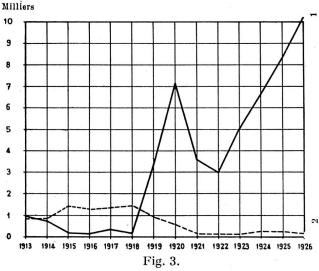
Le 4 octobre, un train de marchandises montant a été immobilisé dans le tunnel par suite de formation insuffisante de vapeur. Les conditions atmosphériques défavorables ayant empêché tout courant d'air, les six hommes dont se composait le personnel de la machine et du train ont été intoxiqués par l'oxyde de carbonne 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:
- a. 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;
- b. 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 Brügg; 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;
- c. 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.



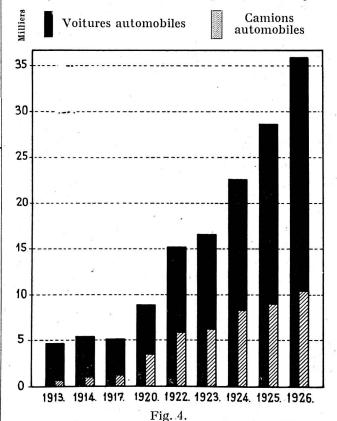
Automobiles importées et exportées.

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



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:

| E | lat à | | | Voitures | Camions | Total |
|----------|-------|---|--|----------|---------|-----------|
| fin | 1913 | | | . 4665 | 751 | 5 416 |
| » | 1920 | • | | . 8 902 | 3 331 | $12\ 233$ |
| » | 1924 | | | 22540 | 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°s 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 revision 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^{or} et du III^o arrondissement ont tenu chacun trois séances; celui du II^o arrondissement en a tenu quatre.

Outres les affaires courantes ils ont principalement traité, sous la forme de propositions, d'interpellations et de vœux, des question 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 1er 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 IIº arrondissement, à Lucerne. M. Etter est entré en fonctions le 1er octobre.

M. Antoine Schraft 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^e 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.

IV. Finances et comptabilité.

A. Caisse principale et service des titres.

- 1. Au début de l'exercice, nous disposions d'un solde de 36,8 millions de francs des emprunts émis en 1925, placé à intérêts au Département fédéral des finances. Augmentée de la 3e annuité de 10 millions de francs de la subvention fédérale pour l'électrification accélérée, mise à notre disposition valeur 30 juin, cette somme nous a permis de satisfaire aux dépenses de construction jusqu'à fin septembre. Dès cette époque, nous avons de nouveau dû recourir à l'émission de rescriptions. Le crédit qui nous a été ouvert à cet effet par la Banque nationale a été mis à contribution jusqu'à concurrence de 13 millions de francs.
- 2. Sur le produit de l'emprunt 7 % des chemins de fer alsaciens de l'Etat mis en souscription en Suisse au mois de novembre 1926, une somme de 42 millions de francs a été, par suite d'entente avec la Société de crédit suisse, remise au Département fédéral des finances comme dépôt ferme destiné au paiement des pièces de fr. 5 françaises qui seront reprises pendant les années 1930 et 1931 par la France. La Confédération n'ayant pas besoin de cet argent pour le moment, ces fr. 42 000 000 ont été mis à notre disposition aux conditions primitives, c'est-à-dire à 4½ % valeur 6 décembre 1926, jusqu'au 31 décembre 1931. Ce prêt figure dans le bilan parmi les emprunts consolidés sous le nom d'emprunt 4½ % des chemins de fer fédéraux de 1926.
- 3. Avec l'autorisation du Conseil fédéral et d'entente avec la Banque nationale suisse, nous avons en outre fait, le 17 décembre, un emprunt 5 % de fr. 20 000 000 au pair auprès de la Caisse nationale d'assurances contre les accidents à Lucerne. Il a été remis à la créancière 20 obligations nominatives d'un million, sans coupons. Les intérêts sont payables tous les six mois, le 28 février et le 31 août, pour la première fois le 31 août 1927 pro rata temporis. A partir du 31 août 1940, le prêt peut être dénoncé pour chaque échéance d'intérêts moyennant avertissement de six mois, soit donc au plus tôt pour le 28 février 1941. Le Conseil fédéral a le droit de rembourser, moyennant avertissement de six mois, fr. 5 000 000 le 28 février 1935, fr. 5 000 000 le 28 février 1937 et fr. 5 000 000 le 28 février 1939. Cet emprunt n'est pas coté à la Bourse. Le versement du montant de l'emprunt a eu lieu, conformément à la convention, le 15 janvier 1927. Sa comptabilisation a donc lieu au cours du nouvel exercice.
- 4. Sur le produit de l'emprunt de fr. 42 000 000 dont il a été question plus haut, nous avons commencé par rembourser nos rescriptions à la Banque nationale pour un montant de fr. 13 000 000. Une partie a été mise de côté pour l'emprunt 3½ % de 1897 de l'ancien Nord-Est suisse, remboursable le 28 février 1927. Le reste a été employé à couvrir les fortes échéances de fin d'année. Le Département fédéral des finances a temporairement mis à notre disposition à cet effet un autre montant de fr. 13 000 000, qui a été remboursé après réception de la somme empruntée à la Caisse nationale d'assurances à Lucerne.

