

Rapport de la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral sur la gestion et les comptes de l'année 1908, pour être soumis à l'Assemblée fédérale

Autor(en): **Weissenbach**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Comptes de l'année ... / Chemins de fer fédéraux**

Band (Jahr): - **(1908)**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676189>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Rapport

de la

Direction générale des chemins de fer fédéraux
au Conseil fédéral sur la gestion et les comptes
de l'année 1908, pour être soumis à l'Assemblée
fédérale.

(Du 7 avril 1909.)

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

Pour nous conformer à l'article 17 de la loi sur le rachat, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur la gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1908, en vous priant de vouloir bien les soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Le résultat de l'exercice est très défavorable, car non seulement la diminution de recettes que nous avions prévue s'est effectivement produite, mais en outre les dépenses ont quand même augmenté de nouveau dans une forte proportion. Il s'ensuit que l'excédent des recettes d'exploitation sur les dépenses, qui était de fr. 46,484,603 pour l'année 1907, est tombé à fr. 41,170,368, et que le compte de profits et pertes accuse, non compris les allocations pour cause de renchérissement de la vie, au lieu de l'excédent actif de fr. 2,854,207 de l'exercice de 1907, un solde passif de fr. 2,854,074, alors que le budget de 1908 ne prévoyait qu'un déficit de fr. 73,790. Ce fâcheux résultat est dû non seulement à la diminution du trafic, mais aussi à l'accroissement des dépenses, en particulier de celles affectées au personnel; il provient en outre

notamment de l'augmentation des dépenses pour entretien et renouvellement du matériel roulant, du renchérissement des charbons et de l'accroissement de la charge d'intérêts, causé par les emprunts effectués pour des travaux neufs et de parachèvement. Il est vrai que le même phénomène s'est produit dans les Etats voisins; ce fait peut servir d'explication mais ne suffit cependant pas à calmer les inquiétudes que fait naître la situation. C'est pour cela que nous avons déjà commencé, pendant l'exercice, à recourir aux mesures propres à réduire le chiffre des dépenses, et nous pouvons constater que pendant les deux premiers mois de 1909 ces dernières ont déjà diminué de fr. 913,478 comparativement à la période correspondante de 1908. Il paraît possible d'améliorer, en s'y appliquant sérieusement, la situation financière sans avoir recours à des mesures exceptionnelles, par exemple à un relèvement notable des tarifs. Mais pour cela il faudra observer une juste mesure en effectuant la révision de la loi sur les traitements, actuellement en préparation; il faudra aussi, en élaborant les horaires, supprimer les trains qui ne sont pas nécessaires et ajourner en outre les travaux d'extension qui peuvent l'être jusqu'à l'époque où un nouvel essor du trafic, qui se produira tôt ou tard, permettra de nouveau de plus fortes dépenses. Nous renvoyons pour le surplus aux détails exposés dans le présent rapport, et nous nous bornons à relever encore que le coefficient d'exploitation s'est accru, abstraction faite des allocations pour cause de renchérissement de la vie, de 67,48 % en 1907 à 71,03 %.

La *division du réseau en arrondissements* n'a subi aucune modification au cours de l'exercice. Suivant les données les plus récentes, la *longueur* des lignes appartenant à la Confédération est de

	Long. réelle km.	Long. exploitée km.
I ^{er} arrondissement	644,052	657,177
II ^e »	615,011	620,975
III ^e »	736,410	757,978
IV ^e »	415,109	418,578
Total	2410,582	2454,708

La longueur des lignes appartenant à des administrations étrangères mais exploitées par les chemins de fer fédé-

raux est de 36,236 km.; ces lignes sont celles milieu du Rhin-Waldshut, Vallorbe=frontière-Pontarlier, les Verrières=frontière-Pontarlier et Delle=frontière-Delle. Il faut y ajouter les 19,068 km. de la ligne Iselle-Domodossola, appartenant aux chemins de fer italiens de l'État, sur laquelle nous effectuons le service des trains et de la traction.

En outre, l'administration des chemins de fer fédéraux a repris les contrats d'exploitation conclus par les chemins de fer Jura-Simplon et exploite les lignes secondaires Bière-Apples-Morges, Bulle-Romont, Cossonay gare-Cossonay ville, Val-de-Travers, Viège-Zermatt et Porrentruy-Bonfol, qui ont ensemble une longueur exploitée de 109,148 km. Elle exploite aussi, en vertu de contrats spéciaux, les lignes Nyon-Crassier (5,941 km.), propriété de la compagnie du chemin de fer Nyon-Crassier, et Crassier-Divonne=les=Bains (3,202 km.), qui appartient à la compagnie P. L. M., ainsi que celle appartenant à la compagnie Martigny-Châtelard, longue de 21,032 km., avec le tronçon Châtelard-Vallorcine, de 2,498 km., qui s'y raccorde. Enfin, les chemins de fer fédéraux ont pris à bail, en vertu d'un contrat conclu le 2 juillet 1903, la ligne Vevey-Chexbres, d'une longueur exploitée de 7,810 km., appartenant à la compagnie du chemin de fer Vevey-Chexbres. Quant à la ligne Wald-Rüti, longue de 6,570 km., le service des trains et de la traction a été confié, en revanche, au chemin de fer du Tössstal en 1906, pour une période allant jusqu'au 1^{er} octobre 1909.

A. Conseil d'administration.

Au cours de cette année, le Conseil d'administration a eu 8 séances et la Commission permanente 12; ces séances ont été consacrées aux affaires suivantes:

1. *Projets présentés au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale:*

a. *Rapport de gestion et comptes des chemins de fer fédéraux pour l'année 1907, approuvés le 30 avril 1908 par le Conseil d'administration.*

L'Assemblée fédérale a pris à ce sujet, en date du 16 juin 1908, l'arrêté reproduit au chapitre C, I, 2, a, 1.

b. Rapport pour 1907 sur la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux, annexe au rapport de gestion pour 1907. Ce rapport a été approuvé le 26 septembre 1908 par le Conseil d'administration.

c. Budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1909, comprenant:

- 1^o le budget d'exploitation avec 15 annexes relatives aux budgets spéciaux des services auxiliaires et des entreprises accessoires;
- 2^o le budget du compte de profits et pertes;
- 3^o le budget de construction;
- 4^o le budget du compte de capital.

Ces budgets, adoptés par le Conseil d'administration par décision du 25 septembre 1908, ont été approuvés par arrêté de l'Assemblée fédérale, du 22 décembre 1908, reproduit au chapitre C, I, 2, b, 1.

d. Rapport sur la réduction des dépenses, du 4 septembre 1908, et rapport du 10 novembre 1908, complétant ce dernier et touchant les réductions à apporter à l'horaire des trains de voyageurs et à la composition des trains, ainsi que l'application de la loi sur la durée du travail. Le premier de ces rapports a été approuvé par le Conseil d'administration le 26 septembre, et le second le 28 novembre 1908.

2. Projets soumis au Conseil fédéral:

a. Par décision du 9 mars 1908, le Conseil d'administration a soumis à la ratification du Conseil fédéral la disposition transitoire suivante des statuts de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux, du 19 octobre 1906:

« Art. 61. Les fonctionnaires et employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux ainsi que les membres de leurs familles, qui ont été pensionnés entre le 1^{er} mai 1903 et le 31 décembre 1906 par une des caisses de pensions et de secours mentionnées à l'art. 49, sont mis au bénéfice de l'article 24 des statuts du 19 octobre 1906, avec effet rétroactif à partir

du 1^{er} janvier 1908, dans la mesure suivante: leur pension, établie d'après le salaire de base maximum des statuts mentionnés à l'article 49, est augmentée de la moitié de la différence entre la pension calculée d'après l'échelle des nouveaux statuts et celle calculée d'après les statuts mentionnés à l'article 49. »

Le Conseil fédéral a ratifié le 27 mars 1908 ce nouvel article 61 des dispositions transitoires (v. chap. C, VI, h, 5 ci-dessous).

b. Par décision du 9 mars 1908, le Conseil d'administration a recommandé au Conseil fédéral de ne pas entrer en matière sur une requête formulée par les stations d'essais techniques de la société suisse des électriciens dans le but d'obtenir, par une *revision de l'art. 68 du règlement* du 7 novembre 1899 pour l'exécution de la loi sur le rachat, que des cartes annuelles de libre circulation soient délivrées à ceux de leurs membres qui ont principalement à s'occuper du contrôle fédéral des lignes électriques à fort courant.

Le Conseil fédéral n'a pas encore pris de décision à ce sujet.

c. Par décision du 11 juillet 1908, le Conseil d'administration a recommandé au Conseil fédéral de ne pas apporter à l'ordonnance d'exécution de la loi sur le rachat, du 7 novembre 1899, la modification visée par le *postulat Winiger* adopté par le Conseil des États (v. rapport de gestion de 1907, chap. C, I, 1, d, 2).

Le Conseil fédéral a pris à ce sujet, le 4 décembre 1908, l'arrêté suivant:

« Le postulat Winiger du 16 décembre 1907, visant au maintien à Lucerne de certains services de l'administration centrale, est repoussé.

« Il sera donné connaissance aux Chambres fédérales, par lettre spéciale motivée, de cette solution donnée au postulat.

« Toute latitude est donnée à la Direction générale de n'opérer le transfert à Berne du contrôle des recettes du chemin de fer du Gothard qu'à la fin de l'année 1909. »

d. Par décision du 10 juillet 1908 le Conseil d'administration a approuvé, pour le soumettre au Conseil fédéral, un *projet de nouveau règlement d'exécution de la loi fédérale*

concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux, du 15 octobre 1897.

Le Conseil fédéral a pris à ce sujet, le 28 septembre 1908, l'arrêté que voici:

« 1. Il n'est pas entré en matière pour le moment sur le projet, que lui a soumis la direction générale des chemins de fer fédéraux, d'un nouveau règlement pour l'exécution de la loi fédérale sur la nationalisation des chemins de fer.

2. Le Département fédéral des postes et des chemins de fer est invité à faire au Conseil fédéral un rapport et des propositions sur la question de savoir s'il n'est pas possible d'arriver, au besoin par une révision de la loi, à de notables simplifications dans l'organisation des chemins de fer fédéraux et à la réalisation d'importantes économies dans l'exploitation de ces chemins de fer.

3. Le Département est invité à présenter au plus tôt les propositions nécessaires en vue d'englober la ligne du Gothard dans le réseau des chemins de fer fédéraux. »

A sa séance du 28 novembre 1908, le Conseil d'administration a pris note au procès-verbal de cet arrêté, dont nous lui avons donné connaissance par lettre du 24 dudit mois, en attendant les communications ultérieures qui lui seront faites sur cet objet soit par le Conseil fédéral, soit par la Direction générale.

En exécution du chiffre 3 de l'arrêté ci-dessus du 28 septembre nous avons soumis par lettre du 27 octobre au Département fédéral des chemins de fer, qui nous y avait invités le 15 du même mois, un projet d'arrêté dans lequel étaient condensées les dispositions du projet de nouveau règlement d'exécution se rapportant à la *nationalisation du chemin de fer du Gothard*. Sur ces entrefaites, le Département des chemins de fer a présenté le 1^{er} décembre une proposition au Conseil fédéral, lequel a pris le 4 décembre l'arrêté suivant:

« Le règlement du 7 novembre 1899 pour l'exécution de la loi fédérale du 15 octobre 1897 concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation de l'administration des che-

ains de fer fédéraux, est complété par les dispositions qui suivent:

« Art. 1^{er} bis. Le réseau des chemins de fer fédéraux sera augmenté, le 1^{er} mai 1909, d'un 5^e arrondissement, ayant son siège à Lucerne.

« Art. 5^{bis}. Le 5^e arrondissement, avec siège à Lucerne, comprend jusqu'à nouvel ordre les lignes suivantes:

1. Lucerne-Immensee-Arth=Goldau (y compris la station d'Immensee et la gare d'Arth=Goldau).
2. Zoug-Arth=Goldau.
3. Arth=Goldau-Brunnen-Erstfeld-Biasca-Bellinzone.
4. Bellinzone-Lugano-Chiasso.
5. Bellinzone-Giubiasco-Pino (-Luino).
6. Bellinzone-Giubiasco-Locarno.

« Art. 32^{bis}. Le nombre des membres du 5^e arrondissement, avec siège à Lucerne, est fixé à 20.

Quatre de ces membres sont nommés par le Conseil fédéral. Les cantons nomment le nombre de membres indiqué ci-après:

Lucerne 3, Zoug 2, Schwyz 3, Uri 3, Tessin 5.

« Art. 79 a. Les membres du conseil du 5^e arrondissement seront nommés avant le 31 décembre 1908, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 15 octobre 1897 et du présent arrêté.

La constitution du conseil du 5^e arrondissement et la nomination, qui lui incombe, d'un membre du conseil d'administration auront lieu dans le courant du mois de janvier 1909.

Ce conseil d'arrondissement n'entrera d'ailleurs en activité que le 1^{er} mai 1909.

« Art. 79 b. La direction du 5^e arrondissement est confiée, jusqu'à nouvel ordre, à *un* seul directeur. Le Conseil fédéral procédera, au plus tard en janvier 1909, à la nomination de ce directeur au vu des propositions du conseil d'administration, mais sans être lié par ces propositions.

Cette direction d'arrondissement entrera en fonctions le 1^{er} mai 1909.

« Art. 79 c. Le conseil d'administration prendra, sur la

proposition de la direction générale, toutes les mesures nécessaires pour assurer la reprise de l'exploitation régulière du chemin de fer du Gothard par la Confédération à la date du 1^{er} mai 1909, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 15 octobre 1897.

« Art. 79 d. La première période administrative du conseil du 5^e arrondissement expirera le 31 mars 1912, celle de la direction le 31 décembre 1911. »

L'exécution de cet arrêté, ainsi que du chiffre 2 de celui du 28 septembre, ne rentre plus dans l'exercice de 1908 (v. au surplus le chap. C, I, 42).

e. Après que nous eûmes reçu communication du procès-verbal des délibérations du Conseil national au sujet du rapport de gestion et des comptes des chemins de fer fédéraux de 1907, le Conseil d'administration nous a chargés, à sa séance du 26 septembre 1908, de prier le Département fédéral des chemins de fer de donner connaissance au Conseil fédéral, pour qu'il veuille bien à son tour les communiquer à l'Assemblée fédérale selon qu'il jugerait à propos de le faire, des renseignements que nous avons fournis au Conseil d'administration, à sa séance du 11 juillet 1908, en réponse à une double *interpellation sur le contentieux du 1^{er} arrondissement et sur l'effectif du personnel du II^e*.

Nous nous sommes acquittés de cette mission par lettre du 9 octobre 1908.

3. Nominations.

a. Le Conseil fédéral a réélu le 24 décembre, pour la troisième période administrative allant du 1^{er} janvier 1909 au 31 décembre 1911, les *membres sortants du Conseil d'administration* et a nommé à la place de feu M. le conseiller national Künzli M. K. Zschokke, conseiller national à Aarau. Toutefois, la loi sur le rachat disposant que neuf au plus des membres nommés par le Conseil fédéral peuvent en même temps faire partie de l'une ou de l'autre des Chambres fédérales, MM. K. Zschokke et J. Scheidegger, conseillers nationaux, ont par la suite démissionné du Conseil d'administration. Ils n'ont pas été remplacés avant la fin de l'exercice. Les cantons et les Conseils des arrondissements ont également désigné à nouveau leurs représentants. Ensuite de ces

diverses nominations, le Conseil d'administration est composé comme suit:

1. Membres nommés par le Conseil fédéral:

- M. H. *Abt*, recteur de l'école d'hiver d'agriculture du canton d'Argovie, à Bünzen;
- M. C. *von Arx*, conseiller aux Etats, à Olten;
- M. le Dr A. *Baumann*, ancien président de la Direction des chemins de fer de l'Union suisse, à St. Gall;
- M. Th. *Bell*, ingénieur, président de la société anonyme de la fabrique de machines Th. Bell & C^{ie}, à Kriens;
- M. E. *Eckenstein-Schræter*, négociant, à Bâle;
- M. le Dr G. *Eigenmann*, président central de la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport, à St. Gall;
- M. A. *Frey*, vice-président de la société suisse du commerce et de l'industrie, conseiller national, à Zurich;
- M. le Dr J. *Frey*, directeur de la société de crédit suisse, à Zurich;
- M. E. *Gaudard*, conseiller national, avocat, à Vevey;
- M. R. *Geilinger*, président de la ville, conseiller national, à Winterthour;
- M. J. *Hirter*, président de la chambre cantonale bernoise du commerce et de l'industrie, conseiller national, à Berne;
- M. Ch. *Kæchlin*, ancien conseiller national, industriel, à Bâle;
- M. A. *Lachenal*, ancien conseiller fédéral, conseiller aux Etats, à Genève;
- M. G. *Leumann*, conseiller aux Etats, à Frauenfeld;
- M. P. *von Moos*, directeur de la banque cantonale d'Obwald, à Sächseln;
- M. le Dr Ch. *Moser*, conseiller d'Etat, à Berne;
- M. le Dr R. *Moser*, ancien ingénieur en chef des chemins de fer du Nord-Est, à Zurich;
- M. le Dr J. *Ræber*, conseiller d'Etat, à Küssnacht (Schwyz);
- M. E. *Russenberger*, ancien directeur des chemins de fer du Nord-Est, à Zurich;
- M. E. *de Stockalper*, ingénieur, à Sion;
- M. E. *Wild*, architecte, directeur du musée de l'industrie et des arts et métiers, conseiller national, à St. Gall;

M. H. *Wittwer*, ancien directeur du Jura-Neuchâtelois, à Neuchâtel;

M. Ch. *Wuilleret*, préfet, membre du comité de la Fédération agricole romande, conseiller national, à Fribourg;

2. Membres nommés par les cantons et les demi-cantons:

M. C. *Bleuler-Hüni*, conseiller d'Etat, à Zurich;

M. C. *Kœnitzer*, conseiller d'Etat, à Berne;

M. F. *de Schumacher*, conseiller d'Etat, à Lucerne;

M. J. *Furrer*, landamman, conseiller aux Etats, à Silenen;

M. V. *Schwander*, conseiller d'Etat, à Galgenen;

M. A. *Wirz*, landamman, conseiller aux Etats, à Sarnen;

M. J. *Wirsch*, médecin, landamman, conseiller aux Etats, à Buochs;

M. E. *Blumer*, landamman, conseiller national, industriel, à Schwanden;

M. le Dr J.-L. *Schmid*, landamman, à Baar;

M. L. *Cardinaux*, conseiller d'Etat, conseiller aux Etats, à Fribourg;

M. le Dr R. *Kyburz*, conseiller d'Etat, à Soleure;

M. E. *Wullschleger*, conseiller d'Etat, à Bâle;

M. A. *Brodbeck*, conseiller d'Etat, à Liestal;

M. J. *Keller*, conseiller d'Etat, à Siblingen;

M. J.-C. *Lutz*, landamman, à Lutzenberg;

M. A. *Steuble*, landamman, conseiller national, à Appenzell;

M. A. *Messmer*, conseiller d'Etat, à St. Gall;

M. F. *Conrad*, président du Tribunal cantonal, à Sils (Domleschg);

M. E. *Keller*, conseiller d'Etat, à Aarau;

M. A. *Wild*, conseiller d'Etat, à Frauenfeld;

M. G. *Donini*, conseiller d'Etat, à Bellinzone;

M. C. *Decoppet*, conseiller d'Etat, conseiller national, à Lausanne;

M. J. *Kuntschen*, conseiller d'Etat, à Sion;

M. L. *Martin*, conseiller national, aux Verrières;

M. V. *Charbonnet*, conseiller d'Etat, à Genève;

3. Membres nommés par les Conseils d'arrondissement:

I^{er} arrondissement:

M. E. *Fonjallaz*, conseiller d'Etat, à Epesses;

II^e arrondissement:

M. H. *Reese*, ancien conseiller d'Etat, à Bâle;

III^e arrondissement:

M. J. *Pestalozzi*, président de la ville, conseiller national, à Zurich;

IV^e arrondissement:

M. L. *Kilchmann*, directeur des travaux publics, à St. Gall.

b. Le Conseil fédéral a confirmé le 24 décembre, pour une nouvelle période administrative expirant le 31 décembre 1911, les *présidents et les vice-présidents actuels de la Direction générale et des Directions d'arrondissement I à IV*.

4. *Ratifications de nominations*. Le Conseil d'administration a ratifié les nominations suivantes faites par la Direction générale:

1. à la Direction du II^e arrondissement: celle de M. Max-Otto *Wild* aux fonctions de chef de l'exploitation;

2. à la Direction du III^e arrondissement: celle de M. Alexandre *Legany* aux fonctions d'ingénieur en chef;

3. à la Direction du IV^e arrondissement: celle de M. Jacques *Egloff* aux fonctions d'ingénieur en chef.

5. Le Conseil d'administration a ratifié les *contrats de jonction et de cojouissance* suivants conclus avec d'autres entreprises de chemin de fer, savoir:

1. le 9 mars 1908, contrat du 24 octobre 1907 avec la Direction du *chemin de fer du Wynental*, concernant la jonction du chemin de fer électrique à voie étroite du Wynental à la *station de Suhr* et le croisement des deux lignes avant cette station (v. chap. C, I, 30, a ci-après);

2. le 9 mars 1908, II^e annexe, du 31 janvier 1908, à la convention pour *l'usage commun de la gare de Fribourg*, du tronçon de Fribourg à Givisiez, de la gare de Morat et du tronçon de Morat à Montilier, passée le 7 mai 1902 entre la compagnie des chemins de fer Jura-Simplon et celle du *chemin de fer Fribourg-Morat-Auet* (v. chap. C, I, 30, a ci-après);

3. le 11 juillet 1908, contrat du 31 janvier 1908 avec la Commission de direction du *chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg*, concernant la cojouissance des *stations de Lichtensteig et de Wattwil* (v. chap. C, I, 30, b ci-après);

4. le 11 juillet 1908, contrat des 28 février/7 avril 1908 avec l'administration du *chemin de fer Berne-Worb*, concernant la jonction de ce chemin de fer à la *station de Gümligen* (v. chap. C, I, 30, b ci-après).

6. Les *projets de travaux* énumérés ci-après ont été *approuvés*:

1. le 9 mars 1908, projet d'*établissement de la double voie sur le tronçon Wilerfeld-Gümligen*, de *déplacement de la ligne au Wilerfeld* et d'*extension de la station d'Ostermündigen*; cette approbation modifie la décision du Conseil d'administration du 25 mars 1907 (v. rapport de gestion de 1907, chap. A, 9, d, 1) et porte de fr. 2,775,000 à fr. 3,560,000 le crédit alloué alors pour l'exécution des travaux;

2. le 11 juillet 1908, projet d'*établissement de la double voie sur le tronçon Winterthour-Wil*, avec abaissement du niveau de la voie entre Winterthour et Grüze, extension des stations de Sirnach, Eschlikon, Aadorf, Elgg et Ræterschen et établissement d'une nouvelle halte à Grüze, et allocation d'un crédit de fr. 7,205,000 pour l'exécution des travaux;

3. le 11 juillet 1908, projet visant la *construction d'un passage inférieur pour la route de Zurich* et la *correction de l'Eulach en gare de Winterthour*, approuvé par le Conseil d'administration avec allocation d'un crédit de fr. 865,000 pour l'exécution des travaux, eu égard à une subvention de fr. 295,000 que la ville de Winterthour s'était engagée à verser;

4. le 26 septembre 1908, projet visant l'*établissement de voies de garage* entre les km. 81,5 et 82,1 *en gare de St. Gall* et le *déplacement de la voie St. Gall-Winterthour* entre les km. 81,2 et 82,2, et allocation d'un crédit de fr. 655,000 pour l'exécution des travaux;

5. le 28 novembre 1908, décision d'adresser une requête au Département fédéral des chemins de fer pour le prier de *revenir* sur sa décision du 7 septembre 1907, en tant qu'elle avait trait au projet d'*extension de la station d'Aarburg* (v. rapport de gestion de 1905, chap. A, 6, c), et d'abandonner les réserves qu'il avait émises à ce sujet, à l'exception de

celle énoncée sous lettre *f*, concernant le transfert de la voie de garage.

7. Le Conseil d'administration a approuvé les *contrats de construction et de livraison* suivants:

a. le 9 mars 1908, supplément de marché conclu avec la maison *Guigue-Déchandon, Auclair & Cie*, à *Lyon et Genève*, représentant l'*Office des houillères du Nord et du Pas-de-Calais, à Douai*, pour la fourniture annuelle de 28,000 tonnes de briquettes françaises pendant les années 1908 à 1911;

b. le 30 avril 1908, marché avec la *Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthur*, des 2/6 avril 1908, pour la fourniture de 56 locomotives;

c. le 1^{er} mai 1908, contrats du 10 avril 1908:

1. avec la *Société industrielle suisse, à Neuhausen*, pour la fourniture de:

30 voitures à trois essieux, I^{re} et II^e classe, série AB³,

20 voitures à trois essieux, II^e et III^e classe, série BC³,

50 voitures à quatre essieux, III^e classe, série C⁴,

10 fourgons à trois essieux, série F^{3u},

120 wagons ouverts, série L⁴,

200 wagons ouverts, série M⁶;

2. avec la *Fabrique suisse de wagons, s. a., à Schlieren*, pour la fourniture de:

10 voitures à trois essieux, II^e classe, série B³,

100 voitures à trois essieux, III^e classe, série C³,

310 wagons couverts, série K²;

d. le 28 novembre 1908, marché avec l'*Union des aciéries allemandes, société anonyme, à Düsseldorf*, des 17/19 novembre 1908, pour la fourniture de rails en acier et de traverses en fer coulé, pour une somme totale devisée à fr. 1,668,000.

8. Divers.

1. Le Conseil d'administration a décidé le 9 mars 1908, en modification de sa résolution du 23 avril 1903 relative à l'*octroi d'une subvention à la compagnie zurichoise de navigation à vapeur* (v. rapport de gestion de 1903, chap. A, 9, 2), d'allouer à cette compagnie, pour les années 1906 à 1912 inclusivement, une subvention fixe annuelle de fr. 15,000, à

la condition que le canton de Zurich, la ville de Zurich et les communes riveraines lui en allouent une d'égale somme au moins pour les cinq années de 1908 à 1912.

La compagnie de navigation nous ayant avisés le 27 mars que cette condition était remplie, nous lui avons fait verser la subvention des chemins de fer fédéraux pour les années 1906 et 1907, à raison de fr. 15,000 pour chaque année (v. chap. C, I, 17 ci-après).

2. Le Conseil d'administration a repoussé, le 28 novembre 1908, une requête du comité du *chemin de fer de la vallée de la Surb* tendant à l'*allocation* par les chemins de fer fédéraux d'une *subvention de 10,000 francs aux frais d'élaboration des plans dudit chemin de fer (Niederweningen-Dättlingen)*. Nous avons communiqué cette décision au comité requérant par lettre du 2 décembre (v. chap. C, I, 16 ci-après).

3. Le Conseil d'administration a décidé, le 30 avril 1908, de ne pas entrer en matière sur une requête des gouvernements cantonaux demandant aux chemins de fer fédéraux de délivrer aux fonctionnaires cantonaux appelés à voyager fréquemment pour des raisons de service des cartes de légitimation leur donnant droit au transport à demi-taxe et d'accorder à ceux de ces fonctionnaires qui possèdent des abonnements généraux une réduction sur le prix de ces abonnements. Il a en outre décidé de supprimer, à dater du 31 décembre 1908, les *réductions de taxe accordées aux fonctionnaires cantonaux*.

4. Le 1^{er} mai 1908, le Conseil d'administration a décidé de *repandre de la société anonyme Brown, Boveri & C^{ie} les installations électriques faites par cette dernière et les quatre locomotives fournies par elle pour l'exploitation de la section Brigue-Iselle*, et d'ouvrir à cet effet à la Direction générale un crédit de fr. 1,240,000.

5. En date du 11 juillet 1908, le Conseil d'administration nous a autorisés à répondre dans le sens du rapport que nous lui avons présenté le 15 avril précédent à une *requête de la Corporation des commerçants de St. Gall*, du 2 mars 1908, qui nous demandait de prendre les mesures nécessaires en vue de la *construction à bref délai de la double voie sur le tronçon Winterthour-St. Gall-St. Margrethen* et d'entreprendre sérieusement les démarches propres à aboutir à la *transformation, c'est-à-dire au transfert du port de Rorschach*.

Conformément à cette décision, nous avons répondu en substance ce qui suit à la Corporation des commerçants de St. Gall, par lettre du 31 juillet 1908: La demande visant la mise en chantier des travaux de construction de la double voie sur la ligne Winterthour-St. Gall-St. Margrethen se trouve liquidée par la décision du Conseil d'administration du 11 juillet 1908, approuvant l'établissement de la double voie entre Winterthour et Wil et allouant à cet effet un crédit de fr. 7,205,000. Nous espérons, disions-nous, pouvoir entreprendre la construction l'année prochaine. **Sur la section St. Gall-St. Fiden**, les travaux pour la pose de la seconde voie et l'extension simultanée de la station de St. Fiden sont déjà commencés, mais on est en revanche obligé d'attendre, avant d'entreprendre l'établissement de la double voie entre Rorschach et St. Margrethen, que les travaux soient suffisamment avancés sur la section dont nous venons de parler et sur la ligne Winterthour-Wil, car il n'est pas possible à l'administration de les exécuter partout en même temps sans difficultés; il ne serait en outre pas opportun, pour des raisons financières, de demander encore de nouveaux crédits pour le moment. Nous nous sommes déclarés prêts à tenir compte dans la mesure du possible, en établissant le projet d'extension de la gare de Rorschach, de la demande visant la mise à l'étude de la transformation et du transfert du port; en revanche nous disions que nous ne pouvions pas admettre le point de vue de la Corporation des commerçants selon lequel nous serions tenus de construire et d'entretenir le nouveau port, attendu que nous ne pouvions pas reconnaître que ce dernier fît partie intégrante de notre gare. Il est vrai que par le rachat à l'amiable du Nord-Est nous avons dû reprendre les installations du service de navigation sur le lac de Constance soit, par ce fait même, le port de Romanshorn; par contre, celui de Rorschach ne faisait pas partie des installations de l'entreprise de navigation. Les chemins de fer de l'Union suisse, qui n'entretenaient pas de bateaux à vapeur, n'avaient aucune obligation à remplir pour le port en question, de sorte que les chemins de fer fédéraux, ayant cause de cette compagnie, n'en ont pas non plus.

6. Le 9 mars 1908, le Conseil d'administration nous a autorisés à appliquer par analogie l'article 10 des statuts de la caisse de secours du 19 octobre 1906 aux agents du service de la traction qui, dans la période du 1^{er} mai 1903 au 31 décembre 1906 ont passé des lignes principales aux lignes secon-

dares ou au service de manœuvres ou de remplacement et étaient encore membres actifs de la caisse au 1^{er} janvier 1907, sous la réserve que ces agents effectuent après coup, sur la base de leur salaire augmenté, les versements prévus aux art. 42, lettre a, et 53 des statuts de la caisse.

Cette décision a fait droit à la *pétition de la section d'Olten de la société suisse des mécaniciens, du 8 novembre 1907*, concernant cinq mécaniciens du dépôt d'Olten relégués dans la II^e classe des allocations supplémentaires comprises, en vertu de l'art. 9, lettre b, des statuts de la caisse de pensions et de secours, dans le salaire de base servant au calcul de la pension (v. rapport de gestion de 1907, chap. A, 11, 14, a).

Au sujet de l'exécution de cette décision, voir ci-après chap. C, VI, h, 6.

7. Le Conseil d'administration a décidé, le 9 mars 1908, de ne pas entrer en matière sur la *demande tendant à ce que le traitement initial des fonctionnaires, employés et ouvriers de la IX^e classe soit fixé à fr. 1500*.

Il a ainsi refusé de faire droit à la *requête du 26 novembre 1907 du comité central de la fédération du personnel des entreprises suisses de transport*, dans laquelle cette demande était formulée (v. rapport de gestion de 1907, chap. A, 11, 14, c).

8. Le Conseil d'administration a décidé, le 28 novembre 1908, de recommander au Conseil fédéral de proposer à l'Assemblée fédérale d'*ouvrir aux chemins de fer fédéraux un crédit spécial de 2,500,000 francs pour être distribué, à titre d'allocation pour cause de renchérissement de la vie pour l'année 1908*, aux mêmes conditions que pour l'année 1907, aux fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux ayant un traitement ne dépassant pas 4000 francs.

L'Assemblée fédérale a adopté le 23 décembre un arrêté dans le sens de cette proposition (v. chap. C, I, 2, b, 2 ci-après). Cette allocation a été distribuée en majeure partie avant la fin de l'exercice (v. C, I, 44, b).

Par cette décision du Conseil d'administration se sont trouvées liquidées les *pétitions*:

du secrétariat général des sociétés suisses des mécaniciens et des chauffeurs, du 16 septembre 1908, sollicitant, pour

1908, une allocation pour cause de renchérissement de la vie, élevée à fr. 150 pour chaque agent, sans distinction d'état civil, et

du secrétariat général des sociétés réunies du personnel, du 30 septembre 1908, sollicitant la même allocation que pour 1907.

9. Le 28 novembre 1908, le Conseil d'administration nous a transmis pour rapport une *pétition du comité central de l'union ouvrière des entreprises suisses de transport, du 25 dudit mois, touchant le licenciement d'ouvriers de la voie, la prolongation de la durée du travail du personnel de la voie pendant les mois d'hiver, etc.* Le rapport que nous avons présenté à ce sujet ne rentre plus dans la gestion de 1908.