- 5. Au cours de l'exercice, nous avons attribué au portefeuille de la caisse de pensions et de secours, en couverture de ses avoirs, pour fr. 4 200 000 de bons de dépot à 5 %. A fin décembre, cette caisse possédait de ces titres pour une somme de 180 375 000 francs, contre fr. 176 175 à la fin de l'année précédente.
- 6. Le service des emprunts et des intérêts s'est de nouveau accru, par suite de l'émission des emprunts dont nous venons de parler. Y compris les bons de dépôt 5 % attribués à la caisse de pensions et de secours et le prix de rachat capitalisé de la ligne Genève—La Plaine, mais déduction faite des remboursements de capitaux opérés conformément aux plans d'amortissement et de l'annuité conventionnelle payée sur le prix de rachat de la ligne Genève—La Plaine, notre dette consolidée s'élevait à fr. 2585 428 984. 60 à la fin de l'exercice, contre fr. 2551 788 869. 12 à fin 1925. L'augmentation est donc de fr. 33 640 115. 48. On trouvera dans le compte de capital, pages 106 et 107, le détail des changements qui se sont produits.

Il a été, cette année, présenté à l'encaissement à notre caisse principale, soit par les domiciles de paiement, soit par des particuliers:

Par rapport à 1925, l'augmentation est de 29 542 coupons et fr. 3 127 482. 60. En revanche, le nombre des obligations remboursées est descendu de 72 068 à 16 114, parce qu'il n'y avait pas cette année d'emprunts arrivant à échéance. Au 31 décembre, les coupons et titres échus non encore présentés à l'encaissement s'élevaient à fr. 5 183 128.93. Il a été comptabilisé en notre faveur 1761 coupons et une obligation $3\frac{1}{2}$ %, série A—K, prescrits pendant l'année, pour un total de fr. 25 777. 50. Le nombre des titres et coupons frappés d'opposition était encore de 472 à la fin de l'année, contre 503 à la fin de 1925.

- 7. En vue de diminuer encore les mouvements d'espèces et de faciliter leurs versements aux titulaires de comptes de chèques postaux, nous avons autorisé nos services-marchandises et entrepôts à accepter aussi de maisons connues des chèques postaux en paiement des frais de transport, frais de douane et remboursements.
- 8. L'état des sûretés déposées à la caisse principale et aux caisses des arrondissements par des entrepreneurs, fournisseurs et titulaires de crédits pour frais de transport était le suivant au 31 décembre: 1928 dépôts en espèces . . . fr. 1532 855. 2490 dépôts de titres » 21 032 877. 61 2683 cautionnements » 31 046 303. 35

7101 sûretés,

représentant au total fr. 53 612 035. 96

(1925: 6757, pour fr. 52 666 274. 36.)

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 avions 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.

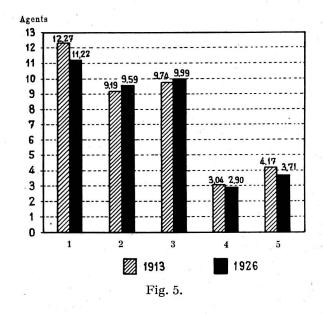
C. Contrôle du trafic.

- 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 traficmarchandises 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 1er 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



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:

| | Cas d'invalidité e | 1 46000 | | | | | | | D | Direction | | Arr | ondisse | ments | | Ta | otal |
|-------------------------------|---------------------|-------------|----|----|--|---|---|---|---|-----------|------|-----|----------|-------|----------|------|------|
| Invalides: | cas u ilivaliulle e | ueces | | | | | | - | g | jénérale | 1 | | 11 | | Ш | 10 | itai |
| pensionnés | | | | | | | | | | 8 | 191 | | 213 | | 243 | 6 | 55 |
| 'ayant reçu und | e indemnité uni | que | | | | | | | | | | | | | 1 | | 1 |
| Assurés actifs déc | | | | | | | | | | | 31 | | 48 | | 41 | 1 | 26 |
| veuves pension | nées | | | | | | | | | 6 | 25 | | 43 | | 31 | 1 | 05 |
| orphelins pensi | onnés | | | | | | | | | 7 | 40 | | 58 | | 27 | 1 | 32 |
| orphelins de p | ère et de mère, | pensionnés | ٠ | i | | • | | | | _ | 2 | | | | 3 | | 5 |
| Invalides décédés | | | | | | | | | | | 115 | | 139 | | 116 | 3 | 85 |
| veuves pension | nées | | | ٠, | | | | | | 8 | - 69 | | 90 | | 75 | 2 | 42 |
| orphelins pensi | ionnés | | | | | | | | | 3 | 32 | | 59 | | 21 | . 1 | 15 |
| orphelins de p | ère et de mère, | pensionnés | | | | | | | | 1 | 11 | | 2 | | 2 | | 16 |
| Veuves décédées. | | | | | | | | | | 9 | 37 | | 53 | | 51 | 1 | .50 |
| orphelins de p | ère et de mère, | pensionnés | ٠, | | | | ٠ | | | 3 | | | $^{-2}$ | | 1 | | 6 |
| Veuves r ^e mariées | | | | | | | | | | 5 | 7 | | 9 | | 10 | | 31 |
| Assurés indemnis | és 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.

| A coundo galifa | | 4000 | 4000 | | Traitements | |
|--|----------|--------|----------|----------|-----------------|----------------------|
| Assurés actifs | ~ . | 1926 | 1925 | | 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 |
| | | | | | Pension 1926 | ns annuelles 1925 |
| Invalides pensionnés | | 7 997 | 7 748 | fr. | | 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, pensionné | | 136 | 141 | * | $120 \ 433$ | 117 232 |
| Orphelins incapables de gagner leur vie, per | nsionnés | 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'actuaires et, au vu de leur rapport, entreprendre une revision 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 Ier 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 professionne | ls: | • |
|---------------------------------|-----|---|
|---------------------------------|-----|---|

| | | 1926 | 1925 |
|---------------------|--|-------------------------|------------------------|
| Salaires assurés | | fr. 166 241 261 | 167 802 552 |
| Primes | | » 2 492 717 | 2518212 |
| Taux de prime moyen | | $14,_{99}$ $^{0}/_{00}$ | $15,_{01}{}^{0}/_{00}$ |
| | | | |
| | | | |
| | Pour les accidents non professionnels: | | |
| | | 1926 | 1925 |

| Salaires assurés | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | fr. 165 672 56 | 3 167 270 473 |
|---------------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---------------------|------------------------|
| Primes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Taux de prime moyen | • • | ٠ | ٠ | • | ٠ | ٠ | • | • | • | ٠ | • | • | • , | • | • | • | • | • | • | • | • | $4_{,91}^{0}/_{00}$ | $4,_{95}$ $^{0}/_{00}$ |

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. 2022.10 (fr. 7713.50 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:

| 8 | 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 |
| Traverses métalliques » 10 400 |
| Attaches de rails |
| Pièces de branchements et croisements . » 2893 |
| Matériel d'enclenchements » 86 |
| Traverses de bois Pièces 300 850 |
| Fer, acier, cuivre et autres matières pour |
| les ateliers |
| Sabots de freins et barreaux de grilles . » 2 135 |
| Lubrifiants pour le matériel roulant » 1 260 |
| Pétrole, huile de gaz et benzine » 1951 |
| Autres huiles et graisses, désinfectants . » 96 |
| Coke, anthracite, etc., pour le chauffage des |
| locaux de service |
| Charbon de bois |
| Fagots pour locomotives Pièces 20 850 |
| Sable pour locomotives t 1500 |
| Ciment et autres matériaux de construction » 1 169 |
| Carbure |
| Savons et soude |
| Pour les uniformes (achat des draps, cas- |

Pour les uniformes (achat des draps, casquettes et suroîts et confection des uniformes), il a été dépensé une somme ronde de fr. 1892000.

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

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: | |
|--|-------------|
| 1º des matériaux de rebut des ateliers | * |
| pour | fr. 732 000 |
| 2º du matériel de voie de rebut pour. | » 436 000 |

C. Ravitaillement en charbon.

Le 1er 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 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.

| fossile en |
|------------|
| |
| 14 266 t |
| 7 991 » |
| 78 614 » |
| 161 747 » |
| 38 200 » |
| 60 » |
| 24 538 » |
| |
| 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° séance le 15 janvier et la 31° le 17 juin.

Dans la 30° 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° 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 agrès 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 réexpédition 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 nº 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 nº 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:
- a. 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.
- b. 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.
- c. 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 1er 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 1er 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.

» » 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 1er 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:

| | | | d'abonnements | | | -1-1 |
|--|-------------------|-------|---------------|----------|--------|----------|
| Abonnements généraux de | sans surtaxe pour | | | INC. | | |
| Abountements generalit de | 1926 | 1925 | 1926 | 1925 | 1926 | 1925 |
| 15 jours | | | 5 541 | 5549 | 5 541 | 5549 |
| 30 » | | | 2 290 | $2\ 339$ | 2290 | $2\ 339$ |
| Abonnements de courte dur | rée — | | 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 |
| $3 \text{»} \text{»} 2 \text{ personnes} 1) \dots \dots$ | . 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 | | 214 | 695 | 691 | 871 | 905 |
| 12 » » 2 personnes | | 10 | 46 | 47 | 56 | 57 |
| Abonnements de longue dure | ée 3 646 | 4 268 | 15 921 | 15 311 | 19 567 | 19 579 |

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

part des C. F. F. 1926 1925 1926 1925 fr. 9 245 000 fr. 9 225 000 fr. 7711000 fr. 7 632 000

b. Abonnements donnant droit à des demi-billets:

| | Non | nbre | | Produit de la vente | | | | | | | |
|---------------------|--|-------------------|-------------|---------------------|-------------|-------------|--|--|--|--|--|
| d'abonnements d'éli | | nts d'élivrés | au to | otal | part des | C. F. F. | | | | | |
| | 1926 | 1925 | 1926 | 1925 | 1925 | 1926 | | | | | |
| pour 3 mois | $\begin{array}{c} 5817 \\ 639 \end{array}$ | $\{5, 845, 447\}$ | fr. 640 000 | fr. 588 000 | fr. 568 000 | fr. 522 000 | | | | | |

c. Billets combinables suisses:

| Nambua daa b | Illata dellamen | | Produit d | e la vente | |
|--------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Nombre des b | mets denvres | au to | otal | part des | C. F. F. |
| 1926 | 1925 | 1926 | 1925 | 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:

| No | mbre | ` ' | | Recettes 3) | |
|------------------|----------------|-------------------|----------------------|---------------|---------------|
| des billets déli | vrés en Suisse | de toutes les adm | inistrations suisses | part (| des C. F. F. |
| 1926 | 1925 | 1926 | 1925 | 1926 | 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 spéciaix 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).
 - Y compris les cartes partielles des abonnements de 12 mois payables par acomptes.
 Il s'agit ici de la 3 carte partielle des abonnements de 12 mois.
 Produit des billets émis en Suisse et à l'étranger.
 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 1er 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 nécessités 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 no 3 pour le transport de denrées alimentaires en grande vitesse a été complétée par l'article suivant: «oeufs frigorifiés, brisés, contenus dans des récipients en fer blanc»; à celle du tarif exceptionnel no 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, dégélatinés, et les os concassés, dégélatinés, ont été éliminés de la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel no 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 no 17 pour pâte de bois, etc., de provenance suisse ont été abaissées de 15 %. Le tarif exceptionnel no 18 pour bois et tourbe a été réédité le 1er octobre; il en a été de même, le 1er septembre, du tarif exceptionnel nº 41 pour lait liquide, etc. Dans le tarif exceptionnel no 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 nº 22 pour houille de provenance suisse, etc., a été étendue aux «onglons et os broyés ou concassés, dégélatinés ou non». La «lessive de soude, y compris la lessive de soude caustique (soude caustique liquide)», a été mise au bénéfice du tarif exceptionnel nº 25 pour certaines marchandises du tarif spécial III. Un nouveau tarif exceptionnel nº 26 est entré en vigueur le 1er 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 no 35 pour l'exportation de pâte de bois. Dans le tarif exceptionnel nº 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 nº 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 Grosswabern 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—Vallorbe 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 Gurtnellen à Chiasso transit, d'Oey-Diemtigen 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 Malters, 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 nº 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 1er 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 1er 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. C. 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 tschécoslovaque* 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 1er 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 1er mars, au trafic de transit par la Suisse venant d'Italie.

Conformément à un voeu 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 1er 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 1er 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 1er 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 règna 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 athmosphériques.
- 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 disposés sur une paroi en un groupe d'un grand effet.
- 5. Des réclames collectives on 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 Zugsverbindungen) 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 1er 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 1er 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:

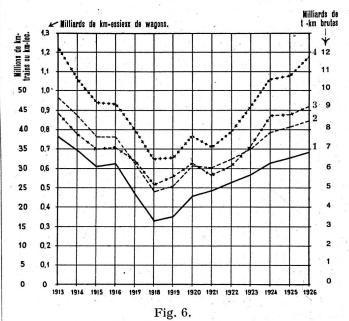
compléter par des wagons complets de petite vitesse la charge des trains omnibus ne transportant pas un grand nombre de voyageurs et celle des courses de locomotives haut-le-pied;

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

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-



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), Bretonnières, 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 1er 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 1er 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 3/6

10 Ae 4/7 >> 2

Ee 2/2 >> Ee $\frac{3}{3}$ » » - »

- 16 fourgons automoteurs monophasés de la série
- 5 wagons de commande de la série BCt/4
- 24 voitures à 4 essieux de la série C 411
- 3 voitures à 4 essieux de la série BC4 pour la ligne du Brünig,
- 3 voitures à 4 essieux de la série C4 pour la ligne du Brünig,
- wagons couverts à 2 essieux de la série K³ pour la ligne du Brünig,
- 1 wagon à plate-forme abaissée, à 6 essieux, de la série O1.
- 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 Cie., 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 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 raccordements 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 1er 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 Ve 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 Bozic.

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 suivant 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 (1re 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 Muttenzerfeld, 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 Choindez et Courrendlin (établissement d'une voie d'évitement à Choindez 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 IIIe arrondissement, et il a accordé à cet effet, pour la part des frais incombant aux chemins de fer fédéraux, un crédit de fr. 1822 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),

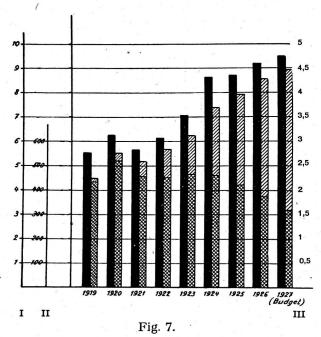
Berne-Bienne-Delémont (81 km),

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.



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 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'amenée 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. 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 complètenent 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—Rupperswil. 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, Rupperswil, 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—Rupperswil, 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 Rupperswil expirait le 1er 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.