10. Le Conseil d'administration a pris acte des pétitions suivantes:

a. le 9 mars 1908, *pétition du 20 janvier 1908, adressée au Conseil fédéral par le comité central de la fédération du personnel des entreprises suisses de transport, la société suisse du personnel des trains, l'union ouvrière des entreprises suisses de transport et le personnel du chemin de fer du Gothard, demandant que les droits acquis au personnel du chemin de fer du Gothard soient sauvegardés sous le régime de la Confédération;*

b. le 9 mars 1908, *pétition du comité central de la fédération du personnel des entreprises suisses de transport, de la société suisse du personnel des trains, de l'union ouvrière des entreprises suisses de transport et du personnel du chemin de fer du Gothard, adressée le 1^{er} février 1908 au Conseil fédéral, pour lui-même et pour la Direction générale, au sujet de la revision de l'échelle des traitements du 7 janvier 1902;*

c. le 10 juillet 1908, *pétition des comités centraux des deux sociétés du personnel des locomotives et de la « commission des onze » du personnel des machines du chemin de fer du Gothard, du 4 mai 1908, intitulée: « Mémoire du personnel des locomotives du chemin de fer du Gothard au Conseil fédéral de la Confédération suisse, pour lui-même et pour l'Assemblée fédérale, le Conseil d'administration et la Direction générale des chemins de fer fédéraux. »*

La solution à donner à ces trois pétitions est intervenue lors des délibérations sur nos projets de revision de la loi et de l'échelle des traitements.

d. le 30 avril 1908, *lettre* du secrétariat général de la fédération du personnel des entreprises suisses de transport, du 5 mars 1908, accompagnant le *recours*, signé de 7018 membres de la caisse de pensions, adressé ledit jour au Conseil fédéral par la fédération du personnel, la société suisse du personnel des trains et l'union ouvrière des entreprises suisses de transport, au sujet de *l'approbation du bilan d'entrée de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux et du plan d'amortissement*. En ce qui concerne l'attitude adoptée par le Conseil fédéral et par la Direction générale à l'égard de ce recours, nous renvoyons au chapitre C, VI, h, 2 ci-après.

e. le 10 juillet 1908, *pétition du Conseil communal de Gossau* (St. Gall), du 26 juin 1908, demandant aux chemins de fer fédéraux de ne pas exécuter le projet de *transfert de la station de Gossau* et d'agrandir la station à son emplacement actuel. Cette pétition a été versée provisoirement au dossier, pour être définitivement examinée plus tard lors du dépôt de projet d'extension de la station de Gossau.

B. Conseils d'arrondissement.

Les cantons ont procédé, en partie au cours de l'exercice et en partie ultérieurement, aux nominations qui leur incombaient de *membres des Conseils d'arrondissement I à IV* pour la troisième période administrative allant du 1^{er} janvier 1909 au 31 décembre 1911.

Les Conseils d'arrondissement se sont livrés à des discussions approfondies sur les diverses questions qui rentrent dans leurs attributions et ont présenté plusieurs propositions ayant trait à la construction et à l'exploitation des chemins de fer fédéraux. Nous relèverons spécialement leur coopération à l'élaboration du projet de revision de la loi et de l'échelle des traitements; le projet du 15 février 1908, arrêté en commun par les Directions d'arrondissement, a été discuté dans le courant du printemps par ces Conseils, et ceux-ci

ont adhéré, sur les points essentiels, aux propositions des Directions (v. chap. C, I, 43 ci-après).

Le Conseil du I^{er} arrondissement a eu 5 séances, celui du II^e 4, celui du III^e 6 et celui du IV^e 7.

C. Direction générale.

La Direction générale a, en première ligne, préparé tous les projets destinés à être soumis au Conseil d'administration. Elle a traité 3329 affaires en 110 séances.

Nous mentionnons les objets les plus importants:

I. Généralités.

1. M. le D^r Zemp, conseiller fédéral, maintenant décédé, qui a présidé aux travaux préparatoires et aux opérations du rachat comme chef du Département des chemins de fer, a pris sa retraite dans le courant de l'été. Nous avons cru devoir, à cette occasion, lui faire part de nos sentiments par la lettre que voici:

« Monsieur le D^r Zemp, conseiller fédéral, à Berne.

« Monsieur le conseiller fédéral,

« Nous avons appris, avec un profond regret, que la maladie dont vous souffrez ne vous permettait plus de continuer à faire partie de l'autorité suprême de la Confédération, dont vous êtes membre depuis 1892. Ayant eu le privilège de collaborer, sous votre éminente direction, à l'œuvre de la nationalisation des principaux chemins de fer suisses, à laquelle vous aviez consacré de préférence votre féconde activité, nous avons été à même de voir avec quelle sûreté dans le jugement des questions fondamentales, avec quelle ferme persévérance dans la défense des principes reconnus justes et avec quelle bienveillance à l'égard des fonctionnaires placés sous vos ordres vous avez exercé la charge, délicate autant qu'importante, de chef du Département fédéral des chemins de fer.

« Nous considérons qu'il est de notre devoir, à l'heure où vous déposez cette charge, de vous exprimer notre profonde reconnaissance. L'administration des chemins de fer fédéraux vous conservera toujours un fidèle souvenir, et les

grands mérites que vous vous êtes acquis en menant à bien l'œuvre nationale du rachat demeureront inoubliables.

« Nous terminons en vous exprimant le vœu qu'il vous soit donné de jouir durant de longues années, accompagné de la gratitude du peuple suisse, d'un repos bien mérité.

« Veuillez agréer, Monsieur le conseiller fédéral, l'assurance de notre haute considération et de notre profond dévouement.

Pour la Direction générale
des chemins de fer fédéraux :

Le président,

Weissenbach. »

M. le conseiller fédéral Zemp nous a répondu le 23 juin dans les termes suivants :

« A la Direction générale des chemins de fer fédéraux,
à Berne.

« Monsieur le président,

« Messieurs,

« Vous m'avez manifesté, par votre très estimée lettre du 19 juin, la part chaleureuse que vous prenez à ma maladie et à la retraite à laquelle elle m'oblige. Vous m'avez aussi exprimé vos regrets de ce que nous ne puissions plus consacrer en commun notre activité aux chemins de fer fédéraux.

« Je vous remercie de tout cœur de la sympathie que vous me témoignez et qui me touche, ainsi que du bienveillant jugement que vous portez sur ma collaboration.

« Je me sens tout particulièrement pressé de vous exprimer ma reconnaissance quand je me remémore la période de préparation et d'exécution du rachat et de la reprise de l'exploitation des principaux chemins de fer. Sans les conseils dus à votre riche expérience et sans votre infatigable concours la nationalisation aurait difficilement pu s'accomplir avec un aussi réel succès.

« La plus vive reconnaissance vous est également due pour votre habile administration, car c'est grâce à elle que les chemins de fer fédéraux ont été rapidement constitués en un grand réseau compact et que les innovations qui s'im-

posaient ont été accomplies avec célérité, et cependant avec calme et toujours avec la conscience du but poursuivi.

« J'ai toujours éprouvé la plus grande satisfaction à assister en spectateur à cette transformation de notre réseau et à y collaborer lorsque j'y étais appelé comme chef du Département des chemins de fer.

« Puissent les chemins de fer fédéraux jouir désormais, sous votre direction éprouvée et sous la sage protection des autorités supérieures du pays, d'une prospérité toujours croissante: c'est là l'espoir du peuple suisse.

« Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de mon inébranlable confiance, de ma haute considération et de mon dévouement.

D^r Zemp, ancien conseiller fédéral. »

2. *L'Assemblée fédérale* a pris, au cours de cette année, les décisions suivantes relatives aux chemins de fer fédéraux:

a. Session de juin:

1. Arrêté fédéral *approuvant le rapport des chemins de fer fédéraux sur la gestion et les comptes de l'année 1907*, des 5/16 juin 1908, en ces termes:

« 1^o Les comptes de 1907 et le bilan au 31 décembre 1907 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

« 2^o Du solde actif du compte de profits et pertes de fr. 2,854,206.95 sera prélevée la somme de 2,500,000 francs, montant du crédit accordé par l'arrêté fédéral du 20 décembre 1907 pour couvrir les indemnités de renchérissement de la vie allouées au personnel pour l'exercice de 1907, et le reste sera porté à compte nouveau.

« 3^o La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1907 est approuvée. »

2. Le *recours du Conseil administratif de la ville de Genève* contre l'arrêté du Conseil fédéral du 3 décembre 1906 concernant l'expropriation, par les chemins de fer fédéraux, d'un immeuble au Petit-Saconnex (v. rapport de gestion de 1906, chap. C, VI, a, 5 et ci-après chap. C, VI, a, 2), a été écarté comme non fondé en date des 16 décembre 1907/2 juin 1908.

b. Session de décembre.

1. Arrêté fédéral approuvant le *budget des chemins de fer fédéraux* pour l'année 1909, du 22 décembre 1908, en ces termes:

« Sont approuvés les budgets des chemins de fer fédéraux pour l'année 1909, savoir:

- 1^o le budget d'exploitation se montant en recettes à 147,160,490 francs et en dépenses à 103,836,820 francs;
- 2^o le budget du compte de profits et pertes se montant en recettes à 52,703,670 francs et en dépenses à 58,480,000 francs;
- 3^o le budget des dépenses de construction se montant à 33,864,400 francs;
- 4^o le budget du compte de capital se montant à 36,889,650 francs. »

2. Arrêté fédéral ouvrant aux chemins de fer fédéraux un crédit spécial de 2,500,000 francs pour être distribués à titre de *bonification pour 1908 aux fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux dont le traitement ne dépasse pas 4000 francs*, du 23 décembre 1908, arrêté conçu en ces termes:

« Article premier. Il est accordé pour l'année 1908 aux fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux, ainsi qu'aux ouvriers qui sont occupés en permanence dans les ateliers et au service de l'exploitation des chemins de fer, une bonification fixée à 100 francs pour chaque fonctionnaire, employé et ouvrier marié et à 50 francs pour chaque fonctionnaire, employé ou ouvrier célibataire.

« Est assimilé au fonctionnaire, à l'employé ou à l'ouvrier marié le célibataire qui est soutien de famille.

« Art. 2. Le bénéfice de cette bonification est toutefois limité à ceux des fonctionnaires et employés dont le traitement ne dépasse pas 4000 francs, y compris les allocations supplémentaires fixes.

« Art. 3. Pour les fonctionnaires, employés et ouvriers qui sont entrés aux chemins de fer fédéraux pendant l'année 1908, la bonification sera calculée au prorata de la durée du service, moyennant que cette durée ne soit pas inférieure à trois mois.

« Art. 4. Il est ouvert à la direction générale des chemins de fer fédéraux un crédit de 2,500,000 francs pour subvenir au paiement de cette bonification. Ce crédit sera imputé à l'exercice de 1908.

« Art. 5. Le présent arrêté, qui n'est pas d'une portée générale, entre immédiatement en vigueur. Le Conseil fédéral est chargé de pourvoir à son exécution. »

Pour l'exécution de cet arrêté, v. chap. C, I, 44, b.

3. Le Conseil des Etats, qui a la priorité pour la discussion du projet de *loi fédérale sur les postes suisses*, a tenu compte dans une certaine mesure des désirs exprimés par l'Association de chemins de fer suisses dans son mémoire du 21 septembre 1907 (v. rapport de gestion de 1907, chap. C, I, 31), en donnant à l'article 5 la teneur suivante:

« Art. 5. La régle ne s'étend pas:

« a. au transport de personnes par les chemins de fer fédéraux ou par des entreprises de transport concessionnées;

b. ;

c. à l'expédition et à la distribution des lettres fermées, des cartes postales et des envois fermés de toute nature jusqu'au poids de 5 kilogrammes mentionnés à l'article 3, lettres b et c:

« 1^o dans les relations locales: lorsque les expédition et distribution ci-dessus sont opérées par le propriétaire lui-même ou par une personne qu'il a spécialement chargée de ce soin, ou lorsqu'elles ont lieu par simple complaisance et non pour un salaire. Il est interdit aux personnes qui sont au service des chemins de fer fédéraux, d'une entreprise de transport public (poste, télégraphe, téléphone) ou d'une entreprise de transport concessionnée par la Confédération (chemins de fer, bateaux à vapeur, etc.) de se charger de l'expédition ou de la distribution d'envois de ce genre que des tiers voudraient leur confier;

« 2^o également en dehors des relations locales: lorsque lesdites expédition et distribution ont lieu entre les administrations des chemins de fer fédéraux, entre ces administrations et les administrations des entreprises de transport concessionnées, entre ces dernières administrations elles-mêmes, entre toutes les administrations susmentionnées et

leurs organes de service et entre ces organes de service eux-mêmes, par leur personnel, mais seulement quand ces envois concernent le service des entreprises de transport.

« Les relations locales embrassent dans la règle le territoire de la commune politique où l'expéditeur a son domicile, le siège de ses affaires ou une succursale.

« Quand les circonstances locales justifient la mesure, la Direction générale des postes peut, à titre exceptionnel, modifier l'étendue des relations locales. »

4. Par décision du 28 février le *Conseil fédéral* nous a donné, en considération de la situation exceptionnelle régnant actuellement et en attendant la révision de la loi sur les traitements des fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux, du 29 juin 1900, l'ordre de faire, par une ordonnance provisoire, les concessions suivantes pour les années 1907 et 1908 ou jusqu'à la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi et de la nouvelle échelle des traitements, cela pour des raisons d'équité et sans que cette mesure implique la reconnaissance d'aucune obligation, savoir:

« a. Allocation, à ceux des aiguilleurs et gardes de Ire classe qui avaient déjà atteint leur maximum de traitement à la date du 1^{er} mai 1903, des *gratifications* accordées précédemment.

« b. Allocation des anciens *suppléments mensuels* de fr. 10, fr. 5 et fr. 3.20 aux gardes d'appareils d'enclenchement et gardes-signaux de la gare de Zurich. »

Cette instruction nous a été donnée ensuite d'une décision de l'Assemblée fédérale refusant, pour cause d'incompétence, d'entrer en matière sur un recours interjeté à ce sujet par les sociétés syndicales du personnel. Les rapporteurs des commissions des deux Chambres avaient cependant relevé que matériellement les demandes formulées n'étaient pas tout à fait dénuées de fondement, et le membre du Conseil fédéral qui était alors chef du Département des chemins de fer avait déclaré qu'il examinerait avec bienveillance les vœux émis par les commissions. Invités par le Département à nous prononcer sur cette question, nous avons répondu le 26 décembre 1907 en répétant qu'à notre avis on ne devait pas prendre la demande en considération, parce qu'elle était en contradiction avec la loi et l'échelle des

traitements, ainsi que le Conseil fédéral l'avait reconnu par ses décisions antérieures.

5. La *Délégation internationale pour les affaires du Simplon* s'est réunie les 14 et 15 avril et les 23 et 24 septembre. Elle a débattu les horaires et diverses questions se rapportant aux tarifs. Elle n'a de nouveau pu discuter que d'une manière provisoire les comptes de construction et d'exploitation de la ligne du Simplon pour 1906, car les délégués italiens n'avaient pas reçu d'instructions à ce sujet.

6. Du 10 au 23 mars a eu lieu une conférence entre des délégués du Conseil fédéral et du Gouvernement français au sujet des *voies d'accès au Simplon*; la Suisse était représentée, entre autres, par MM. von Arx, député au Conseil des Etats et président du Conseil d'administration, président de la conférence, Weissenbach et Colomb, membres de la Direction générale, et Stockmar, président de la Direction du 1^{er} arrondissement. La suite des délibérations a été ajournée d'abord au 12 mai, puis à une époque ultérieure. Par arrêté du 13 avril, le Conseil fédéral nous a chargés d'étudier diverses questions se rapportant aux vœux formulés à la conférence par les délégués français. Les études nécessaires ont été faites dans le courant de l'année, et par lettre du 21 décembre nous avons adressé au Département fédéral des chemins de fer un rapport circonstancié sur ces questions. Nous avons en outre élaboré une annexe à ce rapport, traitant les questions techniques du domaine de la construction, mais elle n'a été achevée qu'après la fin de l'année et nous l'avons fait parvenir au Département des chemins de fer le 16 janvier 1909. Nous ne pouvons faire aucune communication sur le résultat de notre étude, attendu qu'on nous a fait un devoir de traiter cette affaire tout à fait confidentiellement.

7. Par lettre du 22 septembre, nous avons rappelé au Département fédéral des chemins de fer que le traité conclu les 14/15 octobre 1902 entre les compagnies de chemins de fer *Paris-Lyon-Méditerranée* et *Jura-Simplon* pour la construction et l'exploitation d'une ligne à travers le Mont d'Or se joignant à Vallorbe avec le réseau suisse (*Frasne-Vallorbe*) stipule à l'art. 26 que ledit traité sera exécutoire pour les deux parties sur la demande de l'une d'elles formulée avant le 1^{er} décembre 1908, mais qu'à partir de cette époque chaque

partie reprendra sa liberté d'action, sauf nouvelle entente. Il est vrai que jusqu'ici l'approbation du traité par les autorités compétentes, prévue à l'art. 27, n'est intervenue qu'en Suisse, mais non en France. Nous disions dans notre lettre que nous nous propositions néanmoins, en notre qualité d'ayants droit du Jura-Simplon, de requérir de la compagnie P. L. M., avant le 1^{er} décembre 1908, l'exécution du traité, afin d'en éviter la caducité, et nous priions le Conseil fédéral de consentir à cette démarche. Nous ajoutions qu'à notre avis le Conseil fédéral pouvait nous y autoriser, alors même que le rapport que nous étions chargés de lui présenter sur toutes les questions relatives aux voies d'accès au Simplon ne pourrait être achevé qu'ultérieurement.

Le Conseil fédéral s'est déclaré d'accord avec notre intention par arrêté du 3 octobre. Nous avons alors notifié à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, par lettre du 9 du même mois, que nous étions prêts, quant à nous, à exécuter le traité des 14/15 octobre 1902, en lui demandant en même temps de l'exécuter aussi de son côté, conformément à l'art. 26.

8. La *compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises* a adressé une requête aux autorités fédérales pour leur demander l'octroi d'une *concession unique* pour le chemin de fer Berne-Lötschberg-Simplon et la ligne Spiez-Frutigen, rachetée par elle. Le Département fédéral des chemins de fer nous ayant invités à nous prononcer sur cette question, nous lui avons proposé, dans nos préavis des 29 avril et 30 mai, de maintenir les délais de rachat de la ligne du Lötschberg prévus par la concession actuelle ainsi que les périodes dans les limites desquelles le prix de rachat se calcule à raison de 25 fois, 22¹/₂ fois ou 20 fois la valeur moyenne du produit net; nous avons en outre défendu ce point de vue dans une conférence qui a eu lieu le 17 juin. Par arrêté du 30 juin, le Conseil fédéral s'est rallié à la proposition de transaction suivante:

« a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt trente ans après l'ouverture de la ligne Spiez-Brigue à l'exploitation et, à partir de ce moment, le 1^{er} janvier de chaque année. La compagnie devra être informée de la décision de rachat trois ans avant le moment où il sera effectué.

« b.

« c. Si le rachat s'effectue avant le 1^{er} janvier 1940, le

prix de rachat sera égal à 25 fois la moyenne du produit net pendant les dix années civiles précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat aura été dénoncé à la compagnie; s'il s'effectue du 1^{er} janvier 1940 au 1^{er} janvier 1955, le prix sera égal à 22^{1/2} fois et, s'il a lieu du 1^{er} janvier 1955 à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur de ce produit net, toujours sous déduction du fonds de renouvellement et du fonds de réserve.»

9. Sur l'invitation du Département fédéral des chemins de fer, nous avons préavisé dans un sens approubatif, en date du 23 avril, sur une requête du *comité du chemin de fer du Randen*, demandant au Conseil fédéral d'appuyer auprès des autorités du Grand-Duché de Bade les démarches faites par ce comité en vue d'assurer la réalisation de ce projet de ligne sur le territoire badois. Le Conseil fédéral a fait droit à ladite requête par arrêté du 8 mai.

10. Nous avons soumis au Département fédéral des chemins de fer, en date du 6 juin, notre *rapport technique* sur les projets de *chemins de fer des Alpes orientales* (Greina ou Splügen). Comme il nous a été recommandé de traiter cette question d'une manière strictement confidentielle, de même que naguère le rapport commercial, nous ne pouvons faire aucune communication sur le résultat de notre étude.

11. Par lettre du 11 août, nous avons présenté au Département fédéral des chemins de fer un rapport sur la demande de concession d'un *chemin de fer de la rive gauche du Lac des Quatre-Cantons* (comprenant, d'une part, une ligne électrique à voie normale de Stans à Lucerne, et d'autre part une ligne à voie étroite de Stans à Hergiswil, comme prolongement du chemin de fer Altdorf-Stans à voie étroite, déjà concessionné). Nous avons fait observer que pour apprécier aussi bien la ligne à voie normale Lucerne-Stans que celle à voie étroite de Stans à Hergiswil, il faut considérer non pas le court tronçon pour lequel la concession est demandée, mais bien la ligne entière de Lucerne à Altdorf. Il s'agit en réalité de rechercher l'influence que peut exercer sur les chemins de fer fédéraux une ligne à voie normale ou à voie étroite sur la rive gauche de Lac des Quatre-Cantons. Les conclusions auxquelles nous avons abouti sont les suivantes:

a. La concession d'un chemin de fer à voie normale de Lucerne à Stans devrait être refusée. Ce n'est pas un besoin réel qui a donné naissance à l'idée de cette entreprise, mais uniquement un but de spéculation; l'établissement de cette ligne équivaldrait à un gaspillage de capitaux et léserait au surplus des intérêts importants des chemins de fer fédéraux.

b. L'établissement d'une ligne à voie étroite Hergiswil-Stans raccordée à la ligne (Alpnachstad-) Stans-Altdorf nuirait aussi aux chemins de fer fédéraux, mais non dans la même mesure qu'une ligne à voie normale de Lucerne à Stans prolongée à voie étroite de Stans à Altdorf. Le préjudice qu'elle leur causerait ne justifierait pas, d'après la pratique suivie jusqu'ici, un refus de concession de cette ligne.

Par lettre du 19 novembre, nous avons en outre donné au Département fédéral des chemins de fer notre avis sur une demande du comité d'initiative du chemin de fer de la rive gauche du lac des Quatre-Cantons, tendant à l'extension et à la modification de la concession de la ligne Alpnachstad-Altdorf. Nous avons déclaré que le nouveau projet présentait moins d'inconvénients que le précédent pour les chemins de fer fédéraux, et que nous n'avions, par conséquent, aucun motif de modifier notre manière de voir développée dans notre préavis du 11 août 1908.

12. Nous avons présenté, le 21 août, au Département fédéral des chemins de fer notre préavis sur la demande de concession d'un tramway électrique *de Capolago à Bissonne*, éventuellement *de Melide à Morcote*. Ce préavis dit en substance ce qui suit. Le projet prévoit des croisements de la ligne du Gothard à Bissonne et à Melide; le rapport technique que nous avons fait dresser fait remarquer que le tronçon Bissonne-Melide ne devra être établi qu'après règlement de la question de la suppression des deux passages à niveau de la route cantonale, à chacune des extrémités de la digue traversant le lac; l'administration du Gothard, qui élabore actuellement un projet de double voie de Lugano à Chiasso, étudie en même temps la suppression de ces deux passages à niveau. Nous avons envisagé, d'après ce que dit la demande de concession, que les requérants n'entendaient construire le tronçon Bissonne-Melide qu'une fois que la possibilité de suppri-

mer ces passages à niveau serait établie et que si les intéressés arrivaient à se mettre d'accord sur la répartition des frais, auquel cas le tramway passerait, avec la route, soit par dessus soit par dessous la ligne de chemin de fer. Nous avons fait expressément remarquer, à cet égard, qu'il serait inadmissible de laisser le tramway traverser à niveau la voie du Gothard et que si, pour une raison ou pour une autre, il n'était pas possible de supprimer les passages à niveau en question, nous nous opposerions, par conséquent, à la construction de ce tronçon. Nous avons ajouté, en terminant, qu'indépendamment de ces observations d'ordre technique nous n'avions pas d'objections à formuler contre l'entreprise projetée, attendu qu'il ne s'agit que d'une ligne secondaire d'intérêt exclusivement local.

13. Le Conseil fédéral ayant promulgué, par arrêté du 3 avril, la loi fédérale concernant la construction, par les chemins de fer fédéraux, d'un *chemin de fer sur la rive droite du lac de Brienz*, nous avons immédiatement pris les mesures nécessaires en vue de l'exécution de cette loi. Nous avons chargé la Direction du II^e arrondissement des travaux de construction, laquelle a institué à cet effet une section spéciale à Interlaken.

14. Le Conseil fédéral a décidé le 17 mars que les négociations avec la *Fabrique de machines d'Ærlikon* en vue de l'acquisition éventuelle de la concession pour les *usines de l'Etzel* devront désormais être conduites par la Direction générale des chemins de fer fédéraux et le bureau hydrométrique du Département fédéral de l'intérieur. Nous avons été avisés de cette décision le 3 avril; nous avons alors ordonné immédiatement les études techniques et juridiques et avons adressé à ce sujet une communication à la Fabrique de machines d'Ærlikon par lettre du 4 avril.

15. Par lettre du 10 novembre nous avons recommandé au Département fédéral des chemins de fer, qui nous avait invités à lui donner notre avis, de ne pas entrer en matière sur la pétition de la Fédération des fonctionnaires, employés et ouvriers fédéraux, adressée le 1^{er} octobre 1908 au Conseil fédéral et demandant que le *droit d'éligibilité des fonctionnaires, employés et ouvriers de la Confédération* leur soit *garanti* d'une façon efficace et uniforme.

16. Conformément à notre proposition du 27 octobre le Conseil d'administration a décidé, dans sa séance du 28 novembre, de repousser une demande du comité du chemin de fer du Surbthal, qui sollicitait une subvention de fr. 10,000 aux frais d'élaboration des plans d'une *ligne par la vallée de la Surb (Niederweningen-Dættingen)* (v. chap. A, 8, 2, ci-devant). Cette décision a été communiquée au comité requérant par lettre du 2 décembre.

17. La *compagnie zurichoise de navigation à vapeur* nous a informés le 27 mars que les cantons de Zurich et de St. Gall, ainsi que la ville de Zurich et les communes riveraines lui avaient garanti une subvention annuelle de fr. 17,000 pour les années de 1908 à 1912. La condition stipulée dans la décision du Conseil d'administration du 9 mars 1908 se trouvant ainsi remplie (v. chap. A, 8, 1, ci-devant), nous avons fait verser à la compagnie notre subvention de fr. 15,000 pour chacune des années 1906 et 1907.

18. La Direction du *chemin de fer Porrentruy-Bonfol* avait dénoncé pour le 31 décembre 1908, par lettre du 26 décembre 1907, le contrat du 10 juin 1904 pour l'exploitation de sa ligne et la cojouissance de la gare de *Porrentruy*, afin d'obtenir des conditions plus avantageuses pour cette cojouissance. Une conférence a eu lieu à ce sujet le 16 décembre, à laquelle il a été convenu qu'on laisserait provisoirement subsister ce contrat pour l'année 1909.

19. Le Conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer *Martigny-Châtelard* a dénoncé pour le 31 décembre 1909, par lettre du 5 décembre, le contrat du 24 octobre 1905 concernant l'exploitation de sa ligne et la cojouissance de la *station de Martigny*.

20. Nous avons chargé la Direction du I^{er} arrondissement, par lettre du 13 octobre, d'engager des négociations avec la compagnie du chemin de fer *Monthey-Champéry-Morgins* en vue de la conclusion d'une convention concernant le raccordement de cette ligne à la *station de Monthey* et de nous soumettre un projet de convention; ce projet nous a été remis par la suite.

21. Le Conseil d'administration de la *Société des Usines*

de l'Orbe, chemin de fer électrique Orbe-Chavornay, nous a demandé par lettre du 23 septembre de renouveler la convention relative au raccordement de sa ligne à la *station de Chavornay*, convention qui expirait à fin 1908, et de consentir à cette occasion une réduction de la redevance à la charge de cette société. Nous lui avons soumis le 27 novembre un projet de nouveau contrat de jonction et de cojouissance pour la station de Chavornay.

22. La Direction du II^e arrondissement nous ayant fait remarquer qu'il serait utile de condenser et de reviser les conventions conclues naguère par le Jura-Simplon au sujet de la jonction de la ligne *Tramelan-Tavannes* à la station de Tavannes, nous l'avons invitée, le 24 septembre, à engager à cet effet les négociations nécessaires.

23. Le Tribunal fédéral ayant déclaré liquidé par transaction et rayé du rôle le procès que nous soutenions contre le *chemin de fer du Gürbetal* au sujet des redevances à la charge de ce dernier pour la *cojouissance des gares de Berne et de Thoune* (v. chap. VI, a, 20 ci-après), nous avons soumis à la Direction de cette compagnie, par lettre du 27 octobre, les projets de conventions pour le raccordement de sa ligne aux gares de Berne et de Thoune et pour la cojouissance de ces deux gares, qui avaient été définitivement arrêtés dans une conférence.

24. Les gouvernements des cantons de Berne et de Neuchâtel nous ont demandé, par office des 9/14 décembre, de réduire la quote-part du *chemin de fer Berne-Neuchâtel* aux frais de communauté des gares de *Berne, Chiètres* et *Neuchâtel*, et conformément au désir exprimé par eux nous nous sommes déclarés disposés à débattre cette question dans une conférence. Se référant à cette correspondance, le chemin de fer Berne-Neuchâtel a, par lettre du 30 décembre, dénoncé pour le 31 décembre 1909, à titre de mesure de prévoyance, les contrats de cojouissance de ces gares des 25 octobre 1902, 2 août/29 novembre 1904 et 4 octobre 1900.

25. Le *chemin de fer Kriens-Lucerne* ayant sollicité, par lettre du 14 décembre 1907, des conditions plus avantageuses pour la jonction de sa ligne à la *gare de Lucerne*, nous avons invité la Direction du II^e arrondissement à nous don-

ner son avis sur la question. Le rapport de cette Direction ne nous est parvenu qu'après la clôture de l'exercice.

26. La Direction du II^e arrondissement nous a fait observer que la redevance que la *compagnie de navigation des lacs de Thoune et de Brienz* nous verse pour le service qui nous incombe, en vertu de la convention du 15 janvier 1889 pour la transmission des bagages et des marchandises à *Brienz* et de la convention additionnelle du 23 février 1891, ne suffisait plus à couvrir nos débours effectifs. Nous avons alors dénoncé ces conventions pour le 1^{er} janvier 1910, tout en nous déclarant disposés à continuer de pourvoir au service que nous effectuons actuellement, moyennant augmentation de la redevance.

27. Nous avons soumis à la *compagnie du chemin de fer électrique routier Uster-Oetwil*, par lettre du 24 novembre, un projet de contrat pour la jonction de ce chemin de fer à la *station d'Uster*, que nous avons chargé la Direction du III^e arrondissement de négocier en notre nom.

28. Nous avons répondu négativement, par lettre du 13 octobre, à une requête du Conseil d'Etat du canton de Schaffhouse, qui nous demandait de réduire le montant de la redevance annuelle que nous paie le *chemin de fer électrique routier Schaffhouse-Schleitheim*, en vertu du contrat des 14/23 août 1905, pour le service que nous effectuons à la *gare de Schaffhouse*.

29. Nous avons débattu avec la Commission de direction du *chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg*, à une conférence qui a eu lieu le 7 mars, les conditions de la cojouissance de la *gare de Romanshorn*. Le contrat conclu à ce sujet n'est pas encore ratifié par le Conseil d'administration.

30. Le Conseil d'administration a ratifié, sur notre proposition, les contrats de jonction et de cojouissance suivants conclus par nous:

a. le 9 mars, contrat du 24 octobre 1907 pour la jonction du *chemin de fer du Wynental* à la *station de Suhr*, et II^e annexe, du 31 janvier 1908, à la convention pour l'usage commun de la *gare de Fribourg*, de la *station de Morat* et des

tronçons de raccordement par le *chemin de fer Fribourg-Morat-Anet* (v. chap. A, 5, 1 et 2 ci-devant);

b. le 2 juin, contrat du 31 janvier 1908 pour la cojouissance des *stations de Lichtensteig et de Wattwil* par le *chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg*, et contrat des 28 février/7 avril 1908 pour la jonction du *chemin de fer Berne-Worb* à la *station de Gümligen* (v. chap. A, 5, 3 et 4 ci-devant).

31. Nous avons prié l'administration du chemin de fer du Gothard, par lettre du 24 novembre, de dénoncer pour le 1^{er} janvier 1910 son contrat des 18/27 février 1890 avec la compagnie du *chemin de fer du Monte Generoso* concernant la cojouissance de la *station de Capolago*. Nous engagerons, après le rachat du Gothard, des négociations en vue de régler à nouveau ce rapport de communauté.

32. La Direction du chemin de fer du St. Gothard nous a informés que l'entreprise du *chemin de fer Bellinzona-Mesocco* avait dénoncé pour le 30 avril 1909 les dispositions du contrat de cojouissance de la *station de Castione* relatives à l'indemnité de cojouissance.

Le *chemin de fer Biasca-Acquarossa (Olivone)* nous a demandé de pourvoir au service qui lui incombe à la *station de Biasca*.

Nous avons répondu à ces deux lettres que nous étions disposés à engager des négociations sur ces questions après le rachat du chemin de fer du St. Gothard.

33. Une conférence a eu lieu le 28 avril avec une délégation de la ville de Zurich au sujet du *déplacement de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich*. Après avoir discuté très en détail la question des frais, on est convenu de procéder encore à un complément d'étude, portant principalement sur la suppression éventuelle du service de grande vitesse à la station d'Enge, afin de réduire si possible les énormes frais de construction révélés par nos études comparatives. A ce propos, nous avons demandé au Département fédéral des chemins de fer s'il consentirait, en principe, à la suppression du service des colis de détail en grande vitesse à la station d'Enge. Sur ces entrefaites le Conseil

communal de Zurich nous a soumis, par lettre du 7 septembre, une nouvelle variante pour le déplacement de la ligne de la rive gauche, en nous en recommandant l'exécution. Nous avons fait étudier ce projet minutieusement.

34. Le Département fédéral des chemins de fer nous ayant soumis, pour préavis, une question formulée par la *Municipalité de Bellinzone*, nous avons répondu le 16 juin que selon nous la compagnie du Gothard ou les chemins de fer fédéraux, en leur qualité de futurs ayants cause de cette dernière, n'ont aucune obligation de laisser subsister les *ateliers de Bellinzone*, mais que d'autre part les chemins de fer fédéraux n'ont aucune raison de modifier l'état de choses actuel. Le Conseil fédéral a répondu dans ce sens à la requête.

35. Le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis pour préavis, le 16 septembre, une requête des *fonctionnaires du chemin de fer du Gothard*, qui sollicitaient la prolongation des contrats d'engagement conclus avec eux par la Direction de cette compagnie. Nous avons répondu le 22 septembre que nous devons faire remarquer, au point de vue formel, que les fonctionnaires des chemins de fer fédéraux ne sont pas engagés par contrats; ils sont au contraire nommés pour la période légale de trois ans, sur la base de la législation fédérale sur la matière, en particulier de la loi sur le rachat, du 15 octobre 1897, et de celle sur les traitements, du 29 juin 1900, ainsi que du règlement n° 3 des chemins de fer fédéraux du 17 octobre 1901, concernant les prescriptions générales de service pour les fonctionnaires et employés à poste fixe. C'est donc avec raison que lors du dernier renouvellement de ses contrats d'engagement la Direction du Gothard en a limité la durée au 30 avril 1909, et il ne saurait être question, au vu des dispositions légales, d'en prolonger la validité au delà de la date à laquelle les C. F. F. reprendront l'exploitation du Gothard. Les compagnies dont les lignes ont été nationalisées avant le 1^{er} mai 1903 n'ont d'ailleurs renouvelé les contrats existants, ainsi que le prévoyaient les conventions de rachat, que jusqu'au terme fixé par les concessions pour le rachat, c'est-à-dire jusqu'au 30 avril 1903.

Quant au fond, nous avons exposé qu'il est absolument

impossible aux chemins de fer fédéraux de se substituer sans autre au Gothard dans les contrats d'engagement souscrits par cette compagnie. Les traitements des fonctionnaires de celle-ci, en particulier des fonctionnaires supérieurs, dépassent notablement ceux fixés par notre loi existante sur les traitements et par l'échelle du 7 janvier 1902; ils sont même en partie supérieurs aux chiffres qui doivent être raisonnablement prévus dans les projets de revision de cette loi et de cette échelle. Nous connaissons exactement les traitements des fonctionnaires moyens et subalternes du Gothard, tels qu'ils sont fixés par le règlement; en revanche, la Direction de cette compagnie a refusé de nous communiquer ceux des fonctionnaires supérieurs. Il est toutefois notoire qu'ils sont beaucoup plus élevés que ceux alloués par les chemins de fer fédéraux. A notre avis, on ne saurait traiter différemment les fonctionnaires du futur V^e arrondissement et leurs camarades du reste du réseau. On pourrait tout au plus arrêter pour les agents du Gothard des dispositions transitoires, qui leur seraient appliquées jusqu'au moment de la revision prochaine de la loi et de l'échelle des traitements. Mais dans ce cas il sera opportun de consulter la future Direction du V^e arrondissement avant d'arrêter de semblables dispositions transitoires. Comme on se propose de la nommer pour fin 1908, on disposera de tout le temps nécessaire pour examiner à fond cette question. Ce sera alors à cette Direction, et non à celle du Gothard, de notifier aux agents de cette compagnie les communications qui les intéressent au sujet de leur réengagement au service des C. F. F.

A cette occasion nous avons fait remarquer qu'à notre avis l'art. 9 de la loi de rachat devait être appliqué par analogie en ce qui concerne la substitution des C. F. F. au Gothard dans les *contrats d'autre nature*. Cet article dispose que la Confédération assume les obligations des chemins de fer rachetés résultant des concessions et qui ont pour objet immédiat l'état et l'exploitation des lignes. Il en sera de même de la substitution volontaire des C. F. F. au Gothard dans les contrats conclus par cette compagnie et valables au delà du 30 avril 1909. Les C. F. F. pourront assumer sans difficulté les obligations résultant de contrats en rapport direct avec l'exploitation, de baux pour l'affermage de petites parcelles de terrain, de baux pour la location d'habitations de service, de contrats de construction se rapportant à des travaux en cours d'exécution et de contrats ordinaires de livraison.

Il va de soi, cependant, que l'administration du Gothard ne devra pas conclure de contrats de ce genre sans s'être entendue d'abord avec les C.F.F., lorsqu'ils auront une grosse portée financière. Il y a lieu d'admettre de prime abord qu'on agira de bonne foi. Il ne serait ni rationnel ni possible de faire une nomenclature spéciale des diverses catégories de contrats. La compagnie du Gothard peut se contenter de la déclaration toute générale que les chemins de fer fédéraux se substitueront à elle dans tous ses contrats qui sont en rapport immédiat avec l'exploitation.

36. Nous avons informé la Direction du *chemin de fer du St. Gothard*, par lettre du 29 décembre, que nous consentions à maintenir pour toute l'année 1909 la faveur du *transport gratuit*, d'Erstfeld et Bellinzone, du lait destiné à ses fonctionnaires, employés et ouvriers domiciliés à Bellinzone, ainsi que le retour gratuit des vases vides. Il est toutefois bien entendu que cette concession ne préjuge pas la question pour l'avenir, mais que nous nous réservons au contraire d'examiner en principe, une fois le Gothard nationalisé, si nous voulons laisser subsister cette faveur au delà de l'année 1909.

Par lettre du 17 novembre, nous avons prié cette même Direction de ne pas délivrer de *permis de circulation* dits « *de marché, d'écoliers et d'apprentis* » valables au delà du 30 avril 1909.

37. Le Département fédéral des chemins de fer nous a chargés de lui faire rapport sur diverses questions relatives au *rachat du chemin de fer du St. Gothard*, qui seront débattues dans le procès pendant devant le Tribunal fédéral entre cette compagnie et la Confédération.

38. Ensuite d'une demande que la *Ligue suisse des paysans* nous a présentée le 27 mai, nous avons invité les Directions d'arrondissement, par lettre du 30 mai, à mettre autant que possible des *forces auxiliaires* à la disposition des agriculteurs, en accordant des congés au personnel, en vue de réparer les dommages causés par la *chute de neige* du 23 mai.

39. Nous nous sommes fait représenter à une séance de la *Commission permanente du Congrès international des chemins de fer*, tenue à Bruxelles le 27 juin.

Par lettre du 22 octobre, nous avons soumis au Conseil fédéral les propositions de la section suisse de la Commission permanente du *Congrès international des chemins de fer*, lesquelles tendaient à ce que la 8^e session de ce congrès eût lieu à Berne du 3 au 16 juillet 1910. Le Conseil fédéral nous a informés, le 6 novembre, qu'il avait approuvé ces propositions et décidé de charger les représentants diplomatiques de la Suisse auprès des Etats intéressés au Congrès d'appuyer l'invitation du gouvernement belge à prendre part à cette session.

40. Le *chemin de fer Ramsei-Sumiswald* s'est fait recevoir de l'*Association de chemins de fer suisses*. Il est représenté par le chemin de fer Langenthal-Huttwil, qui exploite sa ligne.

Eu égard à l'imminence du rachat du Gothard nous avons notifié aux autres administrations, par lettre du 16 octobre, que les *chemins de fer fédéraux se retireraient de l'Association* à la fin de l'année 1909.

Le 28 octobre a eu lieu une *conférence générale de l'Association de chemins de fer suisses*, qui a traité, notamment, les objets suivants: nomination d'un nouveau secrétaire de la conférence générale; désignation des chemins de fer fédéraux comme administration chargée de la gérance du bureau de compensation des soldes (au lieu du Gothard); attribution à l'administration des chemins de fer du Lac de Thoune et Berne-Neuchâtel des cartes de libre parcours de l'association pour 1909, et fixation du droit de vote des chemins de fer fédéraux aux conférences après la nationalisation du réseau du Gothard.

41. Abstraction faite d'une série d'entretiens motivés par les questions les plus diverses, les membres de la Direction générale et des Directions d'arrondissement se sont réunis en séances communes le 3 juin, le 1^{er} octobre et le 23 décembre, pour discuter des questions administratives importantes, parmi lesquelles nous mentionnerons les suivantes: mesures à prendre afin de réduire les dépenses d'exploitation, en particulier de restreindre l'augmentation du personnel; simplification de l'organisation des chemins de fer fédéraux; échange des procès-verbaux des commissions de la caisse de secours; renseignements à donner sur les retards surve-

nant dans le transport des marchandises; instructions unifiées sur l'affermage des buffets de gare; mesures répressives contre les agents adonnés à l'alcool; prescriptions sur l'échange de personnel entre les arrondissements, en vue de faciliter aux agents l'étude des langues; difficultés surgies au sujet des commissions ouvrières; allocations supplémentaires pour le service de remplacement aux ouvriers des ateliers; sortie du service des chemins de fer fédéraux en suite de règlement amiable de cas d'accident donnant lieu à responsabilité civile; procédure à suivre en cas d'invalidité partielle; mode de procéder en cas d'attribution, à des agents, de nouveaux logements de service évalués à un prix supérieur à celui des anciens, et réélection du personnel pour le 1^{er} avril 1909.

42. Nous avons soumis au Département fédéral des chemins de fer, par lettre du 24 juillet, le projet de *nouveau règlement d'exécution de la loi sur le rachat* établi par le Conseil d'administration dans sa séance du 10 juillet. Le Conseil fédéral a pris à ce sujet, le 28 septembre, l'arrêté reproduit au chapitre A, 2, d, ci-devant.

Nous avons adressé au Conseil d'administration, le 15 décembre, un rapport spécial au sujet de la suite donnée au chiffre 3 de cet arrêté, pour autant qu'elle est intervenue au cours de l'exercice, ainsi que de la décision prise le 4 décembre par le Conseil fédéral (v. chap. A, 2, d, ci-devant). Ce rapport contient aussi l'exposé de notre manière de voir sur la *requête* des 28/29 septembre 1908 présentée par une *délégation du personnel administratif de la compagnie du Gothard*, nous demandant de prescrire, à titre provisoire, le maintien à Lucerne du contrôle des recettes jusqu'à ce que le V^e arrondissement soit organisé à nouveau.

A propos du chiffre 2 de l'arrêté du Conseil fédéral du 28 septembre le Département fédéral des chemins de fer nous a chargés, le 23 novembre, à la suite d'une conférence que nous avons eue avec lui, de lui donner un préavis sur la question de la *réorganisation administrative des chemins de fer fédéraux*, dans le sens d'une simplification. De son côté, le Département des chemins de fer fera étudier par ses services la revision des dispositions réglant les rapports de l'autorité de surveillance avec l'administration des chemins de fer fédéraux, la question des cartes de libre circulation

et les dispositions disciplinaires. Il est entendu que les propositions relatives à ces différents points seront soumises en temps utile au Conseil d'administration pour préavis. Nous travaillons à l'élaboration de notre projet.

43. Après que les Conseils d'arrondissement eurent arrêté, dans le courant du printemps, leurs propositions en vue de la revision de la loi et de l'échelle des traitements (v. chap. B ci-devant), et que, les travaux préliminaires étant achevés à la Direction générale, nous eûmes fourni aux délégations du personnel, le 2 septembre, et à celle de la société constituée à Olten (Oltener Verband), le 21 du même mois, l'occasion de développer encore verbalement les observations formulées dans leurs requêtes écrites, nous avons élaboré et débattu les projets de revision de la loi et de l'échelle des traitements des chemins de fer fédéraux. Nous avons soumis le résultat de notre étude à la Commission permanente du Conseil d'administration au commencement de 1909, pour qu'elle le transmette à ce Conseil.

44. Personnel.

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

Le nombre total des fonctionnaires et employés à traitement fixe était, à fin 1908, de 20,348, celui des employés engagés à la journée de 9985, ensemble 30,333 (à fin 1907, on comptait 19,498 fonctionnaires et 11,825 employés engagés à la journée, ensemble 31,323, dont

	Fonctionnaires touchant un traitement annuel.	Employés engagés à la journée.
à la Direction générale	689	37
au I ^{er} arrondissement	4,662	1,699
au II ^e arrondissement	6,275	3,893
au III ^e arrondissement	5,678	2,377
au IV ^e arrondissement	3,044	1,979

Le personnel a diminué de 990 agents. Cette diminution est due aux efforts que font les autorités des chemins de fer fédéraux d'empêcher, autant que faire se peut, l'augmentation des effectifs, ainsi qu'à l'affaiblissement du trafic et au licenciement d'employés à la journée qui en a été la conséquence.

b. L'Assemblée fédérale nous ayant ouvert le crédit nécessaire de 2½ millions par arrêté du 23 décembre (v. chap. C, I, 2, b, 2 et A, 8, 8), nous avons fait distribuer immédiatement les *allocations pour cause de renchérissement de la vie* accordées pour 1908. Elles ont été versées, en majeure partie, avant la fin de l'exercice.

c. Le Comité central de l'*Union ouvrière* des entreprises de transport suisses nous a adressé une pétition demandant que les *peines disciplinaires* ne soient inscrites sur les feuilles de conduite que pour un temps restreint, par exemple pour un an, et que les *révocations* prononcées n'aient pas pour effet d'empêcher ceux qui en sont frappés d'obtenir un réengagement sur tout le réseau des chemins de fer fédéraux. Nous avons répondu le 19 juin que nous ne pouvions pas admettre ces demandes. Quant aux réengagements, nous avons fait observer qu'ils ne pouvaient être autorisés qu'à titre tout à fait exceptionnel.

II. Département des finances.

(Rapport sur les comptes.)

Notre rapport est accompagné des comptes suivants et de leurs annexes:

Compte d'exploitation;

Comptes spéciaux:

Fonds de renouvellement,

Fonds d'assurance contre l'incendie,

Fonds de couverture des anciennes pensions J. S.,

Navigation à vapeur sur le lac de Constance;

Compte de profits et pertes;

Compte de capital;

Compte de construction, y compris les entreprises accessoires, de l'année 1908;

Compte de construction au 31 décembre 1908;

Bilan au 31 décembre 1908;

Annexes:

Compte d'exploitation comparé avec le budget,

Spécification des redevances pour les gares communes et les lignes exploitées,

Compte de profits et pertes comparé avec le budget,

Spécification par objets des dépenses de construction,
 Dépenses de construction du Ricken au 31 décembre 1908,
 Dépenses de construction comparées avec le budget;

Comptes des services auxiliaires:

Administration des imprimés, à Berne,
 » du matériel de la voie, à Berne,

Economat de Lausanne,

» » Bâle,

» » Zurich,

» » Rorschach,

Ateliers d'Yverdon,

» de Fribourg,

» » Bienne,

» d'Olten, y compris l'usine à gaz,

» de Zurich,

» » Romanshorn,

» » Rorschach, y compris l'usine à gaz,

» » Coire,

Récapitulation des comptes des ateliers C.F.F.;

Caisses de secours:

Caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés à poste fixe des C.F.F.,

Caisse des malades des ouvriers de l'ancien Jura-Simplon,

Caisse des malades des ouvriers permanents de l'ancien Central suisse,

Caisse des malades des ateliers d'Olten,

Fonds pour secours extraordinaires de l'ancien Central suisse,

Caisse des malades des ouvriers permanents de l'ancien Nord-Est suisse,

Caisse des malades des ouvriers travaillant en régie de l'ancien Nord-Est suisse,

Caisse des malades des ouvriers permanents de l'ancienne Union-Suisse;

Inventaire des valeurs du portefeuille de fonds publics;

Inventaire des valeurs du fonds de renouvellement.

Compte d'exploitation.

L'excédent des recettes d'exploitation est de fr. 41,170,368.34

Compte 1907.	Budget 1908.	Compte 1908.	Compar. avec 1907.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
46,484,603	45,692,310	4,170,368	-5,314,235	- 4,521,942

Ces différences s'expliquent comme suit:

	Comparaison avec:	
	Compte de 1907. Fr.	Budget de 1908. Fr.
Diminution des recettes d'exploitation	805,677	1,613,701
Augmentation des dépenses d'exploitation	4,508,558	2,908,241
Diminution d'excédent	<u>5,314,235</u>	<u>4,521,942</u>

Nous motiverons ces fluctuations dans les différents chapitres du compte d'exploitation. La moins-value des recettes d'exploitation se manifeste exclusivement au produit du transport des marchandises, tandis que les recettes-voyageurs et les recettes diverses accusent une légère amélioration. Les facteurs principaux de l'accroissement des dépenses d'exploitation sont de plus fortes dépenses pour le personnel de l'expédition et du mouvement, des charges plus élevées pour combustibles et pour entretien du matériel roulant, ainsi qu'un surcroît des indemnités de transport et de celles pour accidents.

Le coefficient d'exploitation était en 1906 de 65,80 et en 1907 de 67,45; pour 1908, il s'élève à 71,03.

Recettes d'exploitation.

Les recettes d'exploitation s'élèvent à fr. 142,129,314. 59

et se décomposent comme suit :

	Compte 1907.	Budget 1908.	Compte 1908.	Compar.	Compar.
	Fr.	Fr.	Fr.	avec 1907.	avec budget.
				Fr.	Fr.
I. Produit du transport des voyageurs . . .	56,283,797	58,000,000	58,046,388	+ 1,762,591	+ 46,388
II. Produit du transport des bagages, animaux et marchandises . .	80,390,046	80,000,000	77,656,609	- 2,733,437	- 2,343,391
III. Recettes diverses .	6,261,148	5,743,015	6,426,317	+ 165,169	+ 683,302
	142,934,991	143,743,015	142,129,314	- 805,677	- 1,613,701

I. Produit du transport des voyageurs.

La plus-value est de 3,13 % sur 1907 et de 0,08 % sur le budget. Sur notre réseau, le nombre des voyageurs a augmenté d'environ 2,650,000, soit de 3,74 %; pour 1907 cette augmentation avait été de 7,68 %.

Si l'on tient compte de la crise économique de 1908, cet accroissement du trafic-voyageurs est très satisfaisant.

Pour les détails nous renvoyons au chapitre III, Département commercial, pages 121 et suivantes du présent rapport.

II. Produit du transport des bagages, animaux et marchandises.

Comme pour le trafic-voyageurs, les recettes du transport des bagages accusent une légère amélioration, tandis que pour le transport des animaux et des marchandises (pour ce dernier surtout) il y a une forte diminution. La moins-value atteint 3,40 % sur 1907 et 2,93 % sur le budget. Le nombre des tonnes-marchandises est d'environ 475,000 inférieur à celui de l'année précédente, soit de 3,88 %; en 1907 il y avait une augmentation de 11,95 %. Il en résulte qu'en 1907 le trafic-marchandises avait atteint son point culminant, du moins dans les circonstances actuelles, et l'augmentation de 1 % prévue au budget de 1908 ne s'est pas réalisée, car nous sommes en présence d'une diminution de 3¹/₂ %. Ce résultat peu réjouissant est le fait d'une marche rétrograde des affaires, qui s'est manifestée dans presque toutes les branches de l'industrie et du commerce déjà au début de l'année faisant l'objet du présent rapport.

Pour les détails, voir au chapitre III, Département commercial, pages 121 et suivantes de ce rapport.

III. Recettes diverses. L'amélioration est de 2,64 % sur 1907 et de 11,90 % sur le budget; nous la motivons comme suit :

	Compte 1907.	Budget 1908.	Compte 1908.	Compar. avec 1907.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Loyers et affermages :					
a. Pour gares et sections de lignes communes .	778,319	843,260	830,373	+ 52,054	— 12,887
b. Pour matériel roulant	1,304,847	1,250,000	1,227,687	— 77,160	— 22,313
c. Pour objets divers .	1,475,141	1,493,000	1,542,012	+ 66,871	+ 49,012
	3,558,307	3,586,260	3,600,072	+ 41,765	+ 13,812
2. Produits des services auxiliaires	2,566,772	2,023,755	2,682,891	+ 116,119	+ 659,136
3. Autres recettes	136,069	133,000	143,354	+ 7,285	+ 10,354
	6,261,148	5,743,015	6,426,317	+ 165,169	+ 683,302

1. a. *Loyers pour gares et sections de lignes communes.* Plus-value sur 1907 résultant surtout de l'accroissement du capital d'établissement des gares de Bâle, St. Margrethen et Buchs; par contre notre prévision d'intérêt de 1908 pour la gare de Bâle était un peu trop élevée.

1. b. *Location de matériel roulant.* La diminution du trafic a provoqué une réduction des locations de wagons, aussi bien sur les recettes pour wagons C. F. F. circulant sur d'autres lignes que sur les dépenses pour wagons étrangers circulant sur nos lignes; la comparaison des recettes et dépenses y relatives figure aux dépenses d'exploitation, titre V, page 64 du présent rapport.

1. c. *Locations diverses.* Plus-value résultant de l'augmentation et de la revision de contrats.

2. *Produits des services auxiliaires.* Dans ce chiffre est compris l'intérêt des capitaux de construction et d'exploitation ainsi que le produit net des services auxiliaires, suivant la répartition ci-après:

	Intérêt du capital Fr.	Produit net Fr.
Administration des imprimés	24,581	61,416
» du matériel de la voie	482,995	461,249
Economats	300,088	297,800
Ateliers, y compris les usines à gaz	802,587	243,365
Télégrammes privés	—	8,811
	<hr/> 1,610,251	<hr/> 1,072,641

Le bénéfice net de nos services auxiliaires se monte ainsi à fr. 1,072,641, soit à environ 2,3 % seulement de l'ensemble des livraisons et prestations de l'année, qui atteignent à peu près fr. 46,465,000. Comparé à l'année précédente, le mouvement d'affaires s'est accru de fr. 2,277,000 en chiffre rond et malgré cela le bénéfice net a diminué d'environ fr. 120,000; cette réduction concerne les économats et les ateliers.

3. *Autres recettes.* La légère augmentation de recettes résulte d'une plus-value de diverses ventes.

Dépenses d'exploitation.

Les dépenses d'exploitation de 1908 s'élèvent à fr. 100,958,946. 25

Compte 1907.	Budget 1908.	Compte 1908.	Compar. avec 1907.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
96,450,388	98,050,705	100,958,946	+4,508,558	+2,908,241

L'augmentation des dépenses d'exploitation est de 4,67 % sur 1907 et de 2,97 % sur le budget.

En regard d'une diminution des recettes de transport, nous avons ainsi un accroissement des dépenses d'exploitation, d'où il résulte que le coefficient d'exploitation de 67,48 en 1907 s'est élevé de 3,55 et atteint 71,03 en 1908.

Comme nous l'avons dit précédemment au sujet de la réduction de l'excédent d'exploitation, l'augmentation des dépenses d'exploitation doit être attribuée surtout à de plus fortes charges pour une partie du personnel, pour les combustibles et pour l'entretien du matériel roulant, ainsi qu'à des indemnités plus élevées pour les accidents et les transports; il faut signaler également qu'en 1908 les parcours kilométriques de locomotives sont d'environ 470,000 supérieurs à ceux de 1907.

Il va de soi qu'une réduction de trafic pareille à celle que nous avons subie en 1908, quant au transport des marchandises, ne peut pas être compensée par une diminution immédiate des dépenses d'exploitation. Le surcroît de personnel engagé pendant la période florissante ne pouvait pas être réduit à bref délai; les prestations de traction et les dépenses qu'elles entraînent sont basées sur des horaires fixés à l'avance. Au cours du second semestre de l'année 1907, on a amélioré les salaires des ouvriers, et cette mesure se répercute sur toute l'année 1908. Les chapitres « Entretien du matériel roulant » et « Combustibles » sont fortement influencés par l'augmentation des salaires et la réduction des heures de travail, comme aussi par le renchérissement des diverses matières.

Les considérations qui précèdent nous portent à conclure que la réduction du trafic ne se traduira que petit à petit par une diminution des dépenses d'exploitation, c'est-à-dire seulement lorsqu'on pourra réduire d'une façon appréciable l'effectif du personnel en laissant inoccupés les postes devenus vacants et en diminuant les parcours par une réduction des horaires.

Avant de fournir la comparaison des dépenses par rubriques, nous donnons dans les tableaux ci-après une comparaison sur les chapitres principaux du compte d'exploitation.

Chapitres	Compte 1907.	Budget 1908.	Compte 1908.	Compar.	Compar.
	Fr.	Fr.	Fr.	avec 1907.	avec budget.
I. Administration générale	3,130,951	3,292,075	3,170,315	+ 39,364	- 121,760
II. Entretien et surveillance de la voie	16,137,561	16,357,000	16,201,556	+ 63,995	- 155,444
III. Expédition et mouvement	31,703,411	32,392,560	32,898,167	+ 1,194,756	+ 505,607
IV. Traction et matériel	36,679,788	37,419,990	39,790,383	+ 3,110,595	+ 2,370,393
V. Dépenses diverses	9,682,777	8,852,550	9,654,345	- 28,432	+ 801,795
	97,334,488	98,314,175	101,714,766	+ 4,380,278	+ 3,400,591
VI. Dépenses et recettes non classées (<i>excédent de recettes</i>)	- 884,100	- 263,470	- 755,820	- 128,280	+ 492,350
	96,450,388	98,050,705	100,958,946	+ 4,508,558	+ 2,908,241

Les dépenses afférentes au personnel pour surveillance de la voie et pour l'exploitation, uniformes et allocations accessoires compris, accusent les chiffres suivants :

Chapitres	Compte 1907.	Budget 1908.	Compte 1908.	Compar.	Compar.
	Fr.	Fr.	Fr.	avec 1907.	avec budget.
II. Personnel du service de la voie	5,039,547	5,263,900	5,063,230	+ 23,683	- 200,670
III. Personnel de l'expédition et mou- vement	28,358,050	29,239,120	29,527,860	+ 1,169,810	+ 288,740
IV. Personnel de la traction	12,356,480	12,854,790	12,831,481	+ 475,001	- 23,309
	45,754,077	47,357,810	47,422,571	+ 1,668,494	+ 64,761

En 1906 les mêmes dépenses s'élevaient à fr. 41,872,807

En 1907 à » 45,754,077

En 1908, elles sont de » 47,422,571

L'accroissement de 1907 sur 1906 comporte 9,27 % et celui de 1908 sur 1907 3,65 %.

Les dépenses d'entretien et de renouvellement des voies et du matériel roulant ascendent à :

	Compte 1907.	Budget 1908.	Compte 1908.	Compar. avec 1907.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Entretien et renouvellement de la voie	10,570,687	10,610,200	10,605,800	+ 35,113	— 4,400
Entretien et renouvellement des locomotives et ten- ders	5,518,994	5,718,800	6,632,350	+1,113,356	+ 913,550
Entretien et renouvellement des voitures	2,335,859	2,457,200	2,834,892	+ 499,033	+ 377,692
Entretien et renouvellement des wagons	1,879,247	1,937,000	2,352,877	+ 473,630	+ 415,877
	<u>20,304,787</u>	<u>20,723,200</u>	<u>22,425,919</u>	<u>+2,121,132</u>	<u>+1,702,719</u>

En 1906 les dépenses de renouvellement avaient atteint fr. 19,306,816
 En 1907 » 20,304,787
 En 1908 elles se montent à » 22,425,919

Pour 1907, l'augmentation est donc de 5,17 % sur 1906 et pour 1908 de 10,45 % sur 1907.

Le tableau comparatif ci-après donne en outre l'accroissement des dépenses pour les principales matières de consommation :

	Compte 1907.	Budget 1908.	Compte 1908.	Compar. avec 1907.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Dépenses diverses du service de l'expédition et mouvement	3,345,361	3,153,440	3,370,307	+ 24,946	+ 216,867
Matières de consommation pour locomotives et wagons	14,051,891	13,884,500	14,562,415	+ 510,524	+ 677,915
	<u>17,397,252</u>	<u>17,037,940</u>	<u>17,932,722</u>	+ 535,470	+ 894,782

En 1906 les dépenses analogues se sont élevées à fr. 15,160,785 ; l'augmentation de 1907 sur 1906 est donc de 14,75 % et celle de 1908 sur 1907 n'est plus que de 3,08 %.

Les tableaux qui suivent font ressortir les différences sur les rubriques des chapitres I à VI et comprennent les dépenses de l'administration centrale et des 4 arrondissements.

I. Administration générale.

Ces dépenses se sont élevées à fr. 3,170,315. 14

Rubriques	Compte 1907. Fr.	Budget 1908. Fr.	Compte 1908. Fr.	Compar. avec 1907. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
A.1. Autorités administratives	242,779	243,860	238,313	— 4,466	— 5,547
2. Secrétariats, chancelleries et bureaux de registration	466,489	488,220	471,138	+ 4,649	— 17,082
3. Contrôle des dépenses, comptabilité générale, caisse centrale et bureaux de comptabilité	438,433	445,790	438,121	— 312	— 7,669
4. Contentieux et administration des caisses de secours	248,598	265,625	254,042	+ 5,444	— 11,583
5. Bureaux de tarifs, agences commer- ciales et bureau de détaxe	290,965	306,070	284,173	— 6,792	— 21,897
6. Contrôle des recettes	669,488	701,480	666,789	— 2,699	— 34,691
7. Bureau de statistique	64,566	67,300	62,694	— 1,872	— 4,606
8. Service des télégraphes et installa- tions électriques	207,835	232,580	220,240	+ 12,405	— 12,340
9. Portiers et concierges	84,028	88,270	83,634	— 394	— 4,636
B.1. Frais de bureau	266,265	293,300	296,615	+ 30,350	+ 3,315
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux	69,076	67,100	73,089	+ 4,013	+ 5,989
3. Complément et entretien de l'inven- taire	21,995	16,400	13,685	— 8,310	— 2,715
4. Divers	60,434	76,080	67,782	+ 7,348	— 8,298
	3,130,951	3,292,075	3,170,315	+ 39,364	— 121,760

Il y a donc au total des dépenses pour administration générale une augmentation de 1,25 % sur 1907 et une diminution de 3,70 % sur le budget.

A. 1-9. Dépenses pour le personnel. Dans la comparaison avec le budget, toutes les rubriques portent une diminution de dépenses résultant de ce que divers emplois budgétés n'ont pas été pourvus, puis de différentes mutations et d'une réduction des heures supplémentaires et des frais de déplacement. Les dépenses en moins sur 1907 sont dues aux mêmes causes, tandis que l'augmentation aux rubriques A. 2, 4 et 8 provient d'accroissement de personnel.

B. 1-4. Dépenses diverses. Le surcroît des frais de bureau et d'impression, surtout en regard de 1907, provient principalement de l'impression de nouvelles feuilles de coupon pour un emprunt Jura-Simplon; en outre les nombreuses propositions soumises aux autorités administratives, les instructions et les tarifs plus élevés des imprimeries ont contribué à augmenter les dépenses. L'excédent des frais pour chauffage, éclairage, etc. est le fait du renchérissement des diverses matières de consommation. Les dépenses pour entretien et renouvellement de l'inventaire ont été réduites au strict nécessaire.

II. Entretien et surveillance de la voie.

En 1908 les dépenses se sont élevées à fr. 16,201,555.66

Ce montant comprend les dépenses nettes pour surveillance, entretien et renouvellement des installations de chemin de fer; les dépenses de parachèvement imputables au compte d'exploitation (dépenses pour modifications et amortissement peu importants lors de constructions nouvelles) figurent au chapitre VI, chiffre 1. Les amortissements pour les grandes installations supprimées sont portés au compte des « Dépenses à amortir ».

Rubriques.	Compte 1907.	Budget 1908.	Compte 1908.	Compar.	Compar.
	Fr.	Fr.	Fr.	avec 1907. Fr.	avec budget. Fr.
A.1. Bureaux des ingénieurs en chef	586,875	633,910	577,779	—	9,096
2. Ingénieurs de la voie et leur personnel	365,937	380,950	362,550	—	3,387
3. Chefs de district et leur personnel	926,507	1,003,900	911,070	—	15,437
4. Gardes-voie, gardes - barrières et leurs remplaçants	3,160,228	3,245,140	3,211,831	+	51,603
B.1. Terrassements et ouvrages d'art	1,933,873	2,116,800	1,987,397	+	53,524
2. Voie de fer (y compris renouvellements)	6,197,699	6,476,800	6,521,296	+	323,597
3. Bâtiments et installations mécaniques des stations, centrales électriques et conduites aux turbines	1,417,839	1,284,900	1,202,123	—	215,716
4. Télégraphes, signaux et divers, ainsi que conduites électriques pour la traction des trains	701,260	615,700	733,138	+	31,878
5. Déblayage de la neige et de la glace	320,016	116,000	161,846	—	158,170
C.1. Frais de bureau	89,496	87,200	91,468	+	1,972
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service	50,461	58,500	52,219	+	1,758
3. Eclairage de la voie	63,733	55,500	63,019	—	714
4. Complément et entretien de l'inventaire	297,814	247,600	298,983	+	1,169
5. Indemnités pour l'usage temporaire de terrains et pour pertes de culture	696	1,800	704	+	8
6. Divers	25,127	32,300	26,133	+	1,006
	16,137,561	16,357,000	16,201,556	+	63,995
					— 155,444

L'accroissement des dépenses du service de la voie sur 1907 est de 0,40 % et la diminution sur le budget, de 0,95 %.

En éliminant celles des dépenses de renouvellement qui sont prélevées sur le fonds de renouvellement, on obtient la comparaison suivante des frais de surveillance et d'entretien de la voie:

	Compte 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Compte 1908 Fr.	Compar. avec 1907 Fr.	Compar. avec budget Fr.
Dépenses totales . . .	16,137,561	16,357,000	16,201,556	+ 63,995	— 155,444
<i>Moins :</i>					
Dépenses de renouvellement . . .	4,285,740	4,700,000	4,558,412	+ 272,672	— 141,588
	<u>11,851,821</u>	<u>11,657,000</u>	<u>11,643,144</u>	<u>— 208,677</u>	<u>— 13,856</u>

Nous obtenons ainsi une diminution des dépenses nettes de 1,76 % sur 1907 et de 0,12 % sur le budget.

A. 1-4. Dépenses pour le personnel. L'inoccupation momentanée d'emplois techniques et administratifs, des mutations de personnel surtout parmi les chefs de district et les chefs-cantonniers, et de nouvelles répartitions des tronçons de gardiennage ont occasionné une diminution de dépenses aussi bien sur le compte de 1907 que sur le budget de 1908; seules les dépenses pour gardes-voie et gardes-barrières sont supérieures à celles de l'année précédente par suite de l'amélioration des salaires des remplaçants et de l'accroissement de l'effectif des gardes-barrières (III^e arrondissement).

B. 1. Terrassements et ouvrages d'art. On est arrivé à une diminution de dépenses sur le budget par suite de réduction générale des travaux d'entretien, parmi lesquels nous citons ceux pour tunnels, routes, cours et défenses de rives; on a différé en outre des travaux de ballastage en prévision de renouvellements de voies. En revanche, quelques travaux spéciaux d'infrastructure pour la sûreté de la voie, et différents travaux pour l'entretien des ponts des III^e et IV^e arrondissements, de même qu'un plus fort renouvellement de ballast dû à des remaniements de voies au IV^e arrondissement ont provoqué une augmentation des dépenses sur l'année précédente.