| J4-U-4! | Dépense | g | Dépense | es. | | - | Dépen | Dépenses à fin 1926 | | | | | | |
|--|---|-----|------------|-----|--------------------|---------------|-----------------------------------|---------------------|--|--------|--|-----|--|--|
| Installation de la traction électrique | à fin 1925 | | en 1926 | | Travaux achevés | | Travaux en cours d'exécutio | | Dépenses de cons tion à la charge compte d'exploit | e du . | 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 | _ | <u> </u> | 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 | | | 1 2 | | | | 702 000 | | | | | | | |
| d'Uri) | 1 384 204 | 75 | | - | 447 204 | 75 | , , , , , | - | 937 000 | 7 | 1 384 204 | 75 | | |
| du Tessin) | 1 430 455 | 05 | 100 000 | - | 414 205 | 05 | - | | 1 116 250 | - | 1 530 455 | 05 | | |
| Fiesch et Mærel | 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'Aar de Rüchlig à Wildegg | 313 500 | _ | 130 000 | _ | - <u>-</u> | _ | 361 500 | _ | 82 000 | _ | 443 500 | _ | | |
| § Redevances d'eau; des la mise en service des usines électriques, ces redevances sont imputées sur le compte d'exploitation de ces usines. | | | | | | | . 4 | , | | | ** 9 | | | |
| III. Usines électriques | 129 200 771 | 14 | 9 364 566 | 12 | 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 | 1 | 2 043 295 | 78 | 20 440 366 | _ | 33 001 | 10 | 2 043 295 | 78 | | |
| 2. Usine d'Amsteg | 49 163 752 | 84 | 696 966 | 80 | 49 163 752 | | 696 966 | 80 | | | 49 860 719 | 64 | | |
| 3. Usine auxiliaire de Gœ- | 10 100 102 | | 000 000 | 30 | 10 100 102 | 04 | 030 300 | | | | 10 000 713 | 04 | | |
| schenen | 508 814 | 48 | - 2549 | | 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 | | 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 Rupperswil | 743 799 | 85 | <u>·</u> | | | | 743 799 | 85 | _ | _ | 743 799 | 85 | | |
| 8. Usine de l'Etzel | 92586 | 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 | | |
| 1V. Lignes de transport | | | 1 | | | | | 04 | 330 199 | 30 | | | | |
| 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 | | 30 | 2007 | 40 | | (377,000,000) | | | _ | | | | | |
| 5. Rothkreuz—Emmen- | | | | 10 | 2 201 / 11 | ,0 | 8.4 | | | | 2 201 (11 | .0 | | |
| brücke | 472 069 | 38 | | _ | 472 069 | 38 | 2 × | _ | | _ | 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 | _ ` | $-\ $ | _ | $-\ $ | the state of the s | | | |
| 8. Puidoux—Bussigny | 830 365 | | 116 | 80 | | 10 | | $-\ $ | | | | | | |
| 9. Vernayaz—Romanel | | 99 | | | $526\ 740$ | 99 | | | - | $-\ $ | | 99 | | |
| 10. Vernayaz — Rupperswil | | 39 | | 70 | | $-\ $ | 5 468 331 | 09 | | | | 09 | | |
| 11. Hendschiken—Brougg . | 0.0000000000000000000000000000000000000 | 95 | 469 | 80 | | 55 | - | $-\ $ | 111 | 20 | $252\ 036$ | 75 | | |
| 12. Brougg—Seebach | | 92 | 2 | 95 | | 87 | | $-\ $ | - | - | NOTE OF THE PARTY | 87 | | |
| 13. Mühleberg-Berthoud . | 812 032 | 46 | 16 882 | 95 | 828 915 | 41 | . — | $-\ $ | - 1 | | 828 915 | 41 | | |
| 14. Steinen-AltendrfGossau | 19 500 | ا ء | E95 F00 | ,. | | | 501 505 | | | | FO1 101 | 0.0 | | |
| Seebach | 43 598 | 85 | 537 562 | 45 | _ | - | 581 161 | 30 | - | - | 581 161 | 50 | | |
| 15. Seebach—Grüze | - | | 49 | 65 | _ | $-\ $ | 49 | 65 | _ | $-\ $ | 49 | 65 | | |
| 16. Vernayaz — Granges — | | | | _ [| w. | | A gray gray proper | _ | | | | | | |
| Massaboden | _ | - | | 70 | 7 | $-\ $ | | 70 | _ | $-\ $ | | 70 | | |
| 17. Chiètres—Fribourg | | - | 227 275 | - | - | $-\ $ | 227 275 | $-\ $ | - | $-\ $ | 227 275 | - | | |
| 18. Chiètres-Bienne | - | - | 4 359 | 90 | - | - | 4 359 | 90 | - - | $-\ $ | 4 359 | 90 | | |
| | | | | | 9 | | | | | - | 880 | | | |
| | , , | | | | 120 | | | | 4 | | | | | |
| | * | | | | 380 51 | | | | | | , | | | |
| | | | 9 | | | | | | | | | | | |
| · | | ı | · I | ı | | | | 11 | | | 1 | | | |

| Dépenses Dépenses Dépenses | Dépenses à fin 1926 | | | | |
|--|---|--|--|--|--|
| de la traction électrique à fin en Travaux Dé ti | penses de construc ion à la charge du mpte d'exploitation | Total | | | |
| Fr. Ct. Fr. Ct. Fr. Ct. Fr. Ct. | Fr. Ct. | Fr. Ct. | | | |
| V. Sous-stations | 613 700 19 | 32 610 662 41 | | | |
| 1. Melide 1807 685 67 14 305 40 1821 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. Gæschenen 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 | | | | |
| 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 | 11 | | | |
| 10. Olten | | 1 727 755 04 | | | |
| 11. Vernayaz | | 1 422 492 90 | | | |
| 12. Puidoux | 966 30 | H I | | | |
| 13. Loèche | 239 525 96 | and the state of t | | | |
| 14. Granges | 346 039 18 | 11 | | | |
| 15. Bussigny | - 10 000 10 | 1 697 589 30 | | | |
| 16. Coppet | | 20 609 15 | | | |
| 17. Berthoud 636 619 52 265 804 40 — 900 930 32 | 1 493 60 | | | | |
| | 1 833 85 | | | | |
| | 1 855 85 | | | | |
| 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. Rupperswil (») 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. Thoune 215 385 37 - - 215 385 37 - - | | 215 385 37 | | | |
| 24. Gossau | 208 75 | 470 918 30 | | | |
| 25. Sargans | _ | 792 - | | | |
| 26. Massaboden — — 251 832 — — 251 832 — | _ - | 251 832 — | | | |
| 27. Bienne $ -$ | | 755 80 | | | |
| VI. Lignes de contact | 2 265 194 24 | 100 297 481 57 | | | |
| | 238 067 85 | | | | |
| | C. I. S. S. Marine Control of the Control | 4 887 469 33 | | | |
| | 45 336 35 | 19 038 828 78 | | | |
| 3. Bellinzone—Chiasso 7 235 394 63 55 941 49 7 280 475 48 — — | 10 860 64 | | | | |
| 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 — — — | | 6 491 100 70 | | | |
| | | 6 431 199 79 | | | |
| 7. Lucerne—Olten—Bâle . 9 346 287 36 42 118 80 9 388 406 16 — — | 180 | 9 388 406 16 | | | |
| 8. Brigue—Iselle 1 501 442 80 — — 1 501 442 80 — — — 0 Pairway Sirve | | 1 501 442 80 | | | |
| | 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 Daillens—Yverdon 4 568 114 30 10 907 60 4 579 021 90 — — | | 4 579 021 90 | | | |
| Daillens—Yverdon 4 568 114 30 10 907 60 4 579 021 90 — — — 12. Palézieux—Lausanne— | - - | 4 579 021 90 | | | |
| Genève 4 343 550 37 484 314 55 3 859 235 82 | | 3 859 235 82 | | | |
| 13. Palézieux — Fribourg — | | 0 000 200 02 | | | |
| Berne | _ _ | 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— | | 2 201 020 44 | | | |
| 19. Winterthour—St. Gall— Rorschach 129 482 65 2 405 325 44 — 2 534 808 09 | _ _ | 2 534 808 09 | | | |
| 20. Winterthour—Romans- | | 2 001 000 00 | | | |
| 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—Rupperswil 9 522 85 1 463 543 65 — 1 1 473 066 50 | | 1 473 066 50 | | | |
| 22. Kothkredz—Kupperswii 9 522 85 1 405 545 65 — 1 475 066 50 | _ - | 1 1,0 000 50 | | | |
| Beinwil—Münster 1042782 — — 149461 68 893 320 32 — — | _ _ | 893 320 32 | | | |
| | | | | | |