B. 2. Voie de fer. L'accroissement de dépenses sur le compte de 1907 et sur le budget est dû aux facteurs suivants: renouvellements de voies plus nombreux et emploi de matériel neuf au lieu du matériel mi-valeur comme on l'avait prévu; réglages de voies plus importants, après les renouvellements, par suite de l'utilisation de locomotives de type lourd; amélioration des salaires. Ce surcroît de dépenses concerne les arrondissements II, III et IV, alors que le I^{er} accuse une diminution résultant de ce que les remaniements ont été réduits. L'entretien et la transformation des aiguilles n'ont atteint nulle part les prévisions.

B. 3. Bâtiments et installations mécaniques des stations. La diminution de dépenses sur cette rubrique résulte de ce qu'on a différé les travaux d'entretien de bâtiments de toute nature qui n'étaient pas absolument urgents.

B. 4. Télégraphes, signaux et divers. L'accroissement des appareils à signaux et de sûreté a provoqué des frais d'entretien plus importants, comme aussi l'établissement et la réparation des clôtures; à cette rubrique, le budget de 1908 était quelque peu restreint.

B. 5. Déblayage de la neige et de la glace. Conditions de température favorables en comparaison de l'année précédente; budget de 1908 insuffisant.

C. 1-6. Dépenses diverses. La plupart des différences sont peu importantes; pour l'éclairage de la voie, les travaux de nuit ont occasionné de plus fortes dépenses qu'on ne l'avait prévu et pour l'entretien de l'outillage, le remplacement et le renouvellement des wagons à ballast et des chariots, etc., les prévisions ne suffisaient pas.

III. Expédition et mouvement.

Les dépenses de ce chapitre ont atteint pour 1908 fr. 32,898,167.18
se répartissant comme suit:

Rubriques.	Compte 1907. Fr.	Budget 1908. Fr.	Compte 1908. Fr.	Compar. avec 1907. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
A 1. Inspection de l'exploitation et du mouvement	818,657	846,100	830,960	+	12,303 —
2. Chefs de gare et de station et leur personnel	20,509,509	21,194,170	21,487,274	+	977,765 +
3. Personnel des trains	7,029,884	7,198,850	7,209,626	+	179,742 +
B 1. Frais de bureau	1,120,023	1,131,650	1,180,569	+	60,546 +
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service et éclairage des gares et stations	1,589,603	1,544,770	1,664,324	+	74,721 +
3. Complément et entretien de l'inventaire	352,735	322,810	286,620	—	66,115 —
4. Matières de consommation pour installations mécaniques et p ^r appareils télégraphiques	35,507	33,000	35,937	+	430 +
5. Camionnage et plombage	131,269	42,210	95,333	—	35,936 +
6. Divers	116,224	79,000	107,524	—	8,700 +
	31,703,411	32,392,560	32,898,167	+	1,194,756 +

L'augmentation sur 1907 est donc de 3,77 %; sur le budget, elle est de 1,56 %. Cette augmentation résulte surtout de ce que le nombre des parcours kilométriques s'est de nouveau accru en 1908, facteur qui a également influencé les dépenses de la traction. Le nombre des kilomètres parcourus, y compris le service des manœuvres mais à l'exclusion des voitures automotrices, fait ressortir les excédents ci-après:

Compte 1907	Budget 1908	Compte 1908	Compar. avec 1907	Compar. avec budget
Km. loc.	Km. loc.	Km. loc.	Km. loc.	Km. loc.
38,362,064	38,600,000	38,833,218	+ 471,154	+ 233,218

L'augmentation de parcours est donc de 1,23 % sur l'année précédente et de 0,60 % sur le budget. En 1907, lesdits parcours avaient augmenté de 10,32 %.

A. 1-3. Dépenses pour le personnel. Le surcroît de dépenses pour le personnel des stations doit être attribué à l'amélioration des traitements et salaires des ouvriers pendant la seconde période de l'année 1907, ainsi qu'à l'accroissement de personnel dû à la réduction des heures de travail. Pour le personnel des trains, les prévisions des I^{er} et IV^e arrondissements étaient trop élevées, de là une dépense inférieure; en revanche, il y a dépassement du budget aux arrondissements II et III, par suite d'accroissement de personnel.

B. 1. Frais de bureau et imprimés. Excédent de dépenses pour imprimés et billets; ici également on se ressent de l'élévation des tarifs des imprimeries.

B. 2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service et éclairage des gares et stations. L'extension des installations d'éclairage électrique et d'autres améliorations, ainsi que le renchérissement des matières d'éclairage et de chauffage ont provoqué derechef une augmentation des dépenses.

B. 3. Complément et entretien de l'inventaire. En 1907, cette rubrique accusait un fort excédent de dépenses, c'est pourquoi le remplacement et l'entretien ont pu être réduits.

B. 4. Matières de consommation. Différences insignifiantes.

B. 5. Camionnage et plombage. Le camionnage à St-Gall et à Coire ne figure plus dans les prévisions de 1908; les nouveaux contrats, dans lesquels on a abandonné le camionnage en régie, ne sont entrés en vigueur qu'au 1^{er} août 1908.

B. 6. Divers. Plus de manœuvres avec chevaux et location de bâches pour abriter les marchandises déposées en plein air; budget insuffisant.

IV. Traction et matériel.

Les dépenses de 1908 se montent à fr. 39,790,382.45
 en voici la répartition.

Rubriques.	Compte 1907.	Budget 1908.	Compte 1908.	Compar.	Compar.
	Fr.	Fr.	Fr.	avec 1907.	avec budget.
				Fr.	Fr.
A 1. Bureaux centraux de la traction	432,537	449,430	429,736	—	2,801 —
2. Personnel des machines et visiteurs du matériel	9,659,190	9,956,960	9,849,292	+	190,102 —
3. Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant	2,264,753	2,448,400	2,552,453	+	287,700 +
B 1. Combustibles	12,926,227	12,801,000	13,487,013	+	560,786 +
2. Suif et graisses	404,448	393,000	396,910	—	7,538 +
3. Huile pour l'éclairage et éclairage électrique	182,699	168,800	153,742	—	28,957 —
4. Matières servant au nettoyage et à la désinfection, eau, sable et divers	538,517	521,700	524,750	—	13,767 +
C 1 ^a . Entretien des locomotives et tenders	4,854,269	4,577,000	5,655,354	+	801,085 +
A reporter	31,262,640	31,316,290	33,049,250	+	1,786,610 +
					1,732,960

Rubriques.	Compte 1907.	Budget 1908.	Compte 1908.	Compar.	Compar.
	Fr.	Fr.	Fr.	avec 1907.	avec budget.
Report	31,262,640	31,316,290	33,049,250	+ 1,786,610	+ 1,732,960
1 ^b . Renouvellement des locomotives et tenders	664,725	1,141,800	976,996	+ 312,271	— 164,804
2 ^a . Entretien des voitures	1,969,644	1,910,000	2,136,804	+ 167,160	+ 226,804
2 ^b . Renouvellement des voitures	366,215	547,200	698,088	+ 331,873	+ 150,888
3 ^a . Entretien des wagons	1,789,989	1,600,000	2,043,491	+ 253,502	+ 443,491
3 ^b . Renouvellement des wagons	89,258	337,000	309,386	+ 220,128	— 27,614
4 ^a . Entretien des voitures automotrices	3,053	3,000	1,554	— 1,499	— 1,446
4 ^b . Renouvellement des voitures automotrices	—	—	—	—	—
D 1. Frais de bureau	45,385	50,400	43,931	— 1,454	— 6,469
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service	173,574	166,500	184,146	+ 10,572	+ 17,646
3. Complément et entretien de l'inventaire	291,265	327,650	327,027	+ 35,762	— 623
4. Divers	24,040	20,150	19,710	— 4,330	— 440
	36,679,788	37,419,990	39,790,383	+ 3,110,595	+ 2,370,393

L'augmentation est ainsi de 8,48 % sur 1907 et de 6,33 % sur le budget.

Ce chapitre comprend les amortissements du matériel roulant, dépense qui est couverte par le fonds de renouvellement et figure en recettes dans le compte de profits et pertes; après déduction de ces amortissements, on obtient la comparaison suivante des dépenses nettes du service de la traction, c'est-à-dire des dépenses pour personnel, matières de consommation, entretien du matériel d'exploitation et divers:

	Compte 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Compte 1908 Fr.	Compar. avec 1907 Fr.	Compar. avec budget Fr.
Dépenses totales . .	36,679,788	37,419,990	39,790,333	+3,110,595	+2,370,393
moins:					
Amortissement de matériel mis au rebut	1,120,198	2,026,000	1,984,469	+ 864,271	— 41,531
Dépenses nettes	<u>35,559,590</u>	<u>35,393,990</u>	<u>37,805,914</u>	<u>+2,246,324</u>	<u>+2,411,924</u>

L'excédent des dépenses nettes est ainsi de 6,32 % sur 1907 et de 6,81 % sur le budget.

A. 1-3. Dépenses pour le personnel. La diminution des dépenses des bureaux centraux provient de vacances et de mutations. Pour le personnel des machines, les dépenses des arrondissements I et III sont demeurées inférieures au budget tandis que les deux autres arrondissements accusent une légère augmentation; en comparaison de l'année 1907, le surcroît de dépenses est motivé par une augmentation de parcours qui atteint environ 1 $\frac{1}{4}$ %. On a dû accroître le personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant, ensuite de l'augmentation des parcours et de la réduction du temps de travail; l'amélioration des traitements et salaires des ouvriers, dans le courant du second semestre de 1907, a également provoqué un accroissement de dépenses.

B. 1. Combustibles. Le surcroît de parcours, le renchérissement des combustibles et l'utilisation des locomotives de type lourd ont chargé cette rubrique.

B. 2-4. Autres matières de consommation des locomotives et wagons. Les différences ne sont pas très sensibles et découlent de divers facteurs d'exploitation; la dépense en moins pour matières d'éclairage est due en partie à la réduction des compositions de trains vers la fin de l'année 1908.

C. 1. a.—4. a. *Entretien du matériel roulant.* Les dépenses y relatives s'élèvent à:

Compte 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Compte 1908 Fr.	Compar. avec 1907 Fr.	Compar. avec budget Fr.
8,616,956	8,090,000	9,837,203	+ 1,220,247	+ 1,747,203

L'augmentation est de 14,16 % sur 1907 et de 21,60 % sur le budget. De 1906 à 1907 nous avons déjà une augmentation de 16,37 %. L'accroissement considérable de ces frais d'entretien provient de parcours plus nombreux et de l'emploi du matériel de type plus lourd; il faut ajouter en outre l'augmentation des salaires et la réduction du temps de présence des ouvriers des ateliers, de même que le renchérissement des matières.

C. 1. b.—4. b. *Renouvellement du matériel roulant.* (Voir mise au rebut à la charge du fonds de renouvellement, page 72). On a rebuté, ou plutôt prévu la mise au rebut, du matériel suivant:

	Compte 1907 Nombre	Budget 1908 Nombre	Compte 1908 Nombre
Locomotives	11	18	19
Chaudières	1	7	1
Voitures	37	67	74
Wagons	23	81	96 *)

D. 1-4. *Autres dépenses.* L'éclairage, etc. des locaux de service a exigé de plus fortes dépenses par suite de l'accroissement des installations pour le bien-être du personnel; dans la nouvelle remise aux locomotives de Zurich, on a introduit le service pour la nuit entière. L'excédent de dépenses sur 1907 pour l'entretien de l'inventaire correspond au grand nombre de batteries d'accumulateurs et d'accouplements de chauffage.

*) dont 15 ont été transformés en wagons à ballast.

V. Dépenses diverses.

Ces dépenses se sont élevées en 1908 à fr. 9,654,345.29
 et se répartissent comme suit :

Rubriques	Compte 1907.	Budget 1908.	Compte 1908.	Compar.	Compar.
	Fr.	Fr.	Fr.	avec 1907. Fr.	avec budget. Fr.
A.1. Loyers pour gares et sections de lignes communes	613,630	616,000	573,564	— 40,066	— 42,436
2. Location de matériel roulant	3,530,547	2,850,000	3,254,340	— 276,207	+ 404,340
3. Locations diverses	35,455	39,000	35,900	+ 445	— 3,100
C.1. Frais judiciaires	39,369	30,500	35,702	— 3,667	+ 5,202
2. Assurances contre l'incendie	164,866	173,250	173,009	+ 8,143	— 241
3. Assurances et indemnités p ^r accidents	1,056,419	970,000	1,119,471	+ 63,052	+ 149,471
4. Assurances et indemnités de transport	243,064	186,000	349,857	+ 106,793	+ 163,857
5. Frais de transport par suite d'interruption de la voie	5	1,200	14	+ 9	— 1,186
6. Impôts et droits	86,583	78,600	158,320	+ 71,737	+ 79,720
7. Contributions aux caisses de secours, pensions, subsides et gratifications	3,701,323	3,563,000	3,574,784	— 126,539	+ 11,784
8. Divers	211,516	345,000	379,384	+ 167,868	+ 34,384
	9,682,777	8,852,550	9,654,345	— 28,432	+ 801,795

Il y a donc une diminution de 0,29 % sur 1907 et une augmentation de 9,06 % sur le budget.

A. 1. Loyers pour gares et tronçons communs. La diminution concerne le chemin de fer de jonction à Bâle et la gare de Constance, pour lesquels ont augmenté les capitaux des chemins de fer fédéraux dont la communauté paie l'intérêt.

A. 2. Location de matériel roulant. Le tableau ci-après donne la comparaison des dépenses, des recettes (voir chapitre des recettes diverses) et des dépenses nettes.

	Compte 1907. Fr.	Budget 1908. Fr.	Compte 1908. Fr.	Compar. avec 1907. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Dépenses . . .	3,530,547	2,850,000	3,254,340	-276,207	+404,340
Recettes . . .	1,304,847	1,250,000	1,227,687	- 77,160	- 22,313
Dépenses nettes .	<u>2,225,700</u>	<u>1,600,000</u>	<u>2,026,653</u>	<u>-199,047</u>	<u>+426,653</u>

La diminution du trafic-marchandises a eu pour conséquence une réduction des locations sur 1907; pour les dépenses, le budget de 1908 ne suffisait pas.

C. 3. Indemnités pour accidents. Les arrondissements I et III accusent des dépenses en moins; au I^{er} arrondissement, on n'a pas encore pu liquider le dernier cas d'indemnité afférent à l'accident de Palézieux. Aux II^e et IV^e arrondissements, il y a dépassement aussi bien sur le compte que sur les prévisions; une partie des cas liquidés concernaient encore l'année 1907.

C. 4. Indemnités de transport. Excédent de dépenses, surtout à l'administration centrale, pour avaries et pertes concernant le trafic international.

C. 6. Impôts et droits. Le surcroît de dépenses résulte du paiement à l'Italie de l'impôt de circulation pour le Simplon, période du 1^{er} juin 1906 au 31 décembre 1908.

C. 7. Contributions aux caisses de secours, de pensions, subsides et gratifications. Les contributions de l'administration à la caisse de pensions et de secours sont inférieures à celles de 1907; cela tient à la suppression des rappels pour élévation du salaire maximum de base et à celle des contributions pour augmentations de traitements.

C. 8. Divers. L'augmentation concerne surtout le service de publicité, où la création de nouvelles agences et l'extension de la propagande ont augmenté nos charges.

VI. Dépenses et recettes non classées

Ce chapitre boucle par un excédent net de recettes de fr. 755,819.47
se décomposant de la manière suivante :

	Compte 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Compte 1908 Fr.	Compar. avec 1907 Fr.	Compar. avec budget Fr.
<i>Dépenses.</i>					
1. Dépenses de parachèvement imputables au compte d'exploitation. . .	1,416,724	2,027,000	1,486,574	+ 69,850	- 540,426
<i>Recettes.</i>					
2. Bonification du compte de construction pour frais d'administration et de direction des travaux	243,329	294,000	137,453	- 105,876	- 156,547
3. Excédent des recettes pour frais d'exploitation et d'entretien de gares et tronçons communs	1,035,826	997,470	1,074,434	+ 38,608	+ 76,964
4. Indemnités pour l'exploitation d'autres lignes	994,866	997,000	1,082,498	+ 87,632	+ 85,498
5. Prestations du service de la traction C. F. F. à d'autres administrations et vice versa (excédent des recettes)	26,803	2,000	+ 51,991	- 78,794	- 53,991
<i>Excédent de recettes</i>	884,100	263,470	755,820	- 128,280	+ 492,350

1. *Dépenses de parachèvement imputables au compte d'exploitation.* Ce compte spécial supporte les dépenses pour modifications d'installations existantes et pour amortissement d'objets disparus de peu d'importance; ces dépenses sont très variables et dépendent plus ou moins de l'avancement des travaux de construction. Les prévisions sont fixées chaque année sur la base du budget de construction.

Les dépenses de ce compte ne sont pas englobées dans le chapitre II « Entretien et surveillance de la voie », mais ajoutées séparément à celles du compte d'exploitation, afin que le chapitre précité renseigne sur les dépenses nettes pour entretien, surveillance et renouvellement des installations de chemin de fer.

2. *Bonification du compte de construction pour frais d'administration et de direction des travaux.* Ces bonifications au compte d'exploitation ne sont effectuées que pour les grandes constructions et constituent une indemnité pour les prestations du personnel d'administration à la direction technique et administrative des travaux; les dépenses effectives des bureaux techniques sont déduites de cette imputation au compte de construction. Pour 1908, le I^{er} arrondissement a dû porter ici un excédent de dépenses, parce que les dépenses effectives du bureau central et d'autres frais généraux pour diverses reconstructions de gares ont dépassé la majoration en pour cent faite sur les dépenses de construction proprement dites.

3. *Participation à l'exploitation de gares et tronçons communs (excédent de recettes).* Cette rubrique contient les recettes provenant de la participation d'autres administrations aux frais d'exploitation et d'entretien de gares et sections de lignes communes appartenant aux C. F. F., comme aussi nos dépenses pour les objets utilisés en commun, mais étant la propriété d'autres administrations. Les recettes sont supérieures aux dépenses; voir détail par gare aux pages 44 à 46 des comptes annuels.

L'augmentation des recettes et des dépenses sur l'année précédente et sur le budget doit être attribuée à l'accroissement des frais d'exploitation des grandes gares communes; de ce fait les parts des administrations cojouissantes, comme celles des C. F. F., ont augmenté; les recettes se sont accrues dans une plus forte proportion que les dépenses.

4. *Indemnités pour l'exploitation d'autres lignes.* On comptabilise ici les bonifications des lignes que nous exploitons pour le compte des propriétaires sur la base de contrats spéciaux. Le détail pour chaque ligne se trouve aux pages 47 et 48 du compte annuel.

L'augmentation des recettes provient d'un trafic plus important sur les lignes Vallorbe-Pontarlier-Verrières et Iselle-Domodossola.

5. *Prestations du service de la traction à d'autres lignes et vice-versa.* Voir détail à la page 48 des comptes annuels. L'excédent de dépenses de 1908 résulte de bonifications à la Fabrique de machines d'Oerlikon pour avoir effectué la traction électrique sur la ligne Seebach-Wettingen.

Clôture de compte.

L'excédent des recettes d'exploitation est de fr. 41,170,368.34

Une comparaison de cet excédent avec les chiffres de l'année précédente et le budget accuse les différences ci-après:

	Compte 1907. Fr.	Budget 1908. Fr.	Compte 1908. Fr.	Compar. avec 1907. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Total des recettes d'exploitation .	142,934,991	143,743,015	142,129,314	— 805,677	— 1,613,701
Total des dépenses d'exploitation .	96,450,388	98,050,705	100,958,946	+ 4,508,558	+ 2,908,241
Excédent de recettes .	<u>46,484,603</u>	<u>45,692,310</u>	<u>41,170,368</u>	<u>— 5,314,235</u>	<u>— 4,521,942</u>

Les raisons de cette réduction de l'excédent des recettes ont été données au cours du présent rapport. La diminution du trafic ne provoquera une réduction des dépenses d'exploitation qu'à partir de l'année 1909 et cette réduction sera elle-même influencée par les augmentations de traitement légales au 1^{er} avril 1909. Il en résulte que si les recettes ne sont pas sensiblement améliorées par un nouveau relèvement du trafic, ce n'est qu'au prix de la plus stricte économie que nous pourrions maintenir l'équilibre financier des chemins de fer fédéraux.

Compte du fonds de renouvellement.

Le solde de ce compte s'élevait au 31 décembre 1907 à Fr. 60,398,662. 46

Les versements de 1908 ont été de :

a. Pour voie	Fr.	Fr.
de fer . .	3,539,030. 95	
b. P ^r matériel roulant .	3,883,613. 15	
c. P ^r mobilier et ustensiles . .	392,512. 64	
		7,815,156. 74

Les prélèvements de 1908 ont atteint :

a. Pour voie de fer . .	4,875,151. 35
b. P ^r matériel roulant . .	1,984,469. 49
c. P ^r mobilier et ustensiles	213,726. 81
	7,073,347. 65

Excédent des versements 741,809. 09

Situation à fin 1908 61,140,471. 55

Jusqu'à concurrence de fr. 60,358,055, ce montant est couvert par les titres du portefeuille de renouvellement (voir comptes de 1908, page 214). Le chiffre des prélèvements pour voie de fer est d'environ fr. 1,330,000 supérieur à celui des versements et cet état de choses durera aussi longtemps que le renouvellement de la superstructure par du matériel C.F.F. sera effectué selon le programme actuel. Pour le matériel roulant et le mobilier, les versements dépassent les prélèvements d'environ fr. 2,080,000, de sorte qu'il en résulte un excédent de versements net de fr. 741,809.

Compte du fonds d'assurance contre l'incendie.

Le premier versement de fr. 100,000 a été effectué pour 1908 conformément au budget.

Compte du fonds de couverture des pensions de l'ancienne compagnie J. S.

Au 31 décembre 1907, le solde de ce fonds était de . . .	fr. 605,174. 90	
A ajouter : Intérêt 3 $\frac{1}{2}$ % pour 1908	» 19,692. 25	
	fr. 624,867. 15	
Pensions payées en 1908	» 81,268. 55	
Solde à fin 1908	fr. 543,598. 60	

Compte des entreprises accessoires. Navigation à vapeur sur le lac de Constance.

Le produit net de 1908 est de fr. 127,087. 25

	Compte 1907. Fr.	Budget 1908. Fr.	Compte 1908. Fr.	Compar. avec 1907. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Recettes	797,652	700,000	793,409	- 4,243	+ 93,409
Dépenses	618,349	670,600	666,322	+ 47,973	- 4,278
Produit net	179,303	29,400	127,087	- 52,216	+ 97,687

Les dépenses en plus sur 1907 concernent les rubriques du personnel, les matières de consommation et l'amortissement des bateaux; pour ce dernier la dépense a augmenté, ensuite de l'accroissement du capital de construction à fin 1907 des installations pour la navigation à vapeur.

Compte de profits et pertes.

Recettes.

1. *Solde actif de 1907.* Il s'élève à fr. 2,854,206. 95
 Conformément à la décision de notre Conseil d'administration, sanctionnée par l'Assemblée fédérale, il a été prélevé sur ce solde: Suppléments de traitement pour 1907, alloués au personnel en raison du renchérissement de la vie fr. 2,424,394. 05
Reste fr. 429,812. 90

2. *Excédent des recettes de l'exploitation.* Il est de fr. 41,170,368. 34

Compte 1907.	Budget 1908.	Compte 1908.	Compar. avec 1907.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
46,484,603	45,692,310	41,170,368	-5,314,235	-4,521,942

La diminution est de 11,43 % sur 1907 et de 9,90 % sur le budget.

Ces réductions proviennent des fluctuations dans les recettes et les dépenses d'exploitation, dont la justification a été donnée dans le présent rapport.

Jusqu'ici le coefficient d'exploitation a été de :

Pour 1902 (C.F.F. et J.S.)	61,11
» 1903	65,53
» 1904	67,68
» 1905	66,42
» 1906	65,80
» 1907	67,48
» 1908 il est de	71,03

(en tenant compte des allocations de renchérissement de la vie :

pour 1906	67,49
» 1907	69,22
» 1908	72,82)

Ce fort accroissement d'environ 3,6 de 1907 à 1908 résulte de la diminution des recettes et de l'augmentation simultanée des dépenses d'exploitation; nous en avons donné les raisons au cours de ce rapport.

3. *Produit des capitaux disponibles.* Ils ont produit en 1908 fr. 3,478,270. 45

Compte 1907.	Budget 1908.	Compte 1908.	Compar avec 1907.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,073,761	2,835,000	3,478,270	-595,491	+643,270

Il y a donc diminution de 17,12 % sur 1907 et plus-value de 18,49 % sur les prévisions budgétaires.

	Revenus en 1907. Fr.	Revenus en 1908. Fr.	Différences en 1908. Fr.
Intérêts des titres en portefeuille, y compris les titres du fonds de renouvellement	2,715,916. 55	2,455,749. —	— 260,167. 55
Bénéfice sur réalisations de titres et plus-values . . .	50,251. 29	4,251. —	— 46,000. 29
A reporter	2,766,167.84	2,460,000. —	— 306,167.84

Report	2,766,167. 84	2,460,000. —	—	306,167. 84
Bénéfices de change . es- comptes divers et coupons prescrits	26,292. 28	77,094. 84	+	50,802. 56
Intérêts perçus en comptes courants	1,010,461. 26	934,845. 38	—	75,615. 88
Produits du portefeuille de change	260,553. 32	1,318. 70	—	259,234. 62
Intérêts divers	10,286. 64	5,011. 53	—	5,275. 11
Totaux	<u>4,073,761. 34</u>	<u>3,478,270. 45</u>	-	<u>595,490. 89</u>

4. *Intérêts des capitaux employés à la construction de nouvelles lignes.* Ces intérêts se sont élevés à fr. 586,521. 75

Compte 1907.	Budget 1908.	Compte 1908.	Compar. avec 1907.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
578,797	654,000	586,522	+ 7,725	- 67,478

L'augmentation sur 1907 est de 1,31 % et la moins-value sur les estimations budgétaires de 11,50 %.

5. *Produit des entreprises accessoires.* La navigation à vapeur sur le lac de Constance, notre seule entreprise accessoire, a produit en 1908 fr. 127,087. 25

Voir le rapport y relatif, page 69 du rapport.

6. *Sommes prélevées sur les fonds spéciaux.* Ce sont les prélèvements sur le fonds de renouvellement et ceux effectués sur le fonds de couverture de pensions de l'ancienne compagnie Jura-Simplon.

a. *Prélèvements sur le fonds de renouvellement.* En 1908, ils ont atteint fr. 7,073,347. 65
se décomposant comme suit:

	Compte 1907.	Budget 1908.	Compte 1908.	Compar.	Compar.
	Fr.	Fr.	Fr.	avec 1907.	avec budget.
				Fr.	Fr.
Renouvellement de la superstructure.					
I ^{er} arrondissement	1,161,552	1,150,000	947,057	— 214,495	— 202,943
II ^e »	988,468	1,250,000	1,300,170	+ 311,702	+ 50,170
III ^e »	1,484,610	1,600,000	1,715,571	+ 230,961	+ 115,571
IV ^e »	984,685	800,000	912,353	— 72,332	+ 112,353
	4,619,315	4,800,000	4,875,151	+ 255,836	+ 75,151
Renouvellement du matériel roulant.					
Locomotives	654,334	1,032,600	966,580	+ 312,246	— 66,020
Chaudières	10,391	109,200	10,416	+ 25	— 98,784
Voitures	366,215	547,200	698,088	+ 331,873	+ 150,888
Fourgons et wagons à mar- chandises	89,258	337,000	309,386	+ 220,128	— 27,614
	1,120,198	2,026,000	1,984,470	+ 864,272	— 41,530
Renouvellement du mobilier.					
Administration centrale et ar- rondissements I à IV	329,960	150,000	213,727	— 116,233	+ 63,727
Total des prélèvements	6,069,473	6,976,000	7,073,348	+ 1,003,875	+ 97,348

b. *Prélèvements sur le fonds de couverture des anciennes pensions J. S.* En 1908, ces prélèvements se sont élevés à fr. 81,268. 55

Compte 1907. Fr.	Budget 1908. Fr.	Compte 1908. Fr.	Compar. avec 1907. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
90,105	90,000	81,268	— 8,837	— 8,732

7. *Subventions pour l'exploitation* fr. 66,000

Ce poste résulte du traité conclu entre la Suisse et l'Italie, en date du 25 novembre 1895, prévoyant le paiement par le Gouvernement italien d'une subvention annuelle de fr. 66,000 pendant toute la durée de la concession du Simplon.

8. *Ressources et rentrées diverses.* Elles ont produit en 1908 fr. 85,646. 65

Compte 1907. Fr.	Budget 1908. Fr.	Compte 1908. Fr.	Compar. avec 1907. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
40,886	20,000	85,646	+ 44,760	+ 65,646

Ces rentrées se décomposent pour 1908 comme suit:

Chemin de fer du Wynental. Indemnité pour la jonction de sa ligne et nos prestations à la station de Suhr, du 1 ^{er} septembre 1904 à fin 1907	fr. 5,000.—
Gains résultant de réalisations de biens-fonds disponibles	» 80,646. 65
Total	<u>fr. 85,646. 65</u>

Dépenses.

1. *Bonification payée aux propriétaires de lignes prises à bail* fr. 30,000

C'est le prix du bail du Vevey-Chexbres.

2. *Intérêts en comptes courants, provisions, etc.* Nous avons payé de ce chef fr. 1,321,865. 89

Compte 1907. Fr.	Budget 1908. Fr.	Compte 1908. Fr.	Compar. avec 1907. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
344,721	700,000	1,321,866	+ 977,145	+ 621,866

Il y a donc augmentation de la somme d'intérêts débiteurs sur 1907 de 73,92 %, de même qu'il y a augmentation sur les prévisions budgétaires de 47,04 %.

La dépense de 1908 se décompose comme suit:

Intérêts en comptes courants	fr.	4,483. 62
» sur bons de caisse	»	1,137,666. 65
» divers	»	15,195. 90
Commissions payées sur coupons et encaissement de titres	»	58,724. 65
Agios, pertes de cours, moins-values de titres et divers	»	105,795. 07
	Total	<u>fr. 1,321,865. 89</u>

3. *Intérêts des emprunts consolidés.* En 1908, cette dépense s'est élevée à fr. 40,479,988. 40

Compte 1907. Fr.	Budget 1908. Fr.	Compte 1908. Fr.	Compar. avec 1907. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
40,675,531	40,480,000	40,479,988	— 195,543	— 12

Le tableau suivant, qui indique les intérêts payés sur chacun des emprunts consolidés, explique la différence en moins de 0,48 % sur 1907.

Désignation des emprunts	Compte de 1907. Fr.	Budget de 1908. Fr.	Compte de 1908. Fr.	Observations.
Rente 3 ⁰ / ₀ des chemins de fer de 1890	2,079,990	2,079,990	2,079,990	
Chemins de fer fédéraux 3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ de 1899/1902	17,500,000	17,500,000	17,500,000	
Rentesuisse 4 ⁰ / ₀ des C. F. F. de 1900	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
Chemins de fer fédéraux 1903 3 ⁰ / ₀ différé	5,250,000	5,250,000	5,250,000	
Central-Suisse 4 ⁰ / ₀ de 1876	908,018	890,954	890,954	Diminution de fr. 17,064 en 1908 sur 1907. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage. ¶ Diminution de fr. 4,734 en 1908 sur 1907. — Même observation.
Central-Suisse 4 ⁰ / ₀ de 1880	727,534	722,800	722,800	
» 3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ 1894 (juin)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
» 3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ 1894 (oct.)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
Nord-Est-Suisse 4 ⁰ / ₀ 1880	120,000	120,000	120,000	
» 3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ 1894	350,000	350,000	350,000	
» 3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ 1895	245,000	245,000	245,000	
» 3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ 1896	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
» 3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ 1897	367,937	367,937	367,937	
Subvention rive droite du lac de Zurich (N. O. B.)	26,775	17,437	17,437	Diminution de fr. 9338 en 1908 sur 1907. — Provient de remboursements de titres arrivant à échéance.
Subvention Bülach - Schaffhouse (N. O. B.)	310	—	—	
A reporter	33,900,564	33,869,118	33,869,118	¶ Solde remboursé le 1er février 1907.

Désignation des emprunts	Compte de 1907. Fr.	Budget de 1908. Fr.	Compte de 1908. Fr.	Observations.
Report	33,900,564	33,869,118	33,869,118	
Union-Suisse 4 0/0 1 ^{re} hypothèque	798,724	750,724	750,724	Diminution de fr. 48,000 en 1908 sur 1907. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage.
» 4 0/0 II ^e »	400,468	376,468	376,468	
» 3 et 5 0/0 de 1857 .	1,230	—	—	Diminution de fr. 24,000 en 1908 sur 1907. — Même observation.
» 3 et 5 0/0 de 1859 .	4,035	922	922	
Franco-Suisse 2 ⁸ / ₁₁ 0/0 de 1868 .	434,666	430,667	430,667	Solde remboursé le 1 ^{er} juillet 1907.
Jougne-Eclépens 3 0/0	217,338	216,051	216,051	
Jura-Berne-Lucerne 3 1/2 0/0 1889	74,620	—	—	Solde remboursé le 1 ^{er} juillet 1908.
Brunig 3 1/2 0/0 1889	7,849	—	—	
Jura-Simplon 3 1/2 0/0 1894 . . .	4,836,037	4,836,037	4,836,038	Diminution de fr. 3,999 en 1908 sur 1907. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage.
	40,675,531 *	40,479,987	40,479,988	Diminution de fr. 1287 en 1908 sur 1907. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage.

* Arrondi à fr. 40,480,000 dans le budget de 1908.

Comparaison de nos charges d'intérêts.

	Compte 1907. Fr.	Budget 1908. Fr.	Compte 1908. Fr.	
Intérêts en comptes courants, commissions, etc.	344,721	700,000	1,321,866	
Intérêts des emprunts consolidés	40,675,531	40,480,000	40,479,988	
	Charges brutes	41,020,252	41,180,000	41,801,854
Produit des capitaux disponibles et intérêts de construction .		4,652,558	3,489,000	4,064,792
	Charges nettes	36,367,694	37,691,000	37,737,062

L'augmentation des charges d'intérêts est de *fr. 46,962* sur nos prévisions budgétaires. Elle est de *fr. 1,369,368* sur le compte de 1907. Cette différence est due à nos dépenses pour constructions diverses et acquisitions de matériel roulant et au fait que nous avons dû émettre des bons de caisse au taux de 4 %.