| | | Dépenses | | Dépense | s | Dépenses | | | à fin 1926 | | | | |
|---------|--|---------------|-------|-----------------|------|--------------------|------|------------------------------------|---|-----------|-------|------------|-----|
| de | Installation la traction électrique | à fin 1925 | | en 1926 | | Travaux achevés | | Travaux en cours d'exécution | Dépenses de construc- tion à la charge du compte d'exploitation | | Total | | |
| . 0. | 4. Richterswil-Coire, Sar- | Fr. | Ct. | Fr. | Ct. | Fr. | Ct. | Fr. | Ct. | Fr. | Ct. | Fr. | C |
| - 4: | gans—Buchs | | _ | 334 730 | 80 | | _ | 334 730 | 80 | | _ | 334 730 | 8 |
| 2 | 5. Yverdon—Bienne | | | 61 331 | 40 | | _ | 61 331 | 40 | 8. | _ | 61 331 | 4 |
| | 6. Olten—Bienne | _ | _ | 384 061 | 25 | | | 384 061 | 25 | | | 384 061 | 2 |
| | 7. Rapperswil—Wattwil . | | _ | 133 052 | | | _ | 133 052 | 50 | | _ | 133 052 | 5 |
| | 8. Oerlikon—Schaffhouse | 1 w, 7 | _ | 2 538 | | | | 2 538 | 15 | | | 2 538 | 1 |
| | lablianament du madil d'annan | | | | | | | | | × 5 | . | | |
| | tablissement du profil d'espace bre (infrastructure, super- | D | | | | | | | | | | | |
| si | tructure et bâtiments) . | 11 346 573 | 11 | 1 582 589 | 13 | 6 102 955 | 02 | 944 907 | 45 | 5 881 299 | 77 | 12 929 162 | 2 |
| | 1. Thoune—Berne | 350 381 | 86 | | _ | 36 520 | 30 | | _ | 313 861 | 56 | 350 381 | 8 |
| | 2. Erstfeld—Bellinzone . | 2 931 896 | 84 | - | _ | 2 095 632 | 47 | _ | _ | 836 264 | 37 | 2 931 896 | 8 |
| | 3. Bellinzone—Chiasso . | 1 364 176 | 35 | | | 1 008 918 | 30 | | _ | 355 258 | 05 | 1 364 176 | 1 |
| | 4. Erstfeld—Lucerne | 916 867 | 04 | | | 552 044 | 23 | | _ | 364 822 | 81 | 916 867 | 1 |
| | 5. Immensee—Rothkreuz | 6 178 | 60 | 2 2 | 7., | 222 | 50 | | | 5 956 | 10 | 6 178 | |
| | 6. Arth-Goldau—Zurich et | 0 2.0 | | | | | | | | | - | 0.2.0 | 1 |
| | Zoug—Lucerne | 543 860 | 97 | 1 556 | 50 | 45 527 | | | _ | 499 890 | 47 | 545 417 | 1 |
| | 7. Lucerne — Olten—Bâle | 912 226 | 05 | 29 190 | | 392 356 | 30 | _ | _ | 549 060 | 15 | 941 416 | |
| | 8. Brigue—Sion | 134 276 | 65 | 233 458 | | 69 713 | () | 164 391 | 20 | 133 630 | 40 | 367 734 | |
| | 9. Sion—Lausanne | 731 283 | 30 | _ | _ | 195 743 | | _ | _ | 535 539 | 40 | 731 283 | |
| | 0. Lausanne—Vallorbe et | 1-1 | | | | 100.10 | | | | 001000 | | 101 200 | |
| | Daillens—Yverdon | 660 960 | 15 | 257 | 65 | 305 019 | 40 | _ | | 356 198 | 40 | 661 217 | |
| 1 | 1. Palézieux-Lausanne- | | | | | | | | | | | | |
| | Genève | 925 890 | 30 | — 60 228 | 95 | $427\ 466$ | 55 | _ | | 438 194 | 80 | 865 661 | |
| 1 | 2. Palézieux—Fribourg— | | | | | | | | | | | | |
| | Berne | 135 400 | 85 | 331 418 | 1 1 | | - | 386 979 | 95 | | 20 | 466 819 | - 1 |
| | 3. Zurich—Olten | 596 738 | 42 | 9 839 | 80 | 251 981 | 95 | _ | - | 354 596 | 27 | 606 578 | 3 |
| | 4. Olten—Berne | 334 680 | 75 | 47 812 | 75 | 198 278 | 55 | _ | - | 184 214 | 95 | 382 493 | |
| 1 | 5. Thalwil—Richterswil . | 33 124 | - | 1 505 | - | 10 845 | 55 | _ | - | 23 783 | 45 | 34 629 |) |
| 1 | 6. Zurich—Rapperswil . | 150 659 | 42 | 305 547 | - | 196 463 | 47 | _ | - | 259 742 | 95 | 456 206 | ; |
| 1 | 7. Zurich-Winterthour. | 384 663 | 24 | 4 550 | 10 | 252 230 | 45 | | _ | 136 982 | 89 | 389 213 | ; |
| 1 | 8. Winterthour-St. Gall- | | | | | | | | | 1 | | | |
| | Rorschach | 194 875 | 37 | 282 988 | 40 | _ | - | 166 183 | 60 | 11 | 17 | 477 863 | - 1 |
| | 19. Brougg—Pratteln | 38 432 | 95 | 89 399 | 05 | 63 990 | 75 | _ | | 63 841 | | 127 832 | 2 |
| | 20. Rothkreuz-Rupperswil | · | - | 49 502 | 45 | | 1- | 31 028 | 85 | 18 473 | 60 | 49 502 | 2 |
| 2 | 21. Richterswil-Coire, | | | | | | | | | | | | |
| | Sargans—Buchs | _ | - | 134,409 | 1 | _ | - | 131 336 | | 3 073 | 1 1 | 134 409 | - 1 |
| | 22. Rapperswil—Wattwil. | _ | - | 13 376 | | _ | - | 3 240 | | 11 | | 13 376 | - 1 |
| | 23. Yverdon—Bienne | _ | - | 82 428 | | - | _ | 45 858 | 1 | 36 569 | 43 | 82 428 | - 1 |
| | 24. Olten—Bienne | - | - | 25575 | 40 | _ | - | 15 885 | 45 | 9 689 | 95 | 25 575 | 5 |
| 2 | 25. Oerlikon—Schaffhouse | - | - | 3 | - | | | 3 | _ | · .— | | . 3 | 3 |
| /111. 1 | nstallations à courant faible | | | 8 | | 100 | | | | | - | | |
| (| télégraphe, téléphone, si- | - | 1 | | | | - | | | | | | |
| | gnaux, etc.) | 48 612 202 | | 10 448 949 | 55 | 46 058 486 | 1000 | 9 150 555 | 05 | II . | 1 | 59 061 152 | - 1 |
| (2) | 1. Thoune—Berne | 1 119 993 | | l – | - | 1 050 480 | | _ | - | 69 512 | | 1 119 993 | - 1 |
| | 2. Erstfeld—Bellinzone . | 7 637 807 | 33 | _ | - | 7 050 498 | 56 | | - | 587 308 | 77 | 7 637 807 | 7 |
| | 3. Bellinzone—Chiasso . | 2 449 819 | 32 | _ | - | 2 172 939 | 36 | _ | - | 276 879 | 96 | 2 449 819 | 9 |
| | 4. Erstfeld—Lucerne | 2872452 | 60 | | - | $2\ 374\ 257$ | 96 | _ | - | 498 194 | 64 | 2 872 452 | 2 |
| | 5. Immensee—Rothkreuz | 120 798 | 15 | | - | 103 671 | 20 | _ | | 17 126 | 95 | 120 798 | 3 |
| | 6. Arth-Goldau-Zurich et | | \ | | | | | | | | | | |
| | Zoug-Lucerne | 2 954 065 | 1 | 5 505 | 1 | 2 728 964 | 50 | - | | 230 606 | 1 | 2 959 570 | - 1 |
| | 7. Lucerne—Olten—Bâle | 3 279 088 | | 11000 | 25 | 3 047 041 | 36 | | 1- | 243 583 | 82 | 3 290 625 | 5 |
| • | 8. Brigue—Iselle | 1 526 838 | 1 | _ ′ | - | 1 526 838 | 57 | _ | - | - | - | 1 526 838 | - 1 |
| | 9. Brigue—Sion | 1 336 849 | 1 | 1 152 781 | 65 | 1 165 965 | 70 | 845 177 | 05 | 478 487 | 95 | | - 1 |
| | 10. Sion—Lausanne | 5 740 608 | 16 | _ | - | 5 388 102 | 70 | | _ | 352 505 | 46 | 5 740 608 | 8 |
| | 11. Lausanne—Vallorbe et | - | 22000 | | | | | | | | | 2 | |
| | Daillens—Yverdon | 2 773 185 | 78 | 5 091 | . 15 | 2 490 752 | 60 | | - | 287 524 | 33 | 2 778 276 | 6 |
| | 12. Palézieux-Lausanne- | | | | t | | | | | | | | |
| E | Genève | 4 467 987 | - | 295 402 | 20 | 4 577 661 | 50 | | | 185 727 | 70 | 4 763 389 | 9 |
| | 13. Palézieux—Fribourg— | 900 105 | 75 | 0.000 === | | | | 4 107 077 | 10 | 10,000 | 00 | 1.011.050 | ۱ |
| | Berne | 329 105 | 10 | 3 882 553 | 95 | | _ | 4 195 377 | 10 | 16 282 | | | וט |
| | 14. Zurich—Olten | 4 029 857 | 53 | 9 347 | 05 | 3 883 622 | 25 | | 1 | 155 582 | 33 | 4 039 204 | 4 |

| | Dépenses | | Dépenses | 2 | Dépenses | | | ses | s à fin 1926 | | | | |
|---|--------------------------|------------|-------------------------|------|--------------------------|-----|------------------------------------|-----|--|-----|--------------------------|-----|--|
| Installation de la traction électrique | à fin 1925 | El E | en 1926 | 3 | Travaux achevés | | Travaux en cours d'exécution | - | Dépenses de cons tion à la charge compte d'exploit | du | 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 | _ | Δ. | 160 371 | 42 | 3 350 045 | 88 | |
| 16. Thalwil—Richterswil . | 915 546 | 5 0 | 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 . | 2549084 | 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 | _ | <u>-</u> | 3 004 015 | 25 | l. – | _ | 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 | | |
| 23. Richterswil—Coire, Sar- | _ | _ | 000 750 | 99 | _ | _ | 574 422 | 40 | 52 526 | 40 | 800 750 | 00 | |
| 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 | 11 | 40 | |
| 26. Olten—Bienne | | _ | 100 394 | 1 | | _ | 100 315 | _ | 79 | 20 | | | |
| 200 GROW DIGING V V V | | | 100 001 | -0 | | | 100 010 | | 1.7 | | 100 001 | - | |
| 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 arrond . | 825 907 | 90 | 243 993 | 99 | 577 420 | 65 | 212 436 | 15 | 280 045 | 09 | 1 069 901 | 89 | |
| 6. Dépôts du III° arrond ^t . | 465 631 | 20 | 50 148 | 35 | 224 726 | 26 | 20 540 | 60 | 270 512 | 69 | 515 779 | 55 | |
| A = | 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. | 222 400 170 | 44 | 32 306 043 | 10 | 320 838 561 | 86 | 20 224 042 | 07 | 16 732 717 | | 365 796 222 | 62 | |
| · · | 161 081 946 | | | | 177 679 978 | | | 28 | 16 /32 /1/ | 69 | 191 829 719 | 24 | |
| a. 349 locomotives électri- | 101 001 010 | | 00 140 112 | | .,, 6,6 6,6 | | 14110710 | | 9 | | 101 020 710 | | |
| ques, dont 67 en construc- | 1 70 070 700 | 00 | 22 222 244 | | 150 000 055 | - | | | | | 100 100 505 | 00 | |
| | 153 856 520 | 86 | 28 320 044 | 46 | 170 326 255 | 50 | 11 857 309 | 82 | . — | - | 182 183 565 | 32 | |
| b. 31 automotrices électri- | 83 gr | | | | | | | | * | | | | |
| ques, dont 20 en construc- | # 00F 400 | | 0.400 808 | 000 | 7 050 700 | | 2 202 402 | | | | 0.040.150 | 00 | |
| tion | 7 225 426 494 572 126 | | 2 420 727 63 046 815 | - | 7 353 723 498 518 540 | 82 | 2 292 430 42 374 683 | 35 | 16 732 717 | 69 | 9 646 153 557 625 941 | 92 | |
| 95.55 | | <u> </u> | | - | | - | | - | | - | | | |
| * Y compris fr. 1,918,658.— pour les installations de la traction élec- trique de l'ancien chemin de fer du | | | | | | | | | | | | | |
| Sectal. | | - | 2 . | | | | | | | | 1 | | |
| | | | | | | | | | | | | 12 | |
| 7 | | | | | | | | | 8 2 | | | * | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | | | | | | | 30 | | | | | | |
| | | | | | 8028 | | | | - | | | | |
| | 1 | | | | | | | 1 | 1 | | I | | |
| 4 | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | - 12 | | | | | | *** | | | |
| | | | | | | | | | | | 1 | | |
| | | | | | | | | | 2 2 1 | | | 0.5 | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | 1 | 8 | | | | 8 | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 1.7 | | | | | | | | 0 0 | | |
| | | | * | | | | | | | | | | |
| | | | (a) | | 100 | | | | | | | | |
| | | | | | 10 | | | | | | | | |
| II. | Ι, | 1 | 1 | | I | 1 | 11 | 1 | 11 | 1 | 11 | I | |

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 | » 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 1er 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.