4. *Sommes affectées à des amortissements.* En 1908, nous amortissons fr. 5,181,584. 85

Compte 1907. Fr.	Budget 1908. Fr.	Compte 1908. Fr.	Compar. avec 1907. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
5,953,057	6,361,500	5,181,585	— 771,472	—1,179,915

Cet amortissement comprend l'amortissement légal, l'amortissement d'installations disparues et de dépenses diverses, et l'amortissement des frais d'emprunts.

a) *amortissement légal.* Il se compose de:

la 6 ^e annuité sur capital d'établissement au 31 décembre 1902, soit le 0,578693 % de fr. 861,589,069 =	fr. 4,985,998. 72
la 5 ^e annuité des dépenses faites en 1903, soit le 0,583905 % de fr. 6,542,027 =	» 38,199. 22
la 4 ^e annuité des dépenses faites en 1904, soit le 0,564159 % de fr. 19,778,873 =	» 111,584. 29
la 3 ^e annuité des dépenses faites en 1905, soit le 0,545081 % de fr. 21,299,433. 13 =	» 116,099. 16
la 2 ^e annuité des dépenses faites en 1906, soit le 0,526649 % de fr. 22,959,266 =	» 120,914. 74
la 1 ^{re} annuité des dépenses faites en 1907, soit le 0,508840 % de fr. 23,222,056. 60 =	» 118,163. 11
	<u>fr. 5,490,959. 24</u>
moins: Rétrocession au compte de profits et pertes 1908 de l'amortissement effectué de 1903 à 1907, sur les dépenses afférentes à la partie italienne du tunnel du Simplon	» 941,203. 71
	<u>fr. 4,549,755. 53</u>

D'après la concession italienne, le Gouvernement a le droit de racheter la partie de la ligne du Simplon située sur territoire italien, à partir de la trentième année, dès la date de l'ouverture du chemin de fer à l'exploitation, moyennant un avertissement préalable d'une année au moins, et moyennant le remboursement intégral des dépenses de premier établissement faites pour la construction de la ligne, sous déduction toutefois du capital des subventions accordées au concessionnaire en Italie.

Dans ces conditions, l'amortissement des dépenses afférentes à la partie italienne du Simplon ne se justifie pas et, d'accord avec le Département fédéral des chemins de fer, nous restituons au compte de profits et pertes 1908 les amortissements effectués par erreur de 1903 à 1907 sur fr. 39,573,035.87 (dépenses nettes de la partie italienne du Simplon) soit d'après les quotes appliquées une somme totale de fr. 941,203.71.

Le total des dépenses de 1907, soumises à l'amortissement en 60 ans, se calcule comme suit:

Dépenses de construction faites en 1907	fr. 33,722,648.54
Moins: dépenses pour matériel d'exploitation (matériel roulant et mobilier)	» 15,000,845.62
	<u>fr. 18,721,802.92</u>
Plus le 30 % de ces dépenses pour matériel d'exploitation	» 4,500,253.68
	<u>fr. 23,222,056.60</u>

b) amortissement d'installations disparues.

Vieux pont en fer de Malvie près St-Ursanne	fr. 34,681.40
Seconde moitié de la subvention des C.F.F. à la ville de Zurich, pour la reconstruction du pont de la douane	» 60,000.—
Vieux bâtiment de la station de Wetzikon	» 17,635.85
Vieux bâtiment de la station d'Uznach	» 14,982.52
Vieille plaque tournante à Sargans	» 20,704.15
Vieille remise aux locomotives à Sargans	» 52,030.80
Vieille halle aux marchandises à Arbon	» 8,040.—
	<u>fr. 208,074.72</u>

c) amortissement des frais d'emprunts.

5 ^e annuité d'amortissement des pertes de cours et frais d'émission du 3 % différé	fr. 116,495.—
3 ^e annuité d'amortissement du déficit du fonds des chemins de fer	» 162,500.—
2 ^e annuité d'amortissement des pertes de cours des obligations 3½ % C. F. F. 1899/02	» 59,759.60
1 ^{re} annuité d'amortissement de la perte de cours des bons de caisse émis en 1908	» 85,000.—
	<u>fr. 423,754.60</u>

5. Versements dans les fonds spéciaux . fr 7,934,848.99

Compte 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Compte 1908 Fr.	Compar. avec 1907 Fr.	Compar. avec budget Fr.
7,714,032	7,882,000	7,934,849	+ 220,817	+ 52,849

Les versements sont de 2,78 % supérieurs à ceux de 1907 et de 0,66 % plus élevés que nos prévisions.

Ces versements se décomposent comme suit:

a. Fonds de renouvellement	fr. 7,815,156. 74
b. Fonds de couverture des pensions de l'ancien J. S.	» 19,692. 25
c. Fonds d'assurance contre l'incendie	» 100,000. —
	<u>fr. 7,934,848. 99</u>

a. Fonds de renouvellement.

1. Pour la superstructure :

a) par mètre de voie, longueur moyenne de l'année 4,173,476 mètres à 30 centimes	fr. 1,252,042. 80	
b) par kilomètre de locomotive ayant circulé sur nos voies (non compris le service de manœuvre) 32,671,259 km. à 7 cts. »	<u>2,286,988. 15</u>	fr. 3,539,030. 95

2. Pour le matériel roulant.

Par km. de parcours de nos propres véhicules ayant circulé sur nos lignes et sur des lignes étrangères, pour les locomotives y compris le service de manœuvre et les courses haut le pied, soit :

a) Pour locomotives 38,833,218 km. loc. à 4,7 cts.	fr. 1,825,161. 25	
b) Pour voitures 345,210,731 km. essieu à 0,3 cts.	» 1,035,632. 20	
c) Pour wagons 365,292,752 km. essieu à 28 cts.	<u>1,022,819. 70</u>	fr. 3,883,613. 15

3. Pour mobilier et ustensiles.

2½ % de fr. 15,700,505. 50, état moyen de l'année	» 392,512. 64
---	---------------

Total des versements fr. 7,815,156. 74

b. Fonds de couverture des pensions de l'ancien J. S. C'est l'intérêt à 3½ % de ce fonds, pour 1908 . . . fr. 19,692. 25

c. Fonds d'assurance contre l'incendie.

Dans sa séance du 27 décembre 1907, le Conseil d'administration a décidé un premier versement, à la charge de 1908, pour la cons-

titution d'un fonds d'assurance contre l'incendie fr. 100,000

6. Dépenses pour buts divers.

Nous avons dépensé en 1908 fr. 1,004,109.81

Compte 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Compte 1908 Fr.	Compar. avec 1907 Fr.	Compar. avec budget Fr.
963,202	983,000	1,004,110	+ 40,908	+ 21,110

Ces dépenses comprennent les postes suivants:

Déficit d'exploitation de la ligne Wald-Rüti, budgété à fr. 20,000	fr.	10,450. 94
Subvention à la Société zurichoise de navigation à vapeur, pour les années 1906, 1907 et 1908	»	45,000. —

Nous n'avons rien budgété pour ce poste en 1908, dans l'idée que les résultats d'exploitation de cette entreprise feraient disparaître les déficits. Mais cela ne s'étant pas produit, nous nous sommes prêtés à la réalisation d'un projet de consolidation de l'entreprise, selon lequel les chemins de fer fédéraux contribuent, pour la période de 1906 à 1912, au déficit d'exploitation par une subvention annuelle fixe de fr. 15,000.

Perte subie sur la redevance due par le Régional Saignelégier-Glovelier, pour la jouissance de la gare de Glovelier du 1 ^{er} avril 1905 au 10 février 1906, ensuite de la faillite de cette compagnie	»	1,671. 82
Solde des frais de la Commission de liquidation de l'ancienne Union suisse	»	901. 05
Subventions à des Ecoles de chemins de fer	»	31,086. —

Ces dépenses, budgétées à fr. 33,000, se décomposent comme suit:

St-Gall	fr. 11,357
Winterthour	» 6,130
Bienne	» 13,599
	<u>fr. 31,086</u>

A reporter fr. 89,109. 81

	Report	fr.	89,109. 81
Deuxième annuité pour l'intérêt et l'amortissement du déficit du bilan d'entrée au 1 ^{er} janvier 1907, de la Caisse de pensions et de secours		»	915,000. —
	Total	fr.	<u>1,004,109. 81</u>

**Comparaison générale du compte de profits et pertes de 1908
avec le compte de 1907 et le budget de 1908.**

	Différences de 1908 avec 1907	Différences de 1908 avec budget de 1908
	Fr.	Fr.
Excédent des recettes d'exploitation	— 5,314,235	— 4,521,942
Produit des entreprises accessoires .	— 52,216	+ 97,687
Prélèvements sur fonds spéciaux .	+ 995,038	+ 88,616
Subventions pour l'exploitation .	— 33,000	—
Ressources et rentrées diverses .	+ 44,761	+ 65,647
<i>Différences sur recettes</i>	<u>— 4,359,652</u>	<u>— 4,269,992</u>
Charges nettes d'intérêts	+ 1,369,368	+ 46,062
Indemnités pour locations de lignes	—	—
Sommes affectées à des amortisse- ments	— 771,472	— 1,179,915
Versements dans les fonds spéciaux	+ 220,817	+ 52,849
Dépenses diverses	+ 40,908	+ 21,110
<i>Différences sur dépenses</i>	<u>+ 859,621</u>	<u>— 1,059,894</u>
Différences sur recettes	— 4,359,652	— 4,269,992
Différences sur dépenses	+ 859,621	— 1,059,894
<i>Différences sur soldes</i>	<u>— 5,219,273</u>	<u>— 3,210,098</u>

Il y a donc diminution sur 1907 de fr. 5,219,273 et diminution sur nos estimations budgétaires de fr. 3,210,098.

Bilan au 31 décembre 1908.

Le total actif et passif du bilan au 31 décembre 1908 est de fr. 1,323,266,924 en regard de fr. 1,287,804,772. 34 au 31 décembre 1907.

Actif.

I. Compte de construction. Il s'élève à fr. 1,003,165,428. 20

	Chemin de fer et ins- tallations fixes Fr.	Matériel roulant Fr.	Mobilier et ustensiles Fr.	Total Fr.
Situation au 31 décembre 1907	800,234,683	163,644,206	15,077,262	978,956,151
Dépenses de construction de 1908	6,981,180	15,992,675	1,235,422	24,209,277
Situation au 31 décembre 1908	807,215,863	179,636,881	16,312,684	1,003,165,428

Les dépenses portées au compte de construction de 1908 se répartissent de la manière suivante:

a. Chemin de fer et installations fixes:

	Fr.	Fr.
Electrification du tunnel I du Simplon	685,300	
Bâtiment aux voyageurs neuf de Puidoux-Chexbres	149,624	
Extension de la station de Gampel	169,615	
Station de Viège, extension des voies	104,735	
Double-voie Croy-Vallorbe	2,028,373	
Voies d'évitement aux stations de Charrat-Fully, St-Léonard et Tourtemagne	146,214	
Extension de voies à la gare aux marchandises de Bâle	120,766	
Groupe décoratif à la gare de Lucerne	63,035	
Agrandissement de la remise aux locomotives de Lucerne	42,064	
Nouvelle station de Bettlach	86,519	
Bâtiment aux voyageurs neuf et extension de voies à la halte de Kaiserstuhl	71,719	
Remise aux voitures neuve à la station de Meiringen	56,348	
Extension de la station d'Alpnachdorf	68,808	
Voies de garage neuves aux ateliers d'Olten	44,383	
Extension de la station de Wetzikon	91,456	
" " " " " Dielsdorf	40,713	
" " " " " Pfaeffikon (Zurich)	65,084	
Etablissement, soit allongement de voies d'évitement aux stations de Dottikon-Dintikon, Bowil-Bünzen, Bassersdorf et Oberrieden	55,473	
Maisons de garde neuves	121,545	
		A reporter 4,211,774

	Fr.	Fr.
Report	4,211,774	
Consolidation du pont de la Glatt, près Zweidlen	111,668	
» » » du Wildbach, près Embrach-Rorbas	93,475	
Extension de la station d'Arbon	190,551	
Extension de la gare de St-Margrethen	182,568	
Installation pour lavage des wagons, à diverses stations	52,429	
Extensions dans les ateliers de Rorschach	55,000	
Remplacement de passages à niveau par des passages inférieurs et supérieurs	318,414	
Appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux dans diverses stations	230,598	
Signaux neufs dans diverses stations	74,070	
Acquisitions de biens-fonds disponibles	90,903	
Divers (réseau entier)	1,369,730	
	<hr/>	6,981,180
 <i>b. Matériel roulant:</i>		
	Fr.	Fr.
66 locomotives	6,331,552	
moins: amortissement de 19 locomotives	1,039,333	
	<hr/>	
	5,292,219	
Equipement de 20 locomotives du Brunig avec le frein différentiel	35,347	
	<hr/>	5,327,566
224 voitures à voyageurs	6,557,450	
moins: amortissement de 74 voitures	727,175	
	<hr/>	
	5,830,275	
Installation de l'éclairage électrique dans 98 voitures	92,567	
	<hr/>	5,922,842
877 wagons à marchandises	5,058,110	
moins: amortissement de 96 wagons	340,355	
	<hr/>	
	4,717,755	
Installation de l'éclairage électrique dans 47 wagons	24,511	
	<hr/>	4,742,266
	<hr/>	15,992,674
	<hr/>	A reporter 22,973,854

	Report	Fr.	Fr.
			22,973,854
<i>c. Mobilier et ustensiles:</i>			
Administration centrale		317,687	
I ^{er} arrondissement		270,881	
II ^e "		328,509	
III ^e "		159,455	
IV ^e "		158,890	
		<hr/>	1,235,422
			<hr/>
			24,209,276

II. Travaux de construction inachevés. Au 31 décembre 1908, ce compte s'élève à fr. 72,562,531.77

Le tableau ci-après donne un résumé des augmentations survenues au cours de l'année 1908:

	Montants		Augmentation
	au 31 déc.	au 31 déc.	
	1907	1908	
	Fr.	Fr.	Fr.
Direction générale	8,213	372,518	+ 364,305
I ^{er} arrondissement	15,009,360	16,238,135	+ 1,228,775
II ^e "	3,645,678	5,664,147	+ 2,018,469
III ^e "	4,522,491	7,453,720	+ 2,931,229
IV ^e "	7,023,066	8,639,280	+ 1,616,214
II ^e tunnel du Simplon	—	55,859	+ 55,859
Gare de Bâle	18,564,404	18,972,966	+ 408,562
" de St-Gall	4,673,297	4,787,684	+ 114,387
Tunnel du Ricken	6,694,258	10,352,790	+ 3,658,532
Chemin de fer du lac de Brienz .	—	25,433	+ 25,433
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	60,140,767	72,562,532	+ 12,421,765

Les différences en plus au 31 décembre 1908 et celles à fin 1907 résultent de l'avancement des travaux de construction sur les objets suivants:

Direction générale: Agrandissement du bâtiment de service au Brückfeld, à Berne.

I^{er} arrondissement: Extension des gares de Renens, Lausanne, Vevey et Neuchâtel, ainsi que des stations de St. Maurice, Sion, Vallorbe, Serrières, Vauderens et Payerne; doubles-voies Villeneuve-Aigle, Aigle-St. Maurice, St. Maurice-Martigny, Dailens-Bofflens; nouveau bâtiment de service à Lau-

sanne, passage inférieur de Territet et au km. 93,746 entre Bümpliz et Berne, nouveaux entrepôts à blé, à Renens et maisons d'employés à Brigue.

II^e arrondissement : Extension des stations de Lausen, Vieux-Soleure, Laufon, Moutier, Court, Courtelary, Zäziwil, Signau, Emmenmatt, Brienzwiler, passage inférieur de la scierie à Langnau, installations de sûreté au Steinlauibach près Lungern, acquisition de terrain pour extension de la gare de Bienne et pour l'extension des voies à la gare d'Oltten; doubles-voies Aarburg-Lucerne et Bâle-Delémont; appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux et acquisitions de biens-fonds disponibles.

III^e arrondissement : Nouveaux ateliers de Zurich, extension des stations d'Oerlikon, Cham, Möhlin, Wohlen-Villmergen, Mühlehorn, Uznach, Wülflingen, Kilchberg près Zurich et Bubikon, transformation de la halte de Sulz en une station, pose et prolongement de voies d'évitement aux stations de Lachen, Altenburg-Rheinau et Benzenschwil; complément des installations de dépôt en gare de Rapperswil, installations pour lavage des wagons dans diverses stations, installation de bloc-systèmes sur le tronçon Möhlin-Pratteln, construction du passage sous voie de la Römerstrasse à Baden, ainsi que d'un passage inférieur pour piétons, suppression du passage rural au km. 24,082 près de Baden; passage sous voie de la Hornhaldenstrasse km. 7,456 et de 2 sentiers km. 7,373 et 7,680 près de Kilchberg (Zurich).

IV^e arrondissement : Extension des stations de St. Fiden, Rheineck et Wattwil, agrandissement de hangars de douane à St. Gall; établissement d'un tunnel à double voie entre St. Gall et St. Fiden, études et projets et acquisition de terrain pour la double voie Winterthour-St. Gall-St. Margrethen, double voie Oberwinterthour-Romanshorn, nouveaux ateliers pour wagons, à Romanshorn, et agrandissement de la halle de montage des ateliers de Coire.

II^e tunnel du Simplon. Etudes et travaux préparatoires pour nouvelles centrales.

Gare de Bâle. Achèvement des bâtiments et des voies; acquisitions de terrain pour la nouvelle entrée des lignes du Jura.

Gare de St. Gall. Achats de terrain pour extensions de voies.

Tunnel du Ricken. Travaux dans le tunnel, bâtiment de la station de Kaltbrunn et maisons de gardes.

Chemin de fer du lac de Brienz. Travaux préparatoires et étude du tracé.

Dépenses de construction de 1908.

Le compte de construction a augmenté de	fr. 24,209,276
Les dépenses pour entreprises accessoires (lac de Constance) ont diminué de	» —133,224
Sur le compte des travaux inachevés, l'augmentation est de	» 12,421,765
Pour 1908 les dépenses de construction s'élèvent donc à	<u>fr. 36,497,817</u>

Dans ce montant ne sont pas compris:

Les amortissements pour installations supprimées, à la charge du compte des « Dépenses à amortir »	fr. 148,075
Les dépenses de parachèvement imputables au compte d'exploitation	» 1,486,574
Les amortissements du matériel roulant mis au rebut (valeur du matériel retiré déduite)	» 1,974,053
En 1908 ces dépenses ont atteint	<u>fr. 3,608,702</u>

III a. Excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies. Ce chapitre ne s'est pas modifié en 1908, il s'élève à fr. 80,971,869.82

dont voici le détail:

Central suisse	fr. 43,377,979.16
Nord-Est suisse	» 19,799,304.—
Union suisse	» 5,977,316.16
Jura-Simplon	» 11,817,270.50
Total	<u>fr. 80,971,869.82</u>

III b. Dépenses à amortir. Au 31 décembre 1907 ce compte présentait un solde débiteur de fr. 19,073,269.65

En 1908, ce chapitre s'est accru des sommes suivantes:

Frais divers concernant l'impression des obligations 3½ % C. F. F., séries L., M. et N. fr. 50,057.50	
Perte sur l'émission de fr. 34,000,000 bons de caisse 4 % à 3 ans de terme	» 255,000.—
	<u>» 305,057.50</u>
A reporter	fr. 19,378,327.15

Report

fr. 19,378,327. 15

Installations disparues :

Ancien pont en fer de Malvie près St-Ursanne	fr.	34,681. 40	
Seconde moitié de la subvention des C. F. F. à la ville de Zurich pour la reconstruction du pont de la douane	»	60,000. —	
Ancien bâtiment de la station de Wetzikon	»	17,635. 85	
Ancien bâtiment de la station de Uznach	»	14,982. 52	
Ancienne plaque tournante à Sargans	»	20,704. 15	
Ancienne remise aux locomotives à Sargans	»	52,030. 80	
Ancienne halle aux marchandises à Arbon	»	8,040. —	
			» 208,074. 72
			<u>fr. 19,586,401. 87</u>

En revanche nous avons amorti en 1908 :

installations disparues, comptabilisées en 1908	fr.	208,074. 72	
sur pertes de cours et frais d'émission du 3 % différé, 5 ^e annuité	»	116,495. —	
sur déficit du fonds des chemins de fer, 3 ^e annuité	»	162,500 —	
sur pertes de cours et frais d'émission du 3 1/2 % 1899/1902, 2 ^e annuité	»	59,759. 60	
sur perte de cours des bons de caisse émis en 1908, 1 ^{re} annuité	»	85,000. —	
			» 631,829. 32
Solde au 31 décembre 1908			<u>fr. 18,954,572. 55</u>

La perte sur l'émission des bons de caisse s'amortira par trois annuités de fr. 85,000. —.

De 1901 à 1907 il a été fait successivement des amortissements pour une somme de fr. 9,444,473. 11

En ajoutant les amortissements effectués en 1908, soit » 631,829. 32

on arrive à un total de fr. 10,076,302. 43
indépendant de l'amortissement légal.

IV. Frais d'installation des entreprises accessoires.

Le capital d'établissement de notre entreprise de navigation à vapeur sur le lac de Constance s'élève, à fin 1908, à fr. 2,728,293. 20

A fin 1907 le solde de ce compte était de . . .	fr. 2,861,516.70
Il faut y ajouter les frais pour un hangar-magasin et pour accroissement de l'inventaire des bateaux et du chantier	fr. 9,852.35
Par contre on a amorti 5 % du capital d'établissement à fin 1907 „	143,075.85
(il n'y a pas eu de réparation de bateau importante supérieure à fr. 10,000)	
Amortissement net pour 1908	» 133,223.50
	<u>fr. 2,728,293.20</u>

V. Fonds disponibles.

Au 31 décembre 1908, ce chapitre s'élève a fr. 142,030,154.06

La comparaison avec le bilan de 1907 fait ressortir les différences suivantes:

	Montants		Différences avec 1907
	au 31 déc. 1907.	au 31 déc. 1908.	
	Fr.	Fr.	Fr.
Caisses	450,993	322,888	— 128,105
Portefeuille de change	239,254	—	— 239,254
Dépôts en banque	25,348,782	18,962,208	— 6,386,574
Portefeuille de fonds publics	10,204,584	8,097,662	— 2,106,922
Portefeuille du fonds de renouvellement	58,744,305	60,358,055	+ 1,613,750
Biens-fonds disponibles	4,775,326	4,982,234	+ 206,908
Approvisionnements en matériaux	22,266,458	27,477,936	+ 5,211,478
Débiteurs divers	7,695,467	7,203,195	— 492,272
Recettes de 1908 effectuées par caisse en 1909	16,076,027	14,625,976	— 1,450,051
	<u>145,801,196</u>	<u>142,030,154</u>	<u>— 3,771,042</u>

Nous donnons à l'appui de ce tableau comparatif les renseignements suivants:

Caisses, dépôts en banque. Rien de spécial à signaler.

Portefeuille de change.

Ce portefeuille a été très réduit pendant tout l'exercice et était nul au 31 décembre 1908.

Portefeuille de fonds publics.

Voici le mouvement pendant l'année 1908:

Montant du portefeuille au 31 décembre 1907	fr. 10,204,584. —
Titres divers mis en portefeuille	» 201,150. —
	<u>fr. 10,405,734. —</u>

Moins :

Réalisations de titres divers	fr. 23,010 —
Attributions aux diverses caisses de secours	» 45,000. —
Attributions au portefeuille du fonds de renouvellement	» 2,172,500. —
Différences de cours	» 67,561. 50
	<u>» 2,308,071. 50</u>

Valeur du portefeuille de fonds publics au 31 décembre 1908	<u>fr. 8,097,662. 50</u>
---	--------------------------

Portefeuille du fonds de renouvellement.

Voici le mouvement en 1908:

Montant du portefeuille au 31 décembre 1907	fr. 58,744,305. —
Titres divers mis en portefeuille	» 2,172,500. —
	<u>fr. 60,916,805. —</u>

Moins :

Réalisations de titres divers	fr. 543,000. —
Différences de cours	» 15,750 —
	<u>» 558,750. —</u>

Montant au 31 décembre 1908	<u>fr. 60,358,055. —</u>
---------------------------------------	--------------------------

Biens-fonds disponibles. La valeur d'inventaire au 31 décembre 1907 était de fr. 4,775,326.27

En 1908, il a été fait diverses acquisitions pour fr. 481,745.65

Et il a été réalisé » 274,838.31

D'où une augmentation sur 1907 de » 206,907.34

Montant au 31 décembre 1908	<u>fr. 4,982,233.61</u>
---------------------------------------	-------------------------

Approvisionnements en matériaux. Leur valeur d'inventaire était au 31 décembre 1907 de fr. 22,266,458.22

Elle est au 31 décembre 1908 de » 27,477,935.84

Augmentation sur 1907 fr. 5,211,477.62

Débiteurs divers. Montant au 31 décembre 1907 fr. 7,695,467.44
au 31 décembre 1908, le solde est de » 7,203,195.07

Diminution des débiteurs sur 1907 fr. 492,272.37

VI. Solde passif du compte de profits et pertes.

Au 31 décembre 1908 il est de fr. 2,854,074.40

A ce solde passif il faut ajouter fr. 2,500,000 pour indemnités de renchérissement de la vie, suivant arrêté fédéral du 23 décembre 1908.

Passif.

I. *Emprunts consolidés.* Au 31 décembre 1907, le capital nominal des emprunts concernant les chemins de fer fédéraux se montait à fr. 1,151,967,850

Il a été procédé aux remboursements suivants :

a. *Obligations sorties au tirage.*

4 0/0	Central-Suisse 1876	fr.	428,000
4 0/0	» » 1880	»	120,000
4 0/0	Union-Suisse 1 ^{re} hypothèque	»	1,200,000
4 0/0	» » II ^{me} »	»	600,000
3 0/0	» » de 1859	»	14,500
5 0/0	» » » 1859	»	28,200
2 8/11 0/0	Franco-Suisse de 1868	»	147,400
3 0/0	Jougne-Eclépens	»	43,500
			<hr/>
		fr.	2,581,600

b. *Obligations arrivées à échéance.*

3 0/0	Nord-Est-Suisse, subvention rive droite du lac de Zurich	fr.	330,000
			<hr/>
		fr.	2,911,600

Le montant des emprunts au 31 décembre 1908 est de fr. 1,149,056,250

Nous comparons la composition de notre dette consolidée en 1907 et 1908 dans le tableau suivant :

Emprunts	Montants		Différence avec 1907	Observations
	au 31 décembre 1907	au 31 décembre 1908		
	Fr.	Fr.	Fr.	
3 0/0 Rente des chemins de fer de 1890	69,333,000	69,333,000	—	
3 1/2 0/0 Chemins de fer fédéraux de 1899/1902	500,000,000	500,000,000	—	
4 0/0 Rente C. F. F. 1900	75,000,000	75,000,000	—	
3 0/0 différé C. F. F. 1903	150,000,000	150,000,000	—	
4 0/0 Central-Suisse 1876	22,665,000	22,237,000	— 428,000	Remboursement par tirage au sort. Id.
4 0/0 » 1880	18,150,000	18,030,000	— 120,000	
3 1/2 0/0 » juin 1894	30,000,000	30,000,000	—	
3 1/2 0/0 » octobre 1894	30,000,000	30,000,000	—	
4 0/0 Nord-Est-Suisse 1880	3,000,000	3,000,000	—	
3 1/2 0/0 » 1894	10,000,000	10,000,000	—	
3 1/2 0/0 » 1895	7,000,000	7,000,000	—	
3 1/2 0/0 » 1896	35,000,000	35,000,000	—	
3 1/2 0/0 » 1897	10,512,500	10,512,500	—	
Nord-Est, subvention rive droite du lac de Zurich	870,000	540,000	— 330,000	Partie arrivée à échéance.
A reporter	961,530,500	960,652,500	— 878,000	

Emprunts	Montants		Différence avec 1907	Observations
	au	au		
	31 décembre 1907	31 décembre 1908		
	Fr.	Fr.	Fr.	
Report	961,530,500	960,652,500	878,000	
4 ⁰ / ₀ Union-Suisse, I ^e hypothèque .	19,368,100	18,168,100	— 1,200,000	Remboursement par tirage au sort.
4 ⁰ / ₀ » II ^e » .	9,711,700	9,111,700	— 600,000	Id.
3 ⁰ / ₀ » 1859	14,500	—	— 14,500	Solde remboursé le 1 ^{er} juillet 1908.
5 ⁰ / ₀ » 1859	28,200	—	— 28,200	Id.
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Jura-Simplon 1894	138,172,500	138,172,500	—	
2 ⁸ / ₁₁ ⁰ / ₀ Franco-Suisse 1868	15,909,850	15,762,450	— 147,400	Remboursement par tirage au sort.
3 ⁰ / ₀ Jougne-Eclépens	7,232,500	7,189,000	— 43,500	Id.
	<u>1,151,967,850</u>	<u>1,149,056,250</u>	<u>— 2,911,600</u>	

Les obligations des chemins de fer fédéraux et celles des anciennes compagnies sont reçues en dépôt contre certificats nominatifs à notre caisse principale à Berne et aux caisses d'arrondissements.

Voici l'état de ce service de dépôt au 31 décembre 1908 :

	Rente Suisse 3% des Chs. de fer de 1890 en rente fr.	Emprunt 3 1/2 % C. F. F. 1899/1902 cap. nominal. fr.	Rente des C.F.F. de 1900 en rente fr.	Emprunt 3% diff. C.F.F. 1903 cap. nominal. fr.	Emprunts S.C.B. cap. nominal. fr.	Emprunts N.O.B. cap. nominal. fr.	Emprunts V.S.B. cap. nominal. fr.	Emprunts J.-S. cap. nominal. fr.	4% Bons de caisse C.F.F. 1908/1911 cap. nominal. fr.
Caisse princi- pale, Berne .	152,640	39,225,000	230,580	3,871,500	1,182,000	871,000	136,300	25,302,900	1,145,000
Caisse du I ^{er} arrondisse- ment, Lau- sanne . . .	150	160,000	3,600	30,000	—	—	—	247,500	—
Caisse du II ^e arrondisse- ment, Bâle .	—	837,000	15,720	30,000	7,952,500	107,500	112,500	105,500	—
Caisse du III ^e arrondisse- ment, Zurich	—	3,052,000	1,440	560,000	—	14,594,000	—	50,000	—
Caisse du IV ^e arrondisse- ment, St-Gall	—	5,000	—	—	—	—	—	—	—
Total	152,790	43,279,000	251,340	4,491,500	9,134,500	15,572,500	248,800	25,705,900	1,145,000
Au 31 décem- bre 1907, ces dépôts s'éle- vaient à . .	158,040	42,395,000	244,590	4,355,000	9,174,000	15,501,500	249,900	25,461,850	—
Différences avec 1907 .	— 5,250	+ 884,000	+ 6,750	+ 136,500	— 39,500	+ 71,000	— 1,100	+ 244,050	+ 1,145,000

II. Compte d'amortissement.

Il se monte à	fr. 28,710,101. 13
Au 31 décembre 1907 il était de	» 24,160,345. 60
Augmentation, soit amortissement légal	<u>fr. 4,549,755. 53</u>

III. Dettes courantes.

Le montant de ce chapitre est au 31 décembre 1908 de	<u>fr. 83,716,502. 72</u>
--	---------------------------

Voici la comparaison avec 1907 :

	Montants		Différences avec 1907
	au 31 décembre 1907 Fr.	au 31 décembre 1908 Fr.	
Titres et coupons échus	2,869,925	2,861,143	— 8,782
Prorata d'intérêts	3,636,535	4,015,153	+ 378,618
Caisses de pensions et de secours	164,078	125,842	— 38,236
Cautiionnements d'en- trepreneurs et de fournisseurs	613,353	629,060	+ 15,707
Remboursement des actions et bons de jouissance J.-S.	219,181	193,729	— 25,452
Bons de caisse	—	39,253,000	+ 39,253,000
Créanciers divers	2,064,390	1,946,309	— 118,081
Dépenses de 1908 ré- glées par caisse en 1909	38,251,070	34,692,267	— 3,558,803
	<u>47,818,532</u>	<u>83,716,503</u>	<u>+ 35,897,971</u>

IV. *Fonds spéciaux.* Ils comprennent le fonds de renouvellement, le fonds d'assurance contre l'incendie et le fonds de couverture des anciennes pensions J. S. Leur montant au 31 décembre 1908 est de fr. 61,784,070. 15

Pour renseignements sur ces fonds, voir pages 68 et 69 du présent rapport.

III. Département commercial.

a. Généralités.

1. Le 1^{er} juin a été publiée une nouvelle nomenclature des règlements, instructions, tarifs et communications de portée commerciale pour le trafic des voyageurs, des bagages, des animaux vivants et des marchandises.

2. Ensuite d'une pétition adressée au Conseil fédéral par la société de développement et d'embellissement de Kreuzlingen et appuyée par le gouvernement du canton de Thurgovie, il a été décidé de modifier le nom de station d'« Emmishofen=Egelshofen » et de le remplacer, à partir du 1^{er} octobre 1908, par « Emmishofen=Kreuzlingen ».

3. La station d'Oberaach, située entre Erlen et Amriswil sur la ligne Winterthour-Romanshorn, a été ouverte le 1^{er} février au service des voyageurs, des bagages, des animaux vivants et des marchandises; les taxes pour cette station ont été mises en vigueur au moyen de suppléments aux tarifs existants.

4. La station de Sulz, qui n'était installée jusqu'alors que pour le service des voyageurs, des bagages et des colis express, a été ouverte, le 1^{er} décembre, au trafic complet des animaux vivants et des marchandises.

5. Le chemin de fer Soleure-Moutier, exploité par le chemin de fer de l'Emmental, a été ouvert le 1^{er} août au service complet des voyageurs, des bagages, des animaux vivants et des marchandises.

6. Par suite de l'augmentation des frais d'exploitation que doivent supporter actuellement les camionneurs officiels des chemins de fer fédéraux en raison du relèvement des

salaires du personnel et de l'élévation du prix des matériaux et du fourrage, nous nous sommes vus dans la nécessité d'élever les *tarifs de camionnage*, qui datent presque tous de plusieurs années. Comme il était nécessaire à cette occasion d'adopter des dispositions uniformes sur la matière, nous avons procédé à la réédition de tous les tarifs de camionnage. De nouveaux tarifs de camionnage ont donc été mis en vigueur, dans le courant de cette année, pour les stations de Vieux-Soleure, Arbon, Bienné, Berthoud, Coire, Delémont, Glaris, Langenthal, Langnau, Lausanne, Liestal, Lucerne, Moutier, Næfels-Mollis, Neuchâtel, Nouveau-Soleure, Porrentruy, Ragaz, Rapperswil, Romanshorn, Rorschach, Rüti (Zurich), St. Gall, St. Imier, Thoune, Uster, Uznach, Zofingue, Zurich (gare principale) et Zurich-Tiefenbrunnen.

7. Le camionneur chargé de *transporter les colis grande et petite vitesse de la gare de Lucerne aux divers débarcadères* ayant aussi déclaré que l'indemnité qu'il touche pour ses prestations ne lui suffisait plus eu égard au renchérissement actuel de la vie, nous nous sommes vus également dans l'obligation d'augmenter cette indemnité.

b. Service des voyageurs.

1. En ce qui concerne le *tarif interne pour le transport des voyageurs et des bagages*, il n'a été apporté à ce dernier, durant cette année, qu'un certain nombre de compléments par voie d'instructions.

2. En ce qui concerne le *service direct suisse des voyageurs et des bagages*, un nouveau tarif a été introduit pour le trafic entre Zugerberg, station du chemin de fer routier de Zoug, et quelques stations des chemins de fer fédéraux.

Ont été en outre élaborés un nouveau tarif pour le transport des voyageurs entre les stations de divers chemins de fer secondaires de la Suisse occidentale (en transit par les chemins de fer fédéraux), ainsi qu'un nouvel indicateur de distances servant au calcul des taxes pour le transport des sociétés, des écoles, des malades, des cercueils, des bagages et des colis express, pour le service entre un grand nombre

de chemins de fer privés suisses en transit par les chemins de fer fédéraux.

Il a été apporté, au moyen de suppléments et par voie d'instructions, des compléments et des modifications à plusieurs tarifs existants.

3. Les nouveaux tarifs suivants ont été mis en vigueur, au cours de l'exercice, en *service international*:

- le 1^{er} mars, tarif-voyageurs et bagages *Suisse-Italie* via *Simplon*;
- le 1^{er} mars, tarif pour le transport des *émigrants* et de leurs bagages de *Bâle C. F. F.* à *Bordeaux-Bastide, La Rochelle-Pallice et Marseille*;
- le 1^{er} avril, tarif-voyageurs et bagages *Suisse-Midi de la France* via *Gothard et Simplon*;
- le 1^{er} mai, annexe au *tarif spécial pour sociétés anglaises d'excursions*;
- le 1^{er} juin, tarif-voyageurs et bagages *Suisse—Alsace-Lorraine et Palatinat*;
- le 1^{er} juin, tarif-voyageurs et bagages *Suisse-Bade*;
- le 1^{er} juin, tarif-voyageurs et bagages *Suisse-Bavière*;
- le 1^{er} juin, tarif-voyageurs et bagages *Suisse-Wurtemberg*;
- le 1^{er} juin, tarif-voyageurs et bagages *nord-ouest allemand-rhénan-suisse*;
- le 1^{er} juin, tarif-voyageurs et bagages en trafic *Allemagne orientale et centrale-Suisse*;
- le 1^{er} juin, tarif des *suppléments de prix* à percevoir par la *compagnie internationale des wagons-lits*, des voyageurs qui utilisent les trains de luxe et les wagons-lits circulant par d'autres trains, et le 15 octobre, *supplément* à ce tarif contenant les *taxes supplémentaires* pour le nouveau train de luxe « *Lloyd-Express* » qui circule entre *Altona et Gênes* par *Bâle* et le *Gothard*;
- le 1^{er} juillet, tarif-voyageurs et bagages *Suisse-Italie et Trieste* par le *Gothard*;
- le 1^{er} août, tarif-voyageurs et bagages *Allemagne—Autriche-Hongrie* via *Kufstein, Salzbourg et l'Arlberg*;
- le 1^{er} octobre, tarif-voyageurs et bagages *Allemagne et Pays-Bas—Russie* (pour le trafic avec *Bâle*);

le 1^{er} octobre, tarif-voyageurs et bagages *Angleterre et Pays-Bas—Suisse via Cologne*;

le 1^{er} novembre, tarif-voyageurs et bagages *Allemagne-Italie par le Gothard et le Simplon*;

le 1^{er} janvier 1909, tarif-voyageurs et bagages *Suisse-Italie via Genève et Modane*.

Le remaniement des tarifs pour le service direct des voyageurs et des bagages entre la Suisse et l'Allemagne, rendu nécessaire par la réforme des tarifs allemands, est maintenant achevé; en revanche, la réédition des tarifs pour le service international de transit par l'Allemagne n'est pas encore terminée. Nous nous sommes fait représenter à une séance des administrations intéressées à ce dernier service, qui a eu lieu à Paris le 31 mars pour discuter diverses questions se rattachant à ce trafic.

4. Les mesures tarifaires suivantes ont été prises en ce qui concerne les lignes exploitées par les chemins de fer fédéraux:

a. Chemin de fer Bière-Apples-Morges et Apples-L'Isle:

Les billets ordinaires de simple course ont été déclarés valables aussi pour le retour le dimanche et les jours de fête; les billets spéciaux pour le dimanche et les jours de fête ont été de ce fait supprimés.

b. Chemin de fer Bulle-Romont:

Les billets ordinaires d'aller et retour Bulle-Vaulruz ou vice-versa du chemin de fer Bulle-Romont et des chemins de fer électriques de la Gruyère ont été rendus valables par l'une ou l'autre de ces deux lignes, au gré du voyageur.

c. Chemin de fer Martigny-Châtelard:

Des billets d'abonnement pour un nombre de courses indéterminé ont été introduits pour le parcours de tramway Martigny-gare C. F. F.—Martigny-Bourg.

5. Un II^e supplément au *tarif pour le transport de sociétés et d'écoles*, du 1^{er} avril 1906, est entré en vigueur le 1^{er} juillet. Il contient des dispositions modifiées sur le mode de calcul des taxes applicables aux instituteurs et institutrices accompagnant des écoles, ainsi que sur l'application

des taxes pour voyages circulaires. Il renferme en outre une série de dispositions complémentaires, se rapportant notamment à l'annexe au tarif.

6. Une innovation a été apportée le 1^{er} mai au service des *billets du dimanche et de plaisir et des billets circulaires à itinéraire fixe*. Par suite de l'accroissement constant du nombre de ces billets, les tarifs-placards publiés jusqu'alors pour chacun des quatre arrondissements ne présentaient plus la clarté nécessaire, aussi bien pour le personnel que pour le public; nous les avons donc remplacés par une liste alphabétique, du format de poche, analogue à celle des billets combinables.

7. Des négociations minutieuses ont eu lieu au sein de l'Association de chemins de fer suisses et avec le Département fédéral des chemins de fer au sujet de la publication d'un nouveau *règlement et tarif pour l'organisation de trains extraordinaires spécialement commandés*. On n'a toutefois pas pu se mettre d'accord parce que le Département militaire fédéral, s'appuyant sur la disposition de l'art. 25 de la loi du 23 décembre 1872, a demandé qu'on n'applique aux trains militaires spéciaux que la moitié des nouvelles taxes minima réduites que prévoyait le projet. Les administrations faisant partie de l'Association ont repoussé cette exigence et ont décidé de renoncer à établir un tarif commun, tout en laissant à chacune d'elles la faculté d'arrêter de son chef les mesures nécessaires. Conformément à cette décision nous avons soumis au Département des chemins de fer le projet d'un tarif destiné à être appliqué spécialement sur le réseau des chemins de fer fédéraux. Ce projet de tarif prévoit les *taxes kilométriques minima* suivantes:

A. *Trains spéciaux de voyageurs:*

	Par km de tarif
1. Pour la simple course	fr. 8
2. Pour la course aller et retour:	
a. avec retour le même jour	» 12
b. avec retour un autre jour	» 16

B. *Trains spéciaux de marchandises* » 8

8. Une nouvelle édition du règlement concernant les *facilités de transport accordées aux personnes en quête de*

places a été publiée le 1^{er} novembre 1908. Afin d'éviter des difficultés, il a été inséré dans ce règlement une nouvelle disposition suivant laquelle les étrangers ne pourront bénéficier des facilités accordées aux personnes en quête de places que s'ils habitent la Suisse et sont en mesure de se légitimer par la production d'un permis de séjour ou d'un permis d'établissement.

9. Le 1^{er} décembre 1908 est entré en vigueur un nouveau règlement et tarif pour la *location de voitures et de fourgons*, commun à toutes les administrations faisant partie de l'Association de chemins de fer suisses.

10. Ensuite d'entente avec les administrations intéressées nous avons mis en vigueur, le 1^{er} janvier 1909, un nouveau règlement et tarif pour la *location de compartiments de I^e et de II^e classe*.

11. Nous avons conclu une entente avec la compagnie zurichoise de navigation à vapeur au sujet de l'*utilisation facultative par chemin de fer ou bateau à vapeur des billets d'aller et retour* émis en *service local du lac de Zurich*, entente aux termes de laquelle nous renonçons, à partir du 1^{er} janvier, à l'échange des billets de retour des bateaux contre des billets de chemins de fer de simple course, c'est-à-dire que les premiers peuvent, sans autre formalité, être utilisés pour le retour par chemin de fer. Cette entente a nécessité une nouvelle édition de l'instruction à l'usage du personnel des stations et des trains. Il a été convenu à cette occasion que les parties renonceraient désormais à établir un décompte spécial de la bonification, prévue à l'article 4, chiffre 2, 3^e alinéa, du contrat des 20/28 octobre 1902, de la moitié des taxes perçues pour les billets d'aller et retour utilisés dans un sens en chemin de fer et dans l'autre sens en bateau; en revanche, la compagnie de navigation paiera aux chemins de fer fédéraux une indemnité annuelle fixe de fr. 2000. Ces accords ont été conclus sous la réserve expresse qu'ils pourraient être résiliés en tout temps.

12. Une nouvelle *convention* concernant le *remboursement du prix de transport de voyageurs* en service suisse est entrée en vigueur le 1^{er} septembre; elle réalise, autant qu'on a pu le faire, la concordance avec la convention analogue de l'Union des administrations allemandes de chemins

de fer, que recherchait depuis longtemps l'Association de chemins de fer suisses.

13. Un nouveau règlement concernant l'octroi de *billets d'employés* en service direct réciproque des entreprises suisses de chemins de fer et de navigation à vapeur est entré en vigueur le 1^{er} mars. Un certain nombre de nouvelles administrations ont adhéré à ce règlement dans le courant de cette année.

14. D'accord avec les autres administrations faisant partie de l'Association de chemins de fer suisses, nous avons répondu négativement, en exposant en détail les motifs de notre refus, à une requête du comité central de la Société suisse des employés de chemins de fer et de bateaux à vapeur, qui demandait que le prix des *billets d'employés* d'aller et retour fût calculé à raison de $\frac{1}{5}$ de la taxe ordinaire de double course au lieu de $\frac{2}{5}$ de celle de simple course, qu'on accordât des demi-billets d'employés aux enfants âgés de quatre à douze ans et qu'on adoptât des prescriptions facilitant la commande des billets d'employés.

15. Le besoin s'en étant fait sentir, nous avons autorisé, à partir du 1^{er} mai, les *expéditions de colis express* en service direct entre *Domodossola* et des stations suisses par le Simplon.

16. Nous avons décidé de maintenir les *facilités* que nous avons accordées à titre d'essai, le 11 décembre 1907, pour le *transport des skis et des luges*. Au vu des expériences recueillies nous avons toutefois complété les dispositions sur la matière en prescrivant que les objets en question transportés gratuitement dans les fourgons devaient être munis de solides étiquettes.

17. Un 1^{er} supplément au règlement pour les *transports militaires* par chemin de fer et par bateaux à vapeur est entré en vigueur le 1^{er} décembre 1908. Il contient des prescriptions complémentaires sur l'emballage des envois de poudre et modifie la disposition relative à la manière de taxer les bagages expédiés par bateau.

18. Eu égard aux multiples modifications et complé-

ments apportés, depuis leur publication, aux *instructions complémentaires pour l'application des prescriptions concernant les transports militaires*, nous avons fait élaborer une nouvelle édition de ces instructions, d'accord avec les administrations faisant partie de l'Association de chemins de fer suisses. Le projet en a été soumis, le 9 octobre 1908, au Département militaire fédéral par l'entremise du Département des chemins de fer.

19. Ensuite d'entente avec les administrations faisant partie de l'Association de chemins de fer suisses, nous avons repoussé une demande de la *société suisse des chefs de section*, qui nous avait été présentée par l'intermédiaire du Département fédéral des postes et des chemins de fer et par laquelle les requérants sollicitaient l'octroi de la demi-taxe à l'occasion de leurs réunions et conférences, parce que nous avons considéré que cette société poursuivait des intérêts professionnels plutôt que des intérêts militaires.

20. Ensuite d'une demande formulée par le Département militaire fédéral, il a été décidé de délivrer désormais des billets militaires aux *officiers suisses* en non-activité de service qui suivront les manœuvres de brigades en civil et justifieront de leur qualité par une carte de légitimation spéciale, dans la mesure où on l'a fait jusqu'ici à l'occasion des manœuvres d'automne.

21. Un certain nombre de gouvernements cantonaux ont demandé de modifier, c'est-à-dire d'étendre les *réductions de taxes* accordées, depuis le 15 juillet 1907, aux *fonctionnaires de l'administration centrale des cantons* appelés à voyager régulièrement pour des raisons de service. Ces propositions étant inacceptables et les demandes de faveur plus considérables — auxquelles il ne pouvait être question de faire droit — ayant démontré, d'autre part, qu'on méconnaissait le but et l'étendue des facilités octroyées, le Conseil d'administration a décidé de supprimer purement et simplement ces facilités à la fin de l'année.

22. Nous avons donné aux chefs de gare et de station la compétence d'autoriser les porteurs d'*abonnements pour ouvriers*, en traitement pour cause de maladie ou d'accident, à utiliser leur abonnement dans d'autres trains que ceux

prévus au tarif, pour se rendre chez leur médecin ou en revenir, moyennant présentation d'un certificat délivré par ce dernier.

23. Les négociations relatives à la revision du *règlement sur les transports de police* (comp. rapport de gestion de 1907, page 106) ont été poursuivies en 1908.

24. Des doutes ayant surgi à ce sujet, l'Association de chemins de fer suisses a décidé que les fruits du Midi, frais et secs, tels que les oranges, les citrons, les dattes, les figues et les raisins secs, ainsi que les conserves de fruits et légumes de tout genre ne peuvent pas être transportés comme *charges de produits agricoles*.

25. Le produit des billets pour des parcours des chemins de fer fédéraux vendus durant les deux dernières années par l'agence *Th. Cook & fils*, à Londres, et le *Bureau des voyages de la ligne Hambourg-Amérique*, à Berlin, a atteint les chiffres suivants:

Il a été vendu:

par l'agence Th. Cook & fils, à Londres:

en 1907 pour	fr. 942,774
en 1908 pour	» 999,174
augmentation sur l'année précédente	<u>fr. 56,400</u>

par le Bureau des voyages de la ligne Hambourg-Amérique, à Berlin:

en 1907 pour	fr. 129,707
en 1908 pour	» 105,508
diminution sur l'année précédente	<u>fr. 24,199</u>

26. Le Bureau international de voyages de la *Banque du commerce et de l'industrie de Mæhrisch-Ostrau*, à *Mæhrisch-Ostrau*, qui a commencé le 1^{er} janvier 1908 à délivrer des billets, en a vendu pendant l'année pour fr. 214,214 pour le compte des chemins de fer fédéraux.

27. La vente de billets par nos *agences de Londres et de Paris* s'est de nouveau fortement accrue cette année. Les recettes ont été:

à l'agence de Londres:

	En tout.	Billets suisses internes (Abonnements généraux, billets à taxes normales, etc.)
en 1907	fr. 481,140	fr. 130,091
en 1908	» 586,620	» 151,108
augmentation sur l'année précédente	<u>fr. 105,480</u>	<u>fr. 21,017</u>

à l'agence de Paris:

	En tout.	Billets suisses internes (Abonnements généraux, billets à taxes normales, etc.)
en 1907	fr. 1,010,710	fr. 426,042
en 1908	» 1,217,375	» 492,727
augmentation sur l'année précédente	<u>fr. 206,665</u>	<u>fr. 66,685</u>

28. La vente des *abonnements généraux* de 15 jours a de nouveau quelque peu diminué cette année; elle a en revanche augmenté pour les autres abonnements, notamment pour les abonnements de 45 jours et d'un an (pour une personne).

Il a été vendu:

	En 1907.	En 1908.	Différence.
Abonnements généraux de 15 jours	44,759	44,725	— 34
» » » 30 »	12,057	12,156	+ 99
» » » 45 »	1,846	2,124	+ 278
» » » 3 mois	1,684	1,864	+ 180
» » » 6 »	765	797	+ 32
» » » 12 »(1 pers.)	7,377	8,290	+ 913
» » » 12 »(2 pers.)	807	847	+ 40
En tout	<u>69,295</u>	<u>70,803</u>	<u>+ 1,508</u>

Le *produit de la vente des abonnements généraux* a été de :

	Recettes totales	Part des C. F. F.
en 1907	fr. 7,254,578	fr. 5,112,071
en 1908	» 7,704,548	» 5,496,849
augmentation sur l'année pré- cédente	<u>fr. 449,970</u>	<u>fr. 384,778</u>

29. *L'instruction pour le personnel des stations, des trains et des bateaux* relative au tarif pour le transport des voyageurs par *abonnements généraux* a été publiée à nouveau.

Les *chemins de fer électriques veveysans* ont été admis, sur leur demande, à participer, dès le 1^{er} janvier 1909, au service des *abonnements généraux*.

30. Le trafic des *billets combinables suisses* accuse une légère augmentation par rapport à l'année dernière.

Les recettes se sont élevées:

	En tout.	Part des C. F. F.
en 1907	fr. 1,609,052	fr. 961,340
en 1908	» 1,653,626	» 999,878
augmentation sur l'année précédente	fr. 44,574	fr. 38,538

Les nouvelles entreprises suivantes ont été admises à participer à ce trafic:

chemin de fer Soleure-Moutier, chemin de fer Langenthal-Jura, chemin de fer Ramsei-Sumiswald-Huttwil, chemin de fer routier Bremgarten-Dietikon, chemin de fer routier Wetzikon-Meilen et chemin de fer Bellinzzone-Mesocco.

31. Le trafic des *billets combinables de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer* accuse de nouveau cette année une diminution considérable, laquelle est sans doute imputable, comme l'année dernière, à la réforme des tarifs allemands, qui a eu pour effet de supprimer les réductions spéciales autrefois accordées sur les parcours allemands.

Les recettes se sont élevées:

	Recettes totales des adminis- trations suisses.	Part des C. F. F.
en 1907	fr. 4,496,712	fr. 2,506,283
en 1908	» 3,899,555	» 2,196,624
diminution sur l'année précédente	fr. 597,157	fr. 309,659

Le *chemin de fer Yverdon-Ste. Croix* et le *chemin de fer Soleure-Moutier* ont été admis à participer à ce trafic.

Nous avons passé une convention avec les chemins de fer français de l'Est et ceux de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui permet à ces administrations de délivrer, dans leurs bureaux d'émission de Paris, des billets combinables pour des parcours suisses, en utilisant à cet effet les billets de l'Union allemande combinés avec des billets français pour les parcours jusqu'à la frontière suisse. La longueur du parcours doit être, comme en service suisse, d'au moins 200 km, et la durée de validité de ces billets est de 45 jours.

32. Le 8 juillet s'est réunie à Zurich une conférence extraordinaire de l'Association des administrations intéressées au trafic du lac de Constance, pour continuer la discussion sur la question de l'*abaissement des taxes voyageurs sur les bateaux du lac de Constance*, dont il a déjà été fait mention, sous chiffre 33, à la page 112 de notre rapport de gestion de 1907. Nous avons persisté dans notre opposition, mais les chemins de fer autrichiens de l'Etat ayant modifié leur attitude dans l'intervalle, nous avons finalement cru devoir nous déclarer disposés, en principe, à reviser le tarif et à soumettre la question à un nouvel examen. Cette affaire a de nouveau été discutée à la conférence ordinaire qui a eu lieu à St. Gall les 18 et 19 août; on s'est mis d'accord de dresser tout d'abord, pendant un an environ, la statistique du trafic des voyageurs, afin de posséder une base sûre pour calculer la portée financière des diverses réformes proposées.

33. Du 4 au 6 mars a eu lieu à Venise une séance de la Commission pour les affaires du *service des voyageurs de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer*, et nous y avons délégué un représentant.

c. Service des animaux vivants.

1. Le Conseil fédéral a approuvé, vers la fin de l'année, les *nouvelles dispositions sur l'affranchissement des transports d'animaux vivants*, dont nous parlions dans nos rapports de gestion de 1906 et 1907. Cette modification sera mise en vigueur l'année prochaine.

2. D'entente entre les administrations intéressées, il a été décidé de publier une *nouvelle édition du tarif général*

suisse pour le transport des animaux vivants, cet imprimé devant être modifié et complété en maints endroits. Par la même occasion, on a dû rééditer aussi l'instruction relative à ce tarif. Les projets ont été élaborés puis arrêtés définitivement par la 14^e conférence commerciale de l'Association, réunie à Berne, pour être soumis au Département des chemins de fer.

Ladite conférence s'est aussi occupée de la *revision du tarif des taxes à percevoir pour la désinfection du matériel ayant servi au transport d'animaux*. Elle a jugé nécessaire et a décidé d'élever les taxes actuelles en raison des frais considérables imposés aux administrations par les nouvelles prescriptions sur la désinfection des wagons édictées par le Conseil fédéral, ainsi que du renchérissement des salaires survenu ces dernières années. Cette décision sera exécutée à l'occasion de la réédition du tarif des frais accessoires, actuellement en préparation.

3. Le 15 mars est entré en vigueur un nouveau tarif pour le transport par charges incomplètes des animaux vivants en trafic direct entre certaines stations des *chemins de fer de l'Oberland bernois*, d'une part, des chemins de fer fédéraux et de quelques chemins de fer privés, d'autre part.

4. La *Ligue suisse des paysans* nous a demandé d'accorder, pour le transport des vaches et génisses d'élevage primées conduites à des stations de monte de taureaux primés, des réductions de taxes analogues à celles octroyées pour les étalons appartenant à la Confédération et pour les juments conduites aux stations de monte, c'est-à-dire le transport gratuit, en petite vitesse, pour le retour à la station expéditrice primitive. Nous avons répondu, en indiquant nos motifs, que cette concession mènerait trop loin et que nous ne pouvions pas l'accorder.

5. Nous n'avons pas pu prendre en considération une requête que nous ont adressée un certain nombre de boucheries chevalines pour nous demander d'accorder, pour le *transport des chevaux destinés à l'abatage*, les mêmes taxes que pour les animaux de la race bovine.

d. Service des marchandises.

1. Les chemins de fer fédéraux et celui de l'Emmental ont conclu avec le chemin de fer Langenthal-Huttwil, en sa qualité d'administration chargée de l'exploitation de la ligne *Ramsei-Sumiswald-Huttwil*, ouverte à l'exploitation le 1^{er} juin, la convention suivante sur l'acheminement des marchandises à destination et en provenance des stations de ce dernier chemin de fer et en transit par cette ligne:

a. le trafic des marchandises à destination et en provenance des stations intérieures du chemin de fer Ramsei-Sumiswald-Huttwil est acheminé par la voie la plus courte d'après les distances de tarif;

b. le trafic des marchandises de la station de Ramsei pour les lignes Huttwil-Langenthal et Huttwil-Wolhusen et au delà, ou inversement, est entièrement cédé au chemin de fer Ramsei-Sumiswald-Huttwil lorsqu'il constitue la voie la plus courte d'après les distances de tarif;

c. le même principe est admis pour tout le trafic des marchandises à destination et en provenance des stations intérieures des lignes Langenthal-Huttwil et Huttwil-Wolhusen;

d. quant au trafic des marchandises de Berthoud loco et transit et des stations du chemin de fer de l'Emmental (celle de Zollbrück exceptée) et du chemin de fer Berthoud-Thoune à destination et en provenance de Wolhusen et au delà, dans la direction de Lucerne, il est cédé jusqu'à concurrence de 40 % à la ligne Ramsei-Sumiswald-Huttwil, lorsqu'elle constitue la voie la plus courte d'après les distances de tarif; il en est de même du trafic de Langnau loco et transit et du trafic de la station de Zollbrück du chemin de fer de l'Emmental en provenance et à destination de Langenthal et au delà dans la direction d'Olten.

2. La halte de *Dompierre* ayant été érigée, pour le 1^{er} janvier, en station faisant le service complet, il a fallu la faire figurer dans les tarifs marchandises internes et directs.

3. Des augmentations de taxes sont entrées en vigueur le 1^{er} avril sur le *chemin de fer de la Vallée de la Singine*.

Les modifications nécessitées par cette mesure ont été effectuées en ce qui concerne le trafic avec les stations suisses.

4. La nouvelle station de *Wiler du chemin de fer de l'Emmental*, située entre Gerlafingen et Utzenstorf, a été ouverte le 1^{er} mai.

Les distances et les taxes pour le transport des marchandises à destination et au départ de cette station ont été mises en vigueur le 1^{er} et le 15 mai.

5. Des modifications ont été apportées à la convention avec l'administration fédérale des postes concernant le transport sur le *lac de Constance des colis de messageries* non soumis à la régle postale; elles ont pour effet de simplifier le mode de fixation de l'indemnité annuelle.

6. Les modifications suivantes ont été apportées aux *tarifs exceptionnels*:

a. Le « *lait pur, bouilli, en bidons* » a été éliminé de la nomenclature des articles soumis au tarif exceptionnel suisse N° 3 pour le transport de denrées alimentaires en vitesse accélérée.

b. En ce qui concerne le *tarif exceptionnel N° 4 pour le pain, le beurre frais, la viande fraîche, le lait liquide, la crème, etc.*, il a été mis en vigueur des taxes pour les envois expédiés par d'autres routes que les voies ordinaires d'acheminement, mais que les expéditeurs prescrivent pour accélérer le transport.

c. Les modifications nécessitées par l'augmentation des distances du chemin de fer de la vallée de la Singine et l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer Ramsei-Sumiswald-Huttwil ont été apportées au tarif exceptionnel suisse N° 6 pour le transport des *céréales, etc.*

d. Le schéma de taxes divisé en trois parties et quelque peu compliqué du *tarif exceptionnel N° 41 pour le transport du lait par abonnement* sera abrogé et remplacé par un nouveau schéma établi sur les bases suivantes:

1. somme fixe de fr. 1 par abonnement pour les frais;
2. taxes de transport déterminées comme suit sans égard à la durée de validité de l'abonnement:

	Taxe kilométrique par quantité journalière de 5 litres
de 1 à 5 km.	0,212 ct.
» 6 à 10 »	0,172 »
» 11 à 20 »	0,142 »
à partir de 21 km.	0,1032 »

Une nouvelle édition de ce tarif sera publiée le 1^{er} mai 1909; à cette occasion, il sera apporté aux conditions d'application les changements et les simplifications dont l'expérience aura démontré la nécessité. Si l'on a décidé d'abroger le schéma de taxes en trois parties, c'est que la gradation qu'il implique, c'est-à-dire la réduction des taxes suivant la *durée de validité* de l'abonnement, engage fréquemment les expéditeurs de lait à prendre des abonnements à long terme, qui au bout d'un certain temps ne correspondent plus à la situation. La transformation du schéma en trois parties en un autre en une seule partie n'entraîne pas, somme toute, d'élévation de taxes, de sorte que, tout compte fait, le produit de ces transports demeurera à peu près le même pour les chemins de fer fédéraux.

7. En *trafic interne* nous avons accordé des *réductions de taxes*:

a. pour le transport du *gypse à bâtir* et du *gypse pour l'amendement des terres*, de Frick, Bex et Villeneuve à la Chaux-de-Fonds et au Locle;

b. pour la *fourniture de la pierre* destinée à la construction de digues près d'Augst-Wyhlen, sur les parcours de Göschenen, Gurtnellen et Wassen à Bâle C. F. F., afin de faciliter la concurrence contre les fournisseurs étrangers;

c. pour le transport de *scories* et de *déchets* de Choindoz à Delémont, moyennant certaines dispositions restrictives en ce qui concerne l'utilisation des wagons et les délais de chargement et de déchargement; ces matières de peu de valeur peuvent, de cette façon, être encore utilisées;

d. pour le transport de *pavés* d'Alpnach-Dorf à Bâle, afin de faciliter la concurrence contre les produits étrangers;

e. la gratuité du transport des *dons de toute sorte* faits en faveur des *incendiés de Bonaduz* (Grisons), pour autant

que ces dons étaient adressés au comité de secours des incendiés.

8. Le comité de la bourse des grains de Zurich nous a priés de créer, dans l'intérêt de l'uniformité du service, un *inspectorat des entrepôts de céréales des chemins de fer fédéraux*. Nous avons répondu que cette mesure n'était pas nécessaire, attendu que la centralisation désirée du service des entrepôts peut très bien se réaliser sans la création d'un inspectorat et sans les frais considérables qu'il entraînerait.

9. Le *bâtiment servant d'entrepôt à la gare aux marchandises* de Zurich avait été supprimé le 1^{er} octobre 1897, à l'occasion de l'ouverture, à la même date, du bureau de douane principal institué dans cette ville. Il n'existait, à cette époque, aucune raison de le maintenir, car il ne servait plus guère qu'à l'entrepôt de marchandises destinées à la ville de Zurich et aux environs. La chambre zurichoise du commerce avait consenti à cette suppression, mais s'était toutefois réservé de demander le rétablissement de cet entrepôt en cas de besoin, et la Direction générale des douanes s'était déclarée d'accord. Ce besoin s'est fait sentir plus tôt qu'on ne l'avait supposé alors. La chambre zurichoise du commerce affirme en effet que le commerce suisse de transit a fortement augmenté d'importance ces dernières années et qu'on se ressent de plus en plus, à Zurich, de l'absence d'un entrepôt où puissent se faire les opérations douanières de transit; elle a par conséquent proposé à la Direction du III^e arrondissement de construire à cet effet un bâtiment sur le terrain de la gare aux marchandises de Zurich. Après avoir examiné minutieusement cette question sous toutes ses faces nous avons pris les décisions suivantes:

1^o Il est décidé, en principe, de construire à Zurich un bâtiment servant d'entrepôt douanier, dont la nécessité doit être considérée comme établie.

2^o Les chemins de fer fédéraux se chargent de construire et d'exploiter cet entrepôt à des conditions à convenir avec la chambre zurichoise du commerce.

3^o Les constructions devront être établies le plus simplement possible, d'après les besoins actuels, mais de manière à pouvoir, cependant, être agrandies en tout temps sans difficultés en cas d'accroissement du trafic.

Nous avons invité la Direction du III^e arrondissement à poursuivre cette affaire dans les limites fixées par nos décisions et à nous présenter des propositions sur la grandeur à donner au bâtiment, sur son agencement intérieur et les frais, ainsi que sur la convention à passer avec la chambre du commerce au sujet de sa participation aux frais de construction et d'exploitation.

10. La concession que nous avons accordée à la *société anonyme du port du Rhin*, à Bâle, en consentant à appliquer les *tarifs réduits d'exportation* et les taxes réduites Italie-Bâle transit aux expéditions qui arrivent à Bâle ou qui en partent par voie d'eau (v. rapport annuel de 1907, page 122, n^o 34), a été étendue aux expéditions qui ont séjourné temporairement, sous le contrôle du chemin de fer, dans les entrepôts de ladite société.

11. Parmi les affaires traitées dans les *conférences commerciales de l'Association de chemins de fer suisses* ou réglées par correspondance par l'*Association*, nous citerons les suivantes:

a. Il a été fait droit à une requête de la maison P. Buchet, à Genève, demandant que l'*air comprimé soit admis au transport par chemin de fer* aux conditions prévues pour l'oxygène, l'hydrogène et le gaz d'éclairage comprimés.

b. Il a été fait droit également à une demande de la société anonyme « Carbonite » pour la fabrication d'explosifs, à Hambourg, tendant à ce que son *nouvel explosif de sûreté « plastrotyle »* soit admis sous chiffre XIV de l'annexe n^o V au règlement de transport.

c. Une requête de M. J. Langhard, chimiste à Unterstammheim, demandant d'*admettre un nouvel explosif, nommé « nitrolite », au transport par chemin de fer* a été accueillie favorablement.

d. De *nouvelles prescriptions sur l'expédition de wagons-réservoirs français vides appartenant à des particuliers* ont été édictées, dans le but de parer à certaines irrégularités.

e. Les *observations et demandes formulées par le Département des chemins de fer* au sujet du projet de I^{er} supplé-

ment au règlement de transport suisse, mentionné au chiffre 27, page 118 de notre rapport de 1907, ont été discutées.

f. Notre proposition tendant à *modifier les conditions de transport des peaux fraîches*, contenues dans l'annexe V au règlement de transport, a été adoptée; ensuite de cette modification les peaux fraîches non salées sont traitées de la même manière que les peaux salées.

g. La proposition formulée par nous à la demande de la société suisse des brasseurs et tendant à ce que les *délais prolongés de chargement et de déchargement des wagons-réservoirs appartenant à des particuliers suisses* et les *indemnités de retard réduites* fussent *concedés, d'une manière générale, pour tous les wagons suisses appartenant à des particuliers* a été également adoptée.

h. Il a été fait droit à la demande des Raffineries d'huiles et graisses végétales, à Carouge (Genève), sollicitant la *gratuité de transport pour la glace chargée, dans le but de conserver la graisse pendant le transport, avec les expéditions de graisses végétales comestibles effectuées par wagons complets*, dans ce sens que la même faveur est étendue aussi au beurre naturel.

i. Il a été décidé d'augmenter *les frais de désinfection du matériel* ayant servi au transport de certaines marchandises admises conditionnellement, telles que les déchets d'animaux, sujets à putréfaction, le fumier et autres matières fécales, y compris celles qui proviennent des fosses d'aisances, etc.

k. Il a été fait droit à une demande de la maison A. et W. Allendorf, à Schœnebeck s/Elbe, tendant à l'*admission de la « dorfite » et de l'« aldorfite »* au nombre des *explosifs* énumérés sous n° XXXV^c dans l'annexe V au règlement de transport.

12. Parmi les tarifs directs avec l'*Allemagne*, les divers fascicules des tarifs avec la *Saxe* ont été publiés à nouveau. Le titre des « tarifs pour le trafic des marchandises nord allemand suisse » a été remplacé par: « *Tarifs pour le trafic des marchandises prusso-hessois—suisse* ». Ceux de ces tarifs applicables au trafic entre les territoires de l'est et du centre de l'Allemagne et tout le territoire suisse ont été remaniés

et réédités; il en est de même des tarifs pour les transports en provenance de la région carbonifère de la Ruhr et à destination de la Suisse.

13. En ce qui concerne le trafic *bavarois-suisse*, un nouveau fascicule de tarif contenant des taxes pour le trafic avec le Gothard a été élaboré. Il a été établi en outre des tarifs exceptionnels pour les céréales et le bois.

14. Le 1^{er} juillet a paru une nouvelle édition du fascicule I, partie B (contenant les prescriptions générales de tarif et la classification des marchandises) des tarifs pour le *trafic franco-allemand par l'Alsace-Lorraine*. Cette partie de tarif a été déclarée applicable aussi, à partir du 15 juillet, à l'expédition des marchandises entre Delle-frontière, d'une part, et Bâle, d'autre part.

15. Les négociations qui se poursuivent depuis deux ans avec la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée au sujet de l'établissement d'un tarif pour le trafic direct des marchandises *P. L. M.-Suisse* ont donné lieu, vers la fin de l'année, à une nouvelle conférence avec les chemins de fer P. L. M., à laquelle on est tombé d'accord sur les points encore en suspens, de sorte qu'on peut s'attendre à ce que l'affaire aboutisse enfin à un résultat satisfaisant.

16. Le *tarif commun international de transit n° 400 pour le service entre Bâle et les ports du nord de la France* a été réédité pour le 1^{er} novembre; on y a introduit les modifications apportées, quant à la classification, au tarif de concurrence applicable entre Bâle et les ports belges.

17. Il a été mis en vigueur pour le trafic avec la *Belgique* et les *Pays-Bas*:

une nouvelle édition des prescriptions de tarif et de la classification des marchandises;

un III^e supplément au tarif pour le transport des marchandises entre les Pays-Bas et Bâle, lequel contient des taxes exceptionnelles pour divers articles;

un IV^e supplément au fascicule 2^b du tarif pour le transport des marchandises entre la Belgique et Bâle, conte-

nant des taxes exceptionnelles pour le transport de verres à vitres, etc., en trafic avec la Suisse occidentale;

de nouveaux tarifs pour le transport de la houille Belgique-Bâle et Belgique-Suisse.

18. La partie IIB des tarifs pour le *trafic allemand-italien*, contenant des tableaux de taxes pour les parcours italiens, et le tarif exceptionnel pour la houille, etc. ont été édités à nouveau.

19. En ce qui concerne le *trafic franco-italien*, on travaille à l'élaboration des tarifs avec les chemins de fer au delà du P. L. M.

20. Il a été publié une nouvelle édition des parties des tarifs *allemands-sud français* qui contiennent les tableaux de taxes pour les parcours non français et les parcours français.

21. La nationalisation des réseaux du Nord-Est et de l'Union suisse a eu pour effet de modifier sensiblement la *situation* de ces réseaux, *au point de vue de la concurrence, par rapport aux chemins de fer d'Etat d'Autriche-Hongrie et de Bavière*. Ainsi la concurrence entre le Nord-Est et l'Union suisse, qui assurait à la voie Bregenz-lac-Romanshorn divers avantages sur les voies de Buchs (Rheintal) et de St. Margrethen, a cessé d'exister. Comme les chemins de fer fédéraux ont des intérêts plus considérables par ces deux dernières voies, nous avons proposé aux chemins de fer autrichiens de l'Etat, tôt après la nationalisation, de régulariser à nouveau nos rapports réciproques en matière de trafic des marchandises d'une manière conforme au nouvel état de choses. Les négociations se sont poursuivies sans interruption jusqu'ici, et les nouvelles conventions n'ont pu être mises en vigueur que le 1^{er} juillet 1908 par la publication de nouvelles prescriptions d'acheminement. Nous en relevons ce qui suit:

elles règlent à nouveau la répartition du trafic de l'Arberg entre les routes Bregenz-lac-Romanshorn, St. Margrethen et Buchs (Rheintal) en augmentant la participation de ces deux dernières voies;

elles fixent le mode de formation des taxes austro-hongroises jusqu'à Buchs (Rheintal) et St. Margrethen, d'une part, et jusqu'à $\frac{\text{Bregenz}}{\text{Lindau}}$ d'autre part;

elles modifient la répartition des taxes par Bregenz et Lindau-lac-Römanshorn au profit des parcours suisses jusqu'à et à partir de Romanshorn;

elles règlent la manière réciproque de traiter, sous le rapport des tarifs, le trafic de réexpédition à Bregenz, Feldkirch, Romanshorn, Rorschach et Buchs (Rheintal).

22. *L'Union austro-hongroise—suisse* a mis en vigueur de nouvelles éditions du tarif exceptionnel pour le transport du *bois en provenance de la Hongrie*, du tarif pour le transport du *sucre expédié d'Autriche* et de celui pour le transport de colis grande et petite vitesse entre la *Hongrie* et la Suisse. En outre, de nouveaux tarifs sont entrés en vigueur pour le transport de céréales, de légumes à cosses, etc., au départ de *stations hongroises de chemin de fer et de navigation* et à destination de la Suisse et de la France.

23. *L'Union austro-hongroise—française* a mis en vigueur, le 1^{er} janvier 1908, une nouvelle édition du tarif exceptionnel pour le *bois en provenance de la Hongrie*.

24. La loi française du 11 janvier 1902 sur le tarif douanier prévoit (poste 719 du tableau D) une notable majoration des droits d'entrée pour les marchandises provenant d'entrepôts. Elle fait cependant une exception pour les marchandises qui sortent d'entrepôts situés dans le pays même de production et sont importées directement en France. Pour les « bois communs », cette majoration est de fr. 10 par tonne. Il est bientôt devenu impossible, dans ces conditions, d'*entrepôser aux stations frontières suisses* de Buchs (Rheintal) et Romanshorn les *bois de provenance autrichienne et hongroise*, ce qui est préjudiciable tant aux chemins de fer suisses de transit qu'aux commerçants intermédiaires. De nombreuses démarches ont été faites, par conséquent, auprès de l'administration française des douanes pour obtenir qu'elle renonce au moins à la majoration sur les bois entreposés à *Buchs*, puisque ces bois y sont soumis au contrôle des autorités douanières autrichiennes et que ces entrepôts pourraient, dès lors, être assimilés à ceux situés sur territoire autrichien. Ces démarches n'ont pas abouti; les autorités françaises ont déclaré ne pas pouvoir faire d'exception pour les entrepôts de Buchs, en raison des conséquences qui en résulteraient.

25. Les chemins de fer suivants ont été soumis à la *convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer*: la ligne à voie normale Ramsei-Sumiswald-Huttwil (avec l'embranchement Sumiswald-Grünen-Wasen i. E.), ouverte à l'exploitation le 1^{er} juin; la ligne à voie étroite Samaden-Pontresina du chemin de fer rhétique et le tronçon Le Châtelard-Trient local—Le Châtelard-Trient frontière de la ligne à voie étroite Martigny-Le Châtelard, enfin le chemin de fer électrique à voie étroite Bellinzona-Mesocco.

Il a été publié une nouvelle liste des lignes de chemin de fer soumises à la convention internationale.

26. Il a paru deux nouveaux suppléments (XIII^e et XIV^e) à la *liste des objets auxquels la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer n'est pas applicable*.

27. Une *nouvelle édition de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer*, élaborée par l'Office central des transports internationaux à Berne, est entrée en vigueur le 22 décembre 1908. Elle tient compte des modifications et compléments résultant de la II^e convention additionnelle, du 19 septembre 1906. Par suite de cette réédition, les *dispositions réglementaires* (partie I A des tarifs) pour le *service des marchandises allemand-suisse, suisse-italien, allemand-italien, belge-italien, belge et néerlandais-allemand, néerlandais-italien, allemand-sud français et allemand-français* ont dû être mises en harmonie avec la convention internationale dont il est fait mention ci-dessus, en sorte qu'il a fallu en publier de nouvelles éditions pour le 22 décembre 1908.

A cette occasion on a inséré dans la nouvelle édition des dispositions réglementaires pour le service allemand-suisse les clauses de la convention conclue le 22 septembre 1908 entre les gouvernements des deux Etats et intitulée « Convention touchant certaines dispositions moins rigoureuses relatives au trafic réciproque entre les chemins de fer de la Suisse et ceux de l'Allemagne en ce qui concerne les objets qui, aux termes de la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer sont exclus du transport ou n'y sont admis que conditionnellement ».

28. La nouvelle édition de l'annexe V au *règlement de transport suisse* mentionnée sous chiffre 27, page 118, de notre rapport de gestion de 1907 a été approuvée par le Conseil fédéral. Elle est entrée en vigueur le 22 décembre 1908.

29. Au cours de l'exercice ont eu lieu les conférences internationales ci-après, auxquelles nous nous sommes fait représenter:

a. conférence ordinaire de l'*Union nord allemande—et prusso-hessoise—suisse*, à Lucerne;

b. conférence de l'*Union allemande—sud française*, à Marseille;

c. conférences générales des *Unions allemande—italienne et sud austro-hongroise—allemande*, à Zermatt;

d. conférence de l'*Union austro-hongroise—suisse*, à Zurich;

e. conférences des *Unions austro-hongroise—française et austro-hongroise—sud française*, à Trieste;

f. une conférence pour l'élaboration de tarifs directs des *chemins de fer français situés au delà du P. L. M. avec l'Italie par le Simplon*, à Florence;

g. deux séances de la *Commission permanente allemande des tarifs*, à Berlin et à Baden-Baden.

e. Contrôle des recettes et décomptes.

1. On a généralisé, au mois de mars, l'application du *procédé de décalque* pour l'établissement des feuilles de route marchandises sur tout le réseau des chemins de fer fédéraux et des lignes privées exploitées par eux. A cette occasion, on a édicté des prescriptions et mis en usage, pour le service des marchandises, de nouveaux formulaires pour la comptabilité des gares.

2. Afin de faciliter aux négociants les règlements de comptes, nous avons autorisé les stations qui reçoivent, pour des expéditions qui leur parviennent à l'adresse de maisons

connues n'ayant ni domicile, ni succursale, ni représentant dans la localité, des dispositions ultérieures de la part de ces maisons, à *accepter aussi des chèques postaux en paiement du port et des autres frais grevant ces expéditions.*

3. La 6^e conférence des chefs de contrôle s'est réunie à Langnau le 28 novembre; elle s'est occupée de diverses questions d'expédition et de décompte.

4. Il a été procédé à 1919 *revisions des caisses et des livres* des stations, entrepôts et bateaux à vapeur, qui se répartissent comme suit entre les quatre arrondissements:

I ^{er} arr.	II ^e arr.	III ^e arr.	IV ^e arr.
568	525	494	332

Nous avons à signaler à cet égard les irrégularités suivantes:

a. On a découvert dans 23 stations des déficits relativement élevés; en revanche, on a constaté dans la caisse d'un important bureau de vente des billets un fort excédent dont l'origine n'a pas encore pu être établie jusqu'ici. Les enquêtes auxquelles on a procédé ont conduit à la révocation de trois fonctionnaires qui s'étaient approprié des fonds de leurs caisses et au transfert de quatre autres fonctionnaires à des postes où ils n'ont plus de fonds à gérer. Plusieurs employés ont été punis de peines disciplinaires; dans un cas, les pièces de l'enquête ont été transmises à l'autorité judiciaire compétente. L'enquête sur quelques autres cas n'est pas encore terminée, mais il est à prévoir que l'administration n'aura aucun dommage à supporter, comme cela a d'ailleurs été le cas pour ceux qui sont déjà liquidés.

b. On a constaté, dans un bureau d'expédition des marchandises, des détournements de recettes locales commis par le comptable responsable; la Direction d'arrondissement dont relevait ce fonctionnaire l'a révoqué.

c. Des effractions ont été commises aux stations de *Villeret* et de *Colombier*, dans la nuit du 27 au 28 janvier et dans la soirée du 20 décembre. Une somme de fr. 156.85 a été volée à Villeret et 50 francs environ à Colombier.

5. En matière de *crédits pour frais de transport* nous avons à signaler les affaires suivantes:

	Arrondissements				Total
	I	II	III	IV	
a. Ouverture de nouveaux crédits .	24	35	43	26	128
b. Modifications apportées à des crédits existants	15	48	79	25	167
c. Crédits supprimés	10	13	13	7	43
					<u>338</u>

6. Un nouveau *catalogue uniforme des imprimés* a été édité dans le courant du mois d'août.

7. Nous faisons suivre ce rapport d'un *tableau comparatif des recettes d'exploitation* des C. F. F. pour les années 1907 et 1908, y compris celles de l'exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance, et nous renvoyons à l'explication relative aux fluctuations du trafic, qui fait suite à ce tableau.

Recettes d'exploitation des chemins de fer fédéraux.

1907 (2463 km.)		1908 (2463 km.)		Comparées à 1907 en plus en moins	
Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.
<i>A. Trafic du chemin de fer.</i>					
<i>I. Produit du transport des voyageurs</i>					
56,283,797. 04	41,18	58,046,388. 13	42,78	1,762,591. 09	—
<i>II. Produit du transport des bagages, des animaux et des marchandises :</i>					
5,508,344. 96	4,03	5,670,987. 51	4,18	162,642. 55	—
2,404,947. 03	1,76	2,326,024. 34	1,71	—	78,922. 69
72,476,753. 91	53,03	69,659,596. 83	51,33	—	2,817,157. 08
80,390,045. 90	58,82	77,656,608. 68	57,22	—	2,733,437. 22
136,673,842. 94	100	Total	135,702,996. 81	100	— 970,846. 13
<i>B. Exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance.</i>					
197,747. 92	24,79	211,384. 12	26,64	13,636. 20	—
10,356. 27	1,30	12,756. 79	1,61	2,400. 52	—
5,055. 89	0,63	3,853. 03	0,49	—	1,197. 86
584,491. 64	73,28	565,410. 07	71,26	—	19,081. 57
797,651. 72	100	Total	793,409. 01	100	— 4,242. 71

Il ressort de ce tableau comparatif des recettes d'exploitation pour les années 1907 et 1908 que le *trafic du chemin de fer (A)* accuse pour l'année 1908 une diminution se traduisant par une moins-value de recettes de fr. 970,846.13. Les diverses catégories de trafic présentent les différences suivantes, exprimées en pour-cent:

Trafic des voyageurs . . .	+3,13 %	(1907: +5,17 %)
Trafic des bagages . . .	+2,95 %	(1907: +6,31 %)
Transport des animaux . . .	-3,28 %	(1907: -2,33 %)
Transport des marchandises . . .	-3,88 %	(1907: +10,21 %)

L'augmentation des recettes du service des bagages correspond approximativement à celle des recettes provenant du service des voyageurs, alors que la diminution des recettes des transports d'animaux est à peu près parallèle à la moins-value qu'accuse le trafic des marchandises. Nous avons à relever ce qui suit au sujet des deux principales catégories de trafic:

Service des voyageurs. Les divers mois présentent, comparativement à l'année précédente, les différences suivantes:

Janvier	+	fr. 370,066
Février	+	» 311,752
Mars	—	» 68,637
Avril	+	» 342,929
Mai	+	» 6,567
Juin	+	» 440,704
Juillet	—	» 31,623
Août	+	» 217,663
Septembre	—	» 212,194
Octobre	+	» 119,528
Novembre	+	» 182,836
Décembre	+	» 83,000

La différence en moins qui s'est produite au mois de mars provient uniquement d'un déplacement de trafic entre les mois de mars et d'avril: en 1907, le trafic des jours de fête de Pâques s'est effectué en mars alors qu'il a eu lieu au mois d'avril en 1908. La minime plus-value (fr. 6567) du mois de mai provient aussi d'une cause analogue (le trafic des fêtes de Pentecôte a eu lieu en juin et non en mai). En revanche, les diminutions de recettes des mois de juillet (fr. 31,623) et de septembre (fr. 212,194) sont des moins-values effectives,

ne résultant pas de déplacements de trafic; la cause principale de ces diminutions est le mauvais temps. Le temps incertain du mois de juillet n'a pas permis au mouvement des étrangers de se développer d'une manière complète; le trafic du mois de septembre, d'ordinaire encore fort, a souffert beaucoup, lui aussi, du temps peu favorable. La plus-value totale d'environ 1,800,000 francs sur l'année 1907 peut être considérée comme satisfaisante; elle correspond presque exactement à nos prévisions.

Alors que les recettes ont augmenté de 3,13 %, le nombre des voyageurs transportés s'est accru de 3,74 %. L'augmentation des recettes ne correspond donc pas tout à fait à l'accroissement du nombre des voyageurs. Pendant les six dernières années, la recette moyenne par voyageur a été de:

1903	.	.	.	.	87,8	centimes
1904	.	.	.	.	83,5	»
1905	.	.	.	.	81,4	»
1906	.	.	.	.	82,4	»
1907	.	.	.	.	80,7	»
1908	.	.	.	.	80,0	»

Le trafic des voyageurs sur la *ligne du Simplon* a continué à s'accroître pendant l'année 1908; les recettes du parcours Brigue-Iselle s'élèvent à fr. 702,800 alors qu'elles étaient de fr. 635,700 pour l'année 1907.

Service des marchandises (y compris les bagages et les animaux vivants). Dans notre rapport à l'appui du budget de 1908, pages 5 et 6, nous avons laissé entrevoir que le développement extraordinaire du trafic pendant les années 1906 et 1907 pourrait bien avoir atteint son point culminant. Les résultats de l'exercice 1908 ont confirmé nos prévisions: les recettes n'accusent non seulement aucune augmentation, mais elles ont même subi une diminution importante. Tous les mois, à l'exception de février, accusent un fléchissement des recettes vis-à-vis de l'année précédente, savoir:

Janvier	.	.	.	—	fr. 127,846
Février	.	.	.	+	» 478,422
Mars	.	.	.	—	» 38,095
Avril	.	.	.	—	» 520,924
Mai	.	.	.	—	» 206,779

Juin	—	fr. 203,975
Juillet	—	» 209,630
Août	—	» 489,978
Septembre	—	» 176,153
Octobre	—	» 343,692
Novembre	—	» 538,787
Décembre	—	» 356,000

La moins-value totale des recettes s'élève à fr. 2,733,437. Les recettes provenant du transport des marchandises (y compris les bagages et les animaux vivants) sont restées de ce fait de fr. 2,343,391 au-dessous de nos prévisions.

Le nombre des tonnes de marchandises transportées a passé de 12,234,219 à 11,758,531, c'est-à-dire a diminué de 475,688 soit de 3,88 %. Les quantités transportées ont donc diminué en proportion des recettes. Pendant les six dernières années, la recette moyenne par tonne a été la suivante:

1903	fr. 7,34
1904	» 7,01
1905	» 6,75
1906	» 6,72
1907	» 6,61
1908	» 6,60

Le *trafic du Simplon* n'a pas subi en 1908 un accroissement notable en ce qui concerne le transport des marchandises; en revanche, les transports d'animaux vivants ont fortement augmenté.

Exploitation des bateaux du lac de Constance. Le tableau des recettes qui précède, lettre B, donne du trafic sur le lac de Constance à peu près la même image que pour le trafic du chemin de fer: un accroissement normal des recettes du service des voyageurs et des bagages et une diminution de celles provenant du transport des marchandises et des animaux vivants. Le fléchissement du trafic des marchandises est un peu moins prononcé que celui du trafic du chemin de fer (3,26 vis-à-vis de 3,88 %). Les recettes des transports d'animaux vivants ont subi cependant une diminution plus importante. Toutefois, si l'on prend en considération l'accroissement extraordinaire du trafic en 1907, on s'aperçoit que les résultats du trafic sur le lac de Constance sont sensiblement les mêmes que ceux du trafic du chemin de fer,

c'est pourquoi les chiffres ci-dessus ne donnent lieu à aucune observation spéciale.

f. Détaxes.

Bien que la totalité du trafic de l'année 1908 n'atteigne pas le chiffre obtenu en 1907, les affaires traitées par le bureau de détaxe ont augmenté néanmoins de 2200 environ cette année comparativement à l'année 1907.

Le tableau ci-après donne un aperçu des nouvelles réclamations et demandes de remboursement de taxes traitées en 1908, ainsi que des sommes payées pendant cette période par les chemins de fer fédéraux ou mises à la disposition d'autres administrations.

	Nombre de nouvelles affaires	Sommes mises à la charge des C. F. F. Fr.
a. Réclamations pour fausse application des tarifs, des prescriptions de tarif, etc.	10,137	{ 178,335. 95 (marchandises) 266. 98 (bagages) 273. 79 (bétail)
b. Demandes d'application après coup de tarifs de réexpédition et d'exportation	2,245	202,908. 92
c. Demandes tendant à obtenir la concession des taxes plus réduites des routes concurrentes étrangères	2,702	212,025. 14
d. Demandes de restitution de taxes (détaxes), basées sur des autorisations de la Direction générale et des anciennes compagnies	450	230,930. 07
e. Fourvoiements de marchandises (erreurs d'acheminement)	2,637	13,717. 54 ¹⁾
f. Réclamations portant sur des billets	4,608	35,648. 65
g. Demandes de détaxe concernant des abonnements généraux non entièrement utilisés	449 ²⁾	62,920. — ³⁾
h. Primes payées au personnel des trains pour la découverte de l'emploi abusif d'abonnements généraux	106	530. — ³⁾
	Total	23,334 987,557. 04

¹⁾ En revanche, les chemins de fer fédéraux ont touché fr. 11,812. 15.

²⁾ 278 cas en raison de la sortie du titulaire de la maison de commerce;

124 " pour cause de maladie ou de mort;

33 " d'absence prolongée hors du pays;

9 " en raison d'échange d'abonnements contre des abonnements pour 2 personnes de la même maison de commerce;

5 " ensuite de l'arrestation du titulaire.

³⁾ Ces sommes sont supportées par les administrations qui participent au tarif des abonnements généraux.

IV. Département de l'exploitation.

a. Généralités.

1. Nous sommes convenus, le 14 janvier, avec l'administration du Gothard, que les *effets d'uniforme à délivrer pour le 1^{er} mai 1909 au personnel qui passera au service des chemins de fer fédéraux lors de la nationalisation du réseau du Gothard* seraient distribués par l'économat de cette compagnie, pour le compte de notre administration, d'entente avec l'économat du II^e arrondissement.

2. Nous avons signé, le 14 janvier, le *contrat* conclu entre les administrations des chemins de fer intéressés et la Direction générale de la compagnie internationale des wagons-lits, à Bruxelles, pour la *création d'un train de luxe entre Altona et Gênes par Hambourg-Brême-Cologne-Wiesbaden-Bâle et le Gothard (express du Lloyd)*. Ce train se compose de matériel de la compagnie internationale des wagons-lits et circule quotidiennement dans les deux sens. Le contrat est conclu pour une durée de quinze ans à dater du 1^{er} mai 1908. La course d'inauguration, à laquelle nous étions représentés, a eu lieu le 14 octobre, et le service régulier de ce train a commencé le lendemain, 15 octobre.

3. Les *vareuses d'été* dont nous parlions dans notre rapport de gestion de 1907 (page 134, ch. 10) ayant été délivrées, l'année dernière, au personnel des trains et à une partie des agents des stations assurant le service extérieur, nous avons fixé, le 17 janvier, la *durée de ces vêtements* et prolongé en conséquence celle des tuniques.

4. Le 17 janvier, nous avons décidé de *mettre à la disposition du personnel des trains, dans les corps de garde, aux frais de l'administration, le matériel nécessaire au nettoyage*

des vêtements et des chaussures (brosses à habits, brosses à souliers, cirage, etc.).

5. Une *réunion de la commission chargée de reviser le tarif pour les avaries aux voitures en trafic international* a eu lieu à Zurich, les 23 et 24 janvier, sous la présidence des chemins de fer fédéraux.

6. Nous avons approuvé le 31 janvier de nouvelles *prescriptions sur les draps servant à la confection des uniformes du personnel des chemins de fer fédéraux*.

7. Par arrêté du 4 février, le Conseil fédéral a abrogé les chapitres III et IV (art. 37 à 49) de l'*ordonnance du 30 décembre 1899 sur les mesures protectrices à prendre contre le choléra et la peste*, en ce qui concerne les entreprises de transport et le service des voyageurs, des bagages et des marchandises, et les a remplacés par de *nouvelles dispositions*.

8. Afin de compléter, sur un nouveau point, l'unité dans l'exploitation nous avons arrêté, le 11 février, le *modèle d'un contrat de camionnage uniforme*. En l'adressant aux Directions d'arrondissement, nous leur avons donné les instructions de principe complémentaires nécessaires à l'introduction de ce contrat.

9. Le Conseil fédéral a approuvé, le 14 février, les *prescriptions* énumérées ci-après, élaborées par la commission fédérale des installations électriques, et en a fixé l'entrée en vigueur au 1^{er} mars 1908:

- a. Prescriptions sur l'établissement et l'entretien des installations électriques à faible courant;
- b. Prescriptions sur l'établissement et l'entretien des installations électriques à fort courant;
- c. Prescriptions sur l'établissement et l'entretien de l'équipement électrique des chemins de fer électriques;
- d. Prescriptions sur l'établissement et l'entretien des parallélismes et des croisements des lignes à faible courant avec les lignes à fort courant et des lignes électriques avec les chemins de fer.

Ainsi se trouvent abrogées et remplacées toutes les dispositions contradictoires sur la matière.

10. Le 18 février, nous avons autorisé la Direction du IV^e arrondissement à s'entendre avec la Direction i. r. des chemins de fer d'Etat, à Innsbruck, en vue d'organiser en commun, pour l'été 1908, c'est-à-dire à partir du 7 juin, des *voyages circulaires du dimanche sur le lac de Constance*; les recettes sont réparties par parts égales et les courses effectuées alternativement par des bateaux des deux administrations.

11. Du 4 au 7 mars a eu lieu à Rome la *conférence européenne pour la fourniture des voitures* pour le service d'été de 1908. Celle pour le service d'hiver 1908/1909 s'est réunie à Danzig du 4 au 7 août. Nous nous sommes fait représenter à l'une et à l'autre.

12. Nous avons nommé, en date du 10 avril, M. Max-Otto Wild, de St. Gall, alors inspecteur de l'exploitation à la Direction générale, aux fonctions de *chef de l'exploitation du II^e arrondissement, à Bâle*. Le Conseil d'administration a ratifié cette nomination le 1^{er} mai.

13. Afin de faciliter aux fonctionnaires pour lesquels la connaissance d'une ou de plusieurs langues est nécessaire ou désirable l'*étude de ces langues dans des cours spéciaux* organisés en dehors des heures de service, nous avons décidé le 15 avril de *rembourser l'écolage* à ceux d'entre eux qui demandent spontanément à fréquenter ces cours et les suivent avec succès. Les Directions d'arrondissement ont été chargées d'exécuter cette décision.

14. Le Conseil fédéral a rendu le 24 avril une *nouvelle ordonnance concernant la fermeture des wagons devant passer en douane*, laquelle est entrée en vigueur le 1^{er} juillet; elle annule et remplace l'ordonnance du 14 janvier 1887 sur le même objet. Elle est applicable au service international entre la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la France, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Roumanie, la Serbie et la Suède; elle est issue des délibérations de la III^e conférence internationale pour l'unité technique

des chemins de fer, qui a eu lieu à Berne du 6 au 18 mai 1907 (v. rapport de gestion de 1907, chiffre 18, page 137).

15. Par pétition du 1^{er} août 1906, les sociétés syndicales du personnel des chemins de fer suisses avaient demandé la *suppression des examens périodiques auxquels est soumis le personnel de l'exploitation*. Conformément au préavis de l'Association de chemins de fer suisses, le Conseil fédéral a décidé, en date du 1^{er} mai, de *maintenir en principe ces examens*, qui sont indubitablement une mesure très efficace propre à accroître la sécurité de l'exploitation. A cette occasion, le Conseil fédéral s'est déclaré d'accord que les prescriptions existantes sur la matière soient revisées conformément à la décision de l'Association de chemins de fer suisses, de manière à stipuler:

- a. que les examens périodiques ne porteront pas sur le texte des règlements, instructions et prescriptions, mais bien sur des exemples pratiques;
- b. que ces examens ne porteront que sur les connaissances et les capacités qui sont nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation, de sorte que, sauf en ce qui concerne l'ouïe et la vue, on n'y soumettra que les fonctionnaires, employés et ouvriers qui sont occupés au service extérieur;
- c. qu'on devra désormais faire davantage que jusqu'ici pour l'instruction du personnel.

Des dispositions dans ce sens ont été insérées dans le nouveau règlement sur l'admission au service, l'instruction professionnelle et les examens du personnel de l'exploitation.

16. Nous avons adopté, le 5 mai, des *prescriptions* uniformes, entrées en vigueur le 1^{er} juillet, pour *l'emploi des téléphones de service*. Elles traitent aussi bien des *téléphones locaux* reliant entre eux, directement ou par l'intermédiaire d'un poste central, divers locaux d'une gare, d'une station ou d'un établissement quelconque du chemin de fer, que des *téléphones de ligne*, qui relient les gares et stations entre elles et avec les haltes, stations de bloc et postes de garde-voie.

17. Le 8 mai nous avons consenti à *prolonger* pour une

nouvelle année, c'est-à-dire jusqu'au 30 avril 1909, la *convention passée avec le chemin de fer du lac de Thoune pour l'exécution à titre provisoire du service de la traction des trains des chemins de fer fédéraux sur le tronçon Thoune-Scherzligen, y compris le passage du personnel et du matériel roulant.*

18. La *société anonyme d'électricité Alioth, à Münchenstein*, nous a demandé par lettre du 12 mai de lui *fournir les éléments pour étudier la question de l'exploitation électrique de la ligne Bâle-Olten*. Nous avons fait droit à cette demande aux mêmes conditions que celles posées à la maison Brown, Boveri & C^{ie}, à Baden (v. rapport de gestion de 1907, chiffre 32, page 140).

19. Le Conseil fédéral a adopté le 26 mai une nouvelle *ordonnance sur l'unité technique en matière de chemins de fer*, qui est entrée en vigueur le 1^{er} juillet et qui abroge et remplace celles du 9 août 1854 et du 14 janvier 1887 sur le même objet. Cette nouvelle ordonnance contient des dispositions notablement plus étendues que l'ancienne, car elle établit des prescriptions non seulement sur l'écartement des voies et le mode de construction des véhicules, mais aussi sur l'état d'entretien de ces derniers et sur le chargement des wagons à marchandises. Ces prescriptions sont issues des délibérations de la III^e conférence internationale pour l'unité technique des chemins de fer, qui a siégé à Berne du 6 au 18 mai 1907 (v. rapport de gestion de 1907, chiffre 18, page 137). Les nouvelles dispositions s'appliquent au service interne de tous les chemins de fer suisses à voie normale, à moins que, en considération de circonstances spéciales et à la demande des administrations intéressées, des exceptions n'aient été formellement autorisées, pour un point ou pour un autre, par le Conseil fédéral; elles s'appliquent en outre en service international entre la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la France, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Roumanie, la Russie, la Serbie et la Suède.

20. Nous avons adopté le 5 juin des *prescriptions sur l'échange de personnel entre les arrondissements des chemins de fer fédéraux en vue de permettre aux agents de se perfectionner dans la connaissance des langues nationales (alle-*

mand, français ou italien) qui ne sont pas leur langue maternelle. Nous avons ainsi donné satisfaction à un vœu émis par le personnel lui-même.

21. Les 11 et 12 juin a eu lieu à Heidelberg la *conférence européenne des horaires* pour le service d'hiver 1908/1909. Celle pour le service d'été de 1909 s'est réunie à Nice les 9 et 10 décembre. Nous nous sommes fait représenter à l'une et à l'autre.

22. Dans sa séance du 14 juillet, le Conseil du I^{er} arrondissement a renouvelé un vœu, déjà exprimé autrefois, tendant à l'*introduction d'un horaire annuel* pour la Suisse. Nous en avons nanti le Département des chemins de fer par rapport du 27 août, et cette autorité nous a répondu le 4 septembre qu'elle ne pensait pas donner suite à cette idée pour le moment. Les raisons qui s'opposent encore, à l'époque actuelle, à l'établissement d'un horaire annuel sont principalement les suivantes:

a. établissement d'horaires distincts pour l'été et pour l'hiver par la plupart des chemins de fer des pays voisins, avec lesquels les horaires suisses doivent être mis en harmonie;

b. réunion biennale des conférences européennes pour l'élaboration des horaires, qui nécessitent, en règle générale, des modifications à l'horaire suisse;

c. différences, suivant les saisons d'été et d'hiver, dans le trafic des voyageurs et des marchandises, spécialement en Suisse, lesquelles obligent à apporter des modifications notables à l'horaire pour chacune de ces saisons.

Tant que les modifications à l'horaire nécessitées par ces circonstances et par d'autres encore devront être soumises aux gouvernements cantonaux, il ne sera guère possible d'introduire un horaire unique pour toute l'année.

23. Par arrêté des 14 et 18 août le Conseil fédéral, faisant application de l'art. 10 de la loi fédérale sur la durée du travail dans l'exploitation des entreprises de transport et de communications, du 19 décembre 1902, a donné suite à une requête de l'Association de chemins de fer suisses et autorisé les administrations à recourir, pendant la période

du 30 août au 22 novembre inclusivement (le jour du Jeûne fédéral excepté), aux mêmes *mesures exceptionnelles* que les années précédentes pour leur permettre de faire face au *trafic d'automne*. Le service d'automne s'est effectué normalement.

24. Par requête du 2 septembre, le Conseil municipal d'Olten nous a demandé d'annuler une décision de la Direction du II^e arrondissement, à Bâle, refusant à cinq agents du service extérieur résidant à Olten l'*autorisation d'accepter le mandat de membres de cette autorité*, et de donner à ladite Direction le pouvoir d'autoriser les agents en question à accepter ce mandat. Nous avons répondu négativement par lettre du 24 septembre, en faisant remarquer que les décisions touchant les demandes d'autorisation à accepter des sièges dans des autorités cantonales ou communales sont du ressort de la Direction dont relèvent les agents intéressés. Dans le cas particulier, disions-nous, l'autorité compétente est donc la Direction du II^e arrondissement, et celle-ci doit trancher selon les instructions arrêtées par le Conseil d'administration dans sa séance du 27 avril 1905 (objet n^o 6 du procès-verbal), aux termes desquelles il n'y a, en principe, pas d'inconvénient à ce que des fonctionnaires des C. F. F. fassent partie d'autorités cantonales et communales, si ces fonctions sont compatibles avec les exigences du service; il était entendu qu'il ne serait pas rationnel que le Conseil d'administration ou la Direction générale voulussent imposer aux Directions d'arrondissement des prescriptions qui dépasseraient les limites d'une instruction de portée générale. La décision critiquée de la Direction du II^e arrondissement, compétente pour la prendre, s'appuie sur la considération que l'exercice du mandat de membre du Conseil municipal n'est pas conciliable avec les exigences du service des cinq agents dont il s'agit, car leur remplacement pendant les absences auxquelles les obligerait l'accomplissement de leurs fonctions publiques se heurterait à de trop grosses difficultés inhérentes au service. Au surplus, nous avons fait remarquer que la Direction d'arrondissement avait donné l'autorisation d'accepter des charges publiques dans la plupart des cas qui s'étaient présentés à Olten.

25. Ensuite d'une proposition du service de l'état-major général attaché au Département militaire (v. rapport de ges-

tion de 1907, chiffre 1, page 132), nous avons fait aménager suivant un nouveau système, à titre d'essai, deux nouvelles voitures de III^e classe de la série C³ pour le transport des malades militaires; ce nouveau système consiste principalement dans l'aménagement de portes latérales pour le chargement des malades, au lieu de portes pratiquées dans les parois de tête. D'accord avec le Département militaire et celui des chemins de fer, ces deux voitures sont considérées comme des modèles pour les 200 voitures de III^e classe, au total, qui doivent être installées de cette manière. Cet aménagement doit s'effectuer au cours des années 1909 et 1910; les chemins de fer fédéraux supporteront les frais supplémentaires de construction, qui s'élèvent à fr. 400 par voiture, et l'administration militaire se chargera de l'acquisition et des frais des supports et autres engins mobiles, ainsi que de leur entretien. Il est convenu d'autre part que pour toutes les autres voitures de II^e et de III^e classe (BC) et de III^e classe (C) des C.F.F. qui seront dorénavant construites ou transformées, les installations spéciales exécutées jusqu'ici en vue du transport des malades militaires et prévues dans le règlement du 27 août 1878 établi par le Conseil fédéral, seront supprimées. Le Conseil fédéral a abrogé ce règlement par arrêté du 27 novembre.

26. Conformément au mandat dont nous avait chargés le Conseil d'administration de rechercher encore d'autres moyens de réaliser des économies (voir rapport à l'appui du budget de 1909, du 26 septembre 1908, page 43), nous avons adressé, en date du 9 octobre, une requête au Département fédéral des chemins de fer au sujet de l'*application de la loi sur la durée du travail*. Dans cette requête, nous avons notamment préconisé de changer quelque peu le mode d'application de cette loi (différence plus marquée, quant aux heures de travail et de présence, entre les grandes gares et les stations peu importantes) et prié le Département des chemins de fer, tout en lui indiquant quelques simplifications susceptibles d'être apportées à cette application, de vouloir bien exercer le contrôle d'une manière plus rationnelle.

27. En date du 10 novembre, nous avons soumis au Conseil d'administration, en complément de notre *rapport* du 4 septembre 1908 *sur la réduction des dépenses*, un rapport supplémentaire concernant les réductions à opérer sur le

nombre des trains de voyageurs et dans les compositions de trains, ainsi que l'application de la loi sur la durée du travail. Le Conseil a adhéré aux conclusions de ce rapport dans sa séance du 28 novembre. Ce même jour, nous avons présenté au Département fédéral des chemins de fer, conformément à l'article 9 du règlement concernant la présentation, l'examen et l'approbation des horaires, du 5 novembre 1903, un projet tendant à la suppression, dès le 1^{er} janvier 1909, de certains trains peu fréquentés ou parallèles. Le Département fédéral des chemins de fer nous a répondu ce qui suit par lettre du 26 décembre:

« Nous sommes chargés de vous informer que le Conseil fédéral, dans sa séance du 21 décembre, a refusé d'adhérer à votre projet tendant à réduire le nombre des trains à partir du 1^{er} janvier 1909 et décidé de ne rien changer jusqu'à la fin de la période de l'horaire d'hiver. Le Conseil fédéral s'est déclaré parfaitement d'accord que le nombre des trains soit sensiblement réduit à l'avenir. Toutefois il n'a pu, à son regret, donner son approbation à votre projet du 28 novembre. Le règlement concernant la présentation, l'examen et l'approbation des horaires, du 5 novembre 1903, établit en détail la manière de procéder en la matière. Il va de soi que ce mode de procéder n'a pas pu être observé dans le cas qui nous occupe. Il est vrai que l'article premier du règlement ci-dessus prévoit que le Conseil fédéral peut autoriser des dérogations dans des cas spéciaux. L'espèce actuelle ne rentre toutefois pas parmi les « cas spéciaux » de l'article premier. Abstraction faite de cet empêchement purement formel, le Conseil fédéral a dû considérer que l'avantage obtenu par la réalisation d'une économie relativement peu importante de fr. 140,000 environ ne compenserait pas le préjudice causé aux affaires par une réduction subite du nombre des trains. Enfin, le fait de traiter, sous l'empire de la législation actuelle, les chemins de fer fédéraux autrement que les compagnies privées ne manquerait pas d'être ressenti comme une grave inégalité devant la loi. »

28. En complément des « Règles interprétatives et instructions pour l'application du règlement n° 22 concernant les allocations supplémentaires du personnel des trains, des locomotives et des bateaux à vapeur, du 1^{er} février 1907 » (rapport de gestion de 1907, chiffre 4, page 132), nous avons

édicte, le 13 novembre, relativement aux *indemnités à payer pour les remplacements de chefs de train*, la prescription de principe suivante à ajouter à l'article premier des susdites « Règles interprétatives et instructions » :

« Les chefs de train appelés à remplacer des chefs de train principaux reçoivent, au lieu des allocations supplémentaires auxquelles ils ont droit à teneur des articles 2 à 9 du règlement, l'indemnité prévue pour les chefs de train principaux, soit fr. 3.— pour chaque jour de service, et fr. 4.— pour chaque découcher hors du domicile de service qui leur est attribué en leur qualité de chefs de train. »

En outre, nous avons précisé le chiffre 2 de l'article 15 desdites règles interprétatives en édictant une prescription de principe relativement à la *question de l'allocation d'une indemnité pour le temps employé à l'attelage prématuré des locomotives aux trains et pour le retour tardif au dépôt*.

29. Nous avons arrêté le 29 décembre, à l'usage des Directions d'arrondissement, des prescriptions uniformes pour *l'affermage des buffets de gare*, lesquelles ont trait à la fourniture, au remplacement et à l'entretien du mobilier et du matériel des salles de restaurant, au chauffage, au nettoyage et à l'éclairage des locaux affermés, à la consommation d'eau, aux impôts et droits grevant les buffets, ainsi qu'à l'assurance contre l'incendie du mobilier, du matériel et de toutes les provisions, etc., enfin à la durée des contrats, aux délais de résiliation et au paiement du fermage.

30. Nous avons fait établir, dans le courant de l'exercice, une *statistique des langues parlées par le personnel de l'exploitation* (chefs de gare et leurs sous-chefs, chefs de station, commis de gare, receveurs aux voyageurs et aux bagages, portiers, chefs de train et conducteurs). Nous avons groupé les résultats de cette statistique dans les tableaux ci-après, qui comprennent les données pour tout le réseau fédéral. Ces tableaux indiquent, par arrondissements et catégories, le nombre et la proportion en pour-cent des agents qui, au 1^{er} octobre 1908, parlaient une, deux, trois, quatre et cinq langues. Il en résulte que 90 % de ces agents parlent deux ou plusieurs langues, ce qui est tout à fait satisfaisant.

Statistique des langues parlées par le personnel de l'exploitation. Etat au 1^{er} octobre 1908.

Parlent	Chefs de gare												Sous - chefs de gare																			
	I ^{er} arr.				II ^e arr.				III ^e arr.				IV ^e arr.				I ^{er} arr.				II ^e arr.				III ^e arr.				IV ^e arr.			
	Nombre		0/0		Nombre		0/0		Nombre		0/0		Nombre		0/0		Nombre		0/0		Nombre		0/0		Nombre		0/0		Nombre		0/0	
	Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements			
1 langue	3	33	—	—	2	25	—	—	7	17	—	—	24	7	—	—	—	—	2	6	—	—	9	5	—	—	—	—	—	—		
2 langues	5	56	92	50	4	50	92	70	28	70	50	70	66	19	72	95	68	26	28	85	68	28	145	83	85	28	85	28	145	83		
3 »	1	11	—	13	1	13	—	3	8	3	13	—	7	2	4	5	29	11	3	9	29	3	20	11	3	9	20	11	3	20		
4 »	—	—	—	8	1	12	—	2	5	2	8	—	3	1	—	—	3	1	—	—	3	—	2	1	—	—	—	—	—	—		
5 »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	9	100	13	100	8	100	10	100	40	100	8	100	10	40	100	76	100	38	100	33	100	38	100	176	100	33	100	38	100	176	100	
	Chefs de station												Commis de gare																			
Parlent	I ^{er} arr.				II ^e arr.				III ^e arr.				IV ^e arr.				I ^{er} arr.				II ^e arr.				III ^e arr.				IV ^e arr.			
	Nombre		0/0		Nombre		0/0		Nombre		0/0		Nombre		0/0		Nombre		0/0		Nombre		0/0		Nombre		0/0		Nombre		0/0	
	Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements	
	Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements		Tous les arrondissements	
1 langue	108	60	4	3	49	28	57	61	37	37	49	28	57	61	37	8	27	18	5	70	50	116	11	50	70	50	116	11	50	70	50	
2 langues	66	37	139	95	112	63	35	37	59	59	112	63	35	37	59	240	254	265	77	67	48	826	78	48	67	48	826	78	48	67	48	
3 »	4	2	3	2	12	7	2	2	3	3	12	7	2	2	3	6	19	60	17	2	1	114	10	1	2	1	114	10	1	2	1	
4 »	1	1	—	—	3	2	—	—	4	1	3	2	—	—	1	1	1	3	1	1	1	10	1	1	1	1	10	1	1	1	1	
5 »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	179	100	146	100	176	100	94	100	595	100	176	100	94	100	595	301	301	346	100	140	100	1066	100	100	140	100	1066	100	100	1066	100	

Parlent	Receveurs aux voyageurs										Receveurs aux bagages										
	I ^{er} arr.		II ^e arr.		III ^e arr.		IV ^e arr.		Tous les arrondissements		I ^{er} arr.		II ^e arr.		III ^e arr.		IV ^e arr.		Tous les arrondissements		
	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	
1 langue	6	15	—	—	—	—	42	17	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2 langues	28	68	60	88	38	74	54	140	75	11	14	14	54	16	80	82	10	45	73	74	
3 »	6	15	4	6	12	24	4	23	12	1	1	1	5	1	5	14	2	9	11	11	
4 »	1	2	4	6	1	2	—	6	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5 »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	41	100	68	100	51	100	26	100	186	20	100	35	100	22	100	22	100	22	100	99	100
	Portiers																				
Parlent	Portiers										Chefs de train										
	I ^{er} arr.		II ^e arr.		III ^e arr.		IV ^e arr.		Tous les arrondissements		I ^{er} arr.		II ^e arr.		III ^e arr.		IV ^e arr.		Tous les arrondissement		
	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	
1 langue	10	40	1	2	1	3	4	13	9	8	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2 langues	11	44	45	79	10	28	35	74	53	115	89	159	99	164	94	57	80	495	13	93	
3 »	2	8	6	12	8	22	30	23	16	6	5	1	1	9	5	8	11	24	4	4	
4 »	2	8	4	7	15	42	22	26	19	—	—	—	—	—	—	2	3	2	1	1	
5 »	—	—	—	—	2	5	9	4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	25	100	56	100	36	100	23	100	140	129	100	160	100	174	100	71	100	534	100	100	100

Parlent	Conducteurs									
	I ^{er} arr.		II ^e arr.		III ^e arr.		IV ^e arr.		Tous les arrond.	
	Nombre	0/0	Nombre	0/0	Nombre	0/0	Nombre	0/0	Nombre	0/0
1 langue	2	1	—	—	2	1	2	1	6	0
2 langues	287	96	394	91	444	83	177	83	1302	88
3 "	8	2	37	9	71	13	23	11	139	10
4 "	2	1	2	—	16	3	9	4	29	2
5 "	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—
	299	100	433	100	533	100	212	100	1477	100

Parlent	Ensemble du personnel de l'exploitation									
	I ^{er} arr.		II ^e arr.		III ^e arr.		IV ^e arr.		Tous les arrond.	
	Nombre	0/0	Nombre	0/0	Nombre	0/0	Nombre	0/0	Nombre	0/0
1 langue	174	17	6	1	74	5	158	25	412	9
2 langues	801	78	1150	91	1081	78	403	64	3435	80
3 "	49	4	93	7	187	14	49	8	378	9
4 "	8	1	17	1	40	3	17	3	82	2
5 "	—	—	—	—	2	—	4	—	6	—
	1032	100	1266	100	1384	100	631	100	4313	100

31. Nous avons de nouveau fait dresser une statistique des *allocations supplémentaires touchées par le personnel des trains et des locomotives* selon le règlement n° 22. Pour 1907, ces allocations ont atteint les sommes ci-après, à côté desquelles nous faisons figurer, à titre de comparaison, celles obtenues en 1904:

Allocations supplémentaires	Personnel des trains		Personnel des locomotives	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
payées en 1904	2,247,281		2,948,130	
» » 1907	2,702,182		3,497,753	

Le détail de nos calculs ressort des tableaux qui suivent:

Classement du personnel des trains d'après les allocations supplémentaires touchées en 1907.

Montant annuel des allocations supplémentaires	Journées de travail											Total
	de 314 à 310	de 309 à 305	de 304 à 300	de 299 à 295	de 294 à 290	de 289 à 280	de 279 à 270	de 269 à 260	de 259 à 250	de 249 à 200	moins de 200	
A. Chefs de train.												
Au-dessus												
de fr. 1500	—	—	4	—	1	—	—	—	—	—	—	5
fr. 1401—1500	2	1	19	16	8	6	—	—	—	—	—	52
» 1301—1400	—	3	53	21	12	15	6	1	2	2	—	115
» 1201—1300	—	6	64	35	21	48	20	5	4	6	—	209
» 1101—1200	—	4	8	4	6	10	7	5	9	12	—	65
» 1001—1100	—	—	3	—	—	2	3	1	2	4	1	16
Au-dessous												
de fr. 1001	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	4
Total	2	14	151	76	48	81	36	12	17	25	4	466
B. Conducteurs.												
Au-dessus												
de fr. 1500	5	4	3	—	—	—	1	—	—	—	—	13
f. 1401—1500	9	—	3	2	—	1	1	—	—	—	—	16
» 1301—1400	26	10	16	6	3	5	—	1	—	—	—	67
» 1201—1300	59	51	48	18	22	14	6	1	1	1	—	221
» 1101—1200	94	77	85	50	43	43	12	7	2	5	—	418
» 1001—1100	66	49	78	35	38	48	31	12	2	7	—	366
» 901—1000	1	2	—	5	3	5	4	9	3	16	2	50
» 801— 900	—	2	—	1	—	1	2	1	—	5	3	15
» 701— 800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
» 601— 700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
» 501— 600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	260	195	233	117	109	117	57	31	8	34	8	1169
C. Serre-freins.												
Au-dessus												
de fr. 1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
fr. 1401—1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1301—1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1201—1300	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2
» 1101—1200	7	2	6	3	1	—	—	—	—	—	—	19
» 1001—1100	22	20	45	18	15	10	8	1	—	1	—	140
» 901—1000	8	4	30	21	18	25	13	5	2	3	—	129
» 801— 900	2	—	1	—	—	—	—	3	3	6	1	16
» 701— 800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	4
» 601— 700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 501— 600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	39	27	83	42	34	35	21	9	5	11	4	310

Tableau n° II.

Classement du personnel des trains d'après les allocations supplémentaires touchées en 1907.

Montant annuel des allocations supplémen- taires	Journées de travail									
	1 ^{er} arr ^t		2 ^e arr ^t		3 ^e arr ^t		4 ^e arr ^t		Total	
	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300
A. Chefs de train.										
Au-dessus de fr. 1500	1	1	—	—	3	—	—	—	4	1
fr. 1401—1500	15	21	5	1	2	6	—	2	22	30
» 1301—1400	17	22	7	6	19	18	13	13	56	59
» 1201—1300	2	16	40	54	25	48	3	21	70	139
» 1101—1200	—	4	7	18	5	25	—	6	12	53
» 1001—1100	3	1	—	4	—	5	—	3	3	13
Au-dessous de fr. 1001	—	2	—	—	—	1	—	1	—	4
Total	38	67	59	83	54	103	16	46	167	299
B. Conducteurs.										
Au-dessus de fr. 1500	8	—	2	—	—	—	2	1	12	1
fr. 1401—1500	11	3	—	—	1	—	—	1	12	4
» 1301—1400	26	10	2	—	9	1	15	4	52	15
» 1201—1300	45	17	19	3	63	19	31	24	158	63
» 1101—1200	37	37	82	36	116	58	21	31	256	162
» 1001—1100	19	14	111	84	56	62	7	13	193	173
» 901—1000	2	4	1	25	—	17	—	1	3	47
» 801—900	1	8	1	2	—	2	—	1	2	13
» 701—800	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
» 601—700	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
» 501—600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	149	94	218	150	245	161	76	76	688	481
C. Serre-freins.										
Au-dessus de fr. 1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
fr. 1401—1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1301—1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1201—1300	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—
» 1101—1200	8	1	—	—	7	3	—	—	15	4
» 1001—1100	31	12	1	6	41	22	14	13	87	53
» 901—1000	12	13	20	29	9	39	1	6	42	87
» 801—900	3	3	—	3	—	6	—	1	3	13
» 701—800	—	2	—	—	—	—	—	2	—	4
» 601—700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 501—600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	56	31	21	38	57	70	15	22	149	161

Tableau comparatif des allocations supplémentaires touchées par le personnel des trains en 1904 et 1907.

Arrondissements et catégories d'agents.	Nombre des agents compris dans les calculs en 1907		Somme des allocations supplémentaires touchées par ces agents en 1907		Moyenne annuelle par agent.			
	Agents ayant 300 jours de travail et plus	Tous agents compris	Somme versée aux agents ayant 300 jours de travail et plus	Somme versée à l'ensemble des agents compris dans les calculs	1907		1904	
					Pour les agents ayant 300 jours de travail et plus	Pour tous les agents compris dans les calculs	Pour les agents ayant 300 jours de travail et plus	Pour tous les agents compris dans les calculs
			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I^{er} arrond^t								
Chefs de train. . .	38	105	51,692	140,182	1360	1335	1340	1313
Conducteurs . . .	149	243	185,123	292,110	1242	1202	1171	1152
Serre-freins . . .	56	87	57,699	88,164	1030	1013	1023	996
II^e arrond^t								
Chefs de train. . .	59	142	75,297	178,127	1276	1254	1287	1260
Conducteurs . . .	218	368	243,344	401,576	1116	1118	1102	1081
Serre-freins . . .	21	59	20,318	56,720	967	961	993	969
III^e arrond^t								
Chefs de train. . .	54	157	70,319	198,003	1302	1261	1276	1246
Conducteurs . . .	245	406	284,878	460,958	1163	1135	1157	1130
Serre-freins . . .	57	127	58,830	128,018	1032	1008	1019	993
IV^e arrond^t								
Chefs de train. . .	16	62	21,013	78,701	1313	1269	1337	1310
Conducteurs . . .	76	152	93,348	182,656	1228	1202	1221	1193
Serre-freins . . .	15	37	15,660	37,190	1044	1005	1030	1021
Réseau entier								
Chefs de train. . .	167	466	218,321	595,013	1307	1277	1307	1282
Conducteurs . . .	688	1169	806,693	1,337,300	1172	1144	1157	1139
Serre-freins . . .	149	310	152,507	310,092	1024	1000	1018	994

Tableau comparatif du montant moyen des diverses allocations supplémentaires touchées par chaque agent des trains en 1904 et 1907.

Tableau n° IV.

Arrondissements et catégories d'agents ayant 300 jours de travail et plus	Nombre des agents compris dans les calculs		Kilomètres parcourus		Indemnités kilométriques		Service de manœuvre		Service de réserve		Trains de matériaux		Service de station		Service auxiliaire hors du domicile		Indemnités de déoucher		Primes pour les billets retirés		Allocation fixe		Total	
	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907
			km	km	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I^{er} arrond^t																								
Chefs de train .	52	38	55,186	60,629	622	675	41	45	17	18	—	—	—	—	1	—	37	20	22	2	600	600	1340	1360
Conducteurs .	170	149	56,786	62,497	508	554	36	33	23	24	1	1	—	—	2	1	41	45	80	104	480	480	1171	1242
Serre-freins .	31	56	47,335	49,891	397	424	64	63	32	30	—	—	—	—	3	2	14	8	33	23	480	480	1023	1030
II^e arrond^t																								
Chefs de train .	45	59	47,805	49,382	556	576	44	46	25	11	1	1	—	—	—	—	39	40	22	2	600	600	1287	1276
Conducteurs .	128	218	49,660	48,535	458	452	53	54	18	14	—	1	—	—	2	7	23	34	68	74	480	480	1102	1116
Serre-freins .	25	21	42,441	40,654	398	389	106	93	7	4	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	480	480	993	967
III^e arrond^t																								
Chefs de train .	50	54	51,034	54,570	581	636	56	54	5	4	—	1	—	—	2	2	12	4	20	1	600	600	1276	1312
Conducteurs .	202	245	52,798	54,811	481	504	58	61	9	7	—	2	1	—	19	9	34	17	75	83	480	480	1157	1163
Serre-freins .	79	57	51,735	53,219	465	484	57	66	4	2	—	—	—	—	5	—	8	—	—	—	480	480	1019	1032
IV^e arrond^t																								
Chefs de train .	25	16	55,527	57,237	627	637	61	60	10	2	—	—	—	—	1	2	12	11	26	1	600	600	1337	1313
Conducteurs .	75	76	56,899	55,299	513	494	58	75	9	5	—	—	—	—	13	15	34	39	114	120	480	480	1221	1228
Serre-freins .	28	15	50,151	50,953	450	457	96	100	3	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	6480	480	1030	1044
Réseau entier																								
Chefs de train .	172	167	52,098	54,371	594	624	48	50	15	9	—	1	—	—	1	1	27	21	22	1	600	600	1307	1307
Conducteurs .	575	688	53,814	54,657	488	498	51	54	15	13	1	1	—	—	9	7	34	30	79	89	480	480	1157	1172
Serre-freins .	163	149	49,201	49,969	440	445	73	72	9	13	—	—	—	—	3	1	7	3	6	10	480	480	1018	1024

Classement du personnel des locomotives d'après Mécaniciens.

Montant annuel des allocations supplé- mentaires	Journées de travail												Total
	de 314 à 310	de 309 à 305	de 304 à 300	de 299 à 295	de 294 à 290	de 289 à 280	de 279 à 270	de 269 à 260	de 259 à 250	de 249 à 200	de 199 à 150	de 149 à 100	
	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	
I^{re} classe													
Lignes principales: fr. 900 d'allocations fixes													
Au-dessus													
de fr. 2400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
fr. 2301—2400	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3
» 2201—2300	—	1	4	4	2	4	—	—	—	—	—	—	15
» 2101—2200	—	1	15	18	2	9	3	2	—	—	—	—	50
» 2001—2100	—	—	38	27	5	14	2	—	—	1	—	—	87
» 1901—2000	—	1	51	28	20	16	12	2	1	2	—	—	133
» 1801—1900	—	1	42	22	13	33	19	11	6	8	—	—	155
» 1701—1800	1	2	28	12	19	15	13	4	2	6	1	—	103
» 1601—1700	—	4	9	3	4	6	5	3	7	5	—	1	47
» 1501—1600	—	1	2	1	4	2	5	—	—	3	2	—	20
» 1401—1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
» 1301—1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
» 1201—1300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1101—1200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1001—1100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1000 et au-dessous	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	1	11	191	116	69	99	59	22	16	26	4	1	615
II^e classe													
Lignes secondaires: fr. 720 d'allocations fixes.													
Au-dessus													
de fr. 2000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
fr. 1901—2000	1	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
» 1801—1900	—	1	6	1	1	1	1	—	—	—	—	—	11
» 1701—1800	—	3	17	8	2	1	—	1	—	—	—	—	32
» 1601—1700	1	2	22	6	6	7	—	1	—	—	—	—	45
» 1501—1600	—	7	22	8	3	6	1	1	—	—	—	—	48
» 1401—1500	—	7	18	6	3	3	6	2	1	1	—	—	47
» 1301—1400	—	4	10	13	2	9	4	2	3	1	1	—	49
» 1201—1300	—	—	—	—	—	—	1	—	2	5	—	—	8
» 1101—1200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3
» 1001—1100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 901—1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 801—900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 800 et au-dessous	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	2	24	99	42	17	27	13	7	6	10	1	—	248

Tableau n° V.

les allocations supplémentaires touchées en 1907.

Chauffeurs.

Montant annuel des allocations supplé- mentaires	Journées de travail												Total
	de 314 à 310	de 309 à 305	de 304 à 300	de 299 à 295	de 294 à 290	de 289 à 280	de 279 à 270	de 269 à 260	de 259 à 250	de 249 à 200	de 199 à 150	de 149 à 100	
	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	
I^{re} classe.													
Lignes principales: fr. 600 d'allocations fixes.													
Au-dessus													
de fr. 1800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
fr. 1701—1800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1601—1700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1501—1600	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
» 1401—1500	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
» 1301—1400	—	5	6	1	1	3	2	—	—	—	—	—	18
» 1201—1300	—	3	9	3	3	7	6	—	—	1	—	—	32
» 1101—1200	—	2	8	3	4	3	1	2	—	2	1	—	26
» 1001—1100	—	—	—	—	2	4	3	3	4	3	—	—	19
» 901—1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1	4
» 801— 900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 701— 800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 601— 700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 501— 600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 500 et au-dessous	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	—	10	25	8	10	17	12	5	4	9	1	1	102
II^e classe.													
Lignes secondaires: fr. 480 d'allocations fixes.													
Au-dessus													
de fr. 1600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
fr. 1501—1600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1401—1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1301—1400	4	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	7
» 1201—1300	10	17	19	5	4	2	1	—	—	—	—	—	58
» 1101—1200	24	24	33	22	9	8	8	3	—	—	—	—	131
» 1001—1100	15	20	27	13	9	22	7	8	3	2	—	—	126
» 901—1000	2	12	24	9	9	8	8	2	3	4	—	—	81
» 801— 900	—	—	—	—	—	3	5	3	2	2	—	—	15
» 701— 800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2
» 601— 700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 501— 600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 500 et au-dessous	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	55	75	103	49	32	43	29	16	8	9	1	—	420

**Classement du personnel des locomotives d'après
Mécaniciens.**

Montant annuel des allocations supplémen- taires	Journées de travail									
	I ^{re} arr ^t		II ^e arr ^t		III ^e arr ^t		IV ^e arr ^t		Total	
	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300
I^{re} classe.	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents
Lignes principales: fr. 900 d'allocations fixes.										
Au-dessus de fr. 2400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
fr. 2301—2400	2	—	—	—	—	1	—	—	2	1
» 2201—2300	2	4	1	1	1	2	1	3	5	10
» 2101—2200	9	8	4	7	2	14	1	5	16	34
» 2001—2100	16	13	13	11	8	20	1	5	38	49
» 1901—2000	11	25	12	26	15	17	14	13	52	81
» 1801—1900	—	15	20	35	15	45	8	17	43	112
» 1701—1800	1	3	22	44	1	18	7	7	31	72
» 1601—1700	—	1	9	23	—	4	4	6	13	34
» 1501—1600	—	—	2	16	—	—	1	1	3	17
» 1401—1500	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
» 1301—1400	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
» 1201—1300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1101—1200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1001—1100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1000 et au-dessous	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	41	69	83	164	42	121	37	58	203	412
II^e classe.										
Lignes secondaires: fr. 720 d'allocations fixes.										
Au-dessus de fr. 2000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
fr. 1901—2000	3	—	—	—	2	—	—	—	5	—
» 1801—1900	5	—	—	—	2	4	—	—	7	4
» 1701—1800	8	6	2	2	10	4	—	—	20	12
» 1601—1700	7	8	6	1	12	10	—	1	25	20
» 1501—1600	2	4	11	3	10	11	6	1	29	19
» 1401—1500	—	3	18	3	3	14	4	2	25	22
» 1301—1400	—	1	14	20	—	7	—	7	14	35
» 1201—1300	—	—	—	6	—	—	—	2	—	8
» 1101—1200	—	1	—	2	—	—	—	—	—	3
» 1001—1100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 901—1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 801—900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 800 et au-dessous	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	25	23	51	37	39	50	10	13	125	123

Tableau n° VI.

les allocations supplémentaires touchées en 1907.

Chauffeurs.

Montant annuel des allocations supplémen- taires	Journées de travail									
	1 ^{er} arr ^t		II ^e arr ^t		III ^e arr ^t		IV ^e arr ^t		Total	
	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300
I^{re} classe.	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents
Lignes principales: fr. 600 d'allocations fixes.										
Au-dessus de fr. 1800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
fr. 1701—1800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1601—1700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1501—1600	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
» 1401—1500	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—
» 1301—1400	5	1	3	3	1	1	2	2	11	7
» 1201—1300	—	6	10	9	2	4	—	1	12	20
» 1101—1200	—	—	9	11	1	5	—	—	10	16
» 1001—1100	—	—	—	18	—	1	—	—	—	19
» 901—1000	—	—	—	3	—	1	—	—	—	4
» 801—900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 701—800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 601—700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 501—600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 500 et au-dessous	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	7	8	22	44	4	12	2	3	35	67
II^e classe.										
Lignes secondaires: fr. 480 d'allocations fixes.										
Au-dessus de fr. 1600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
fr. 1501—1600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1401—1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1301—1400	6	—	—	—	—	1	—	—	6	1
» 1201—1300	30	3	6	—	9	9	1	—	46	12
» 1101—1200	15	13	23	7	34	29	9	1	81	50
» 1001—1100	3	5	34	14	17	40	8	5	62	64
» 901—1000	—	2	25	20	4	14	9	7	38	43
» 801—900	—	—	—	10	—	2	—	3	—	15
» 701—800	—	—	—	1	—	1	—	—	—	2
» 601—700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 501—600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 500 et au-dessous	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	54	23	88	52	64	96	27	16	233	187

**Tableau comparatif des allocations supplémentaires touchées
par le personnel des locomotives en 1904 et 1907.**

Arron- dissements et catégories d'agents.	Nombre des agents com- pris dans les calculs en 1907		Somme des allocations supplémentaires touchées par ces agents en 1907		Moyenne annuelle par agent			
	Agents ayant 300 jours de travail et plus	Tous agents compris	Somme versée aux agents ayant 300 jours de travail et plus	Somme versée à l'ensemble des agents compris dans les calculs	1907		1904	
					Pour les agents ayant 300 jours de travail et plus	Pour tous les agents com- pris dans les calculs	Pour les agents ayant 300 jours de travail et plus	Pour tous les agents com- pris dans les calculs
			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I^{er} arrond^t								
Mécaniciens de 1 ^{re} cl.	41	110	84,972	221,600	2072	2015	2048	2016
» » II ^{de} »	25	48	43,642	80,743	1746	1682	1725	1571
Chauffeurs de 1 ^{re} cl.	7	15	10,183	20,505	1455	1367	1377	1348
» » II ^{de} »	54	77	65,821	91,658	1219	1190	1161	1155
II^e arrond^t								
Mécaniciens de 1 ^{re} cl.	83	247	154,774	451,968	1865	1830	1870	1853
» » II ^{de} »	51	88	75,432	126,562	1479	1438	1426	1355
Chauffeurs de 1 ^{re} cl.	22	66	26,793	76,466	1218	1159	1266	1212
» » II ^{de} »	88	140	93,230	144,272	1059	1031	940	913
III^e arrond^t								
Mécaniciens de 1 ^{re} cl.	42	163	81,682	314,485	1945	1929	2032	1998
» » II ^{de} »	39	89	64,768	142,348	1661	1599	1427	1391
Chauffeurs de 1 ^{re} cl.	4	16	4,867	18,919	1217	1182	1378	1346
» » II ^{de} »	64	160	72,189	175,989	1128	1100	1115	1063
IV^e arrond^t								
Mécaniciens de 1 ^{re} cl.	37	95	69,155	179,151	1869	1886	1923	1950
» » II ^{de} »	10	23	14,929	33,085	1493	1438	1590	1562
Chauffeurs de 1 ^{re} cl.	2	5	2,741	6,638	1370	1328	1684	1606
» » II ^{de} »	27	43	23,540	44,243	1057	1029	1112	1092
Réseau entier								
Mécaniciens de 1 ^{re} cl.	203	615	390,583	1,167,204	1924	1898	1964	1943
» » II ^{de} »	125	248	198,771	382,738	1590	1543	1572	1466
Chauffeurs de 1 ^{re} cl.	35	102	44,584	122,528	1274	1201	1400	1336
» » II ^{de} »	233	420	259,780	456,162	1115	1086	1108	1072

Tableau comparatif du montant moyen des diverses allocations supplémentaires touchées par chaque agent des locomotives en 1904 et 1907.

Arrondissements et catégorie d'agents ayant 300 jours de travail et plus	Nombre des agents compris dans les calculs		Kilomètres parcourus		Indemnités kilométriques		Service de manœuvre		Réserve. Travail au dépôt, etc.		Trains de matériaux		Primes pour économie de combustible et d'huile		Indemnités de décaucher		Allocations diverses		Allocations fixes		Total	
	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907	1904	1907
			km	km	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I^{er} arrond^t																						
Mécaniciens de I ^{re} cl.	61	41	37,252	43,379	585	655	83	56	82	69	4	3	224	233	170	152	—	4	900	900	2048	2072
Mécaniciens de II ^{de} "	11	25	24,839	29,985	402	499	155	89	96	107	19	6	202	195	132	116	—	13	720	720	1725	1746
Chauffeurs de I ^{re} "	49	7	40,462	51,879	364	431	53	14	51	48	4	—	129	132	175	144	1	—	600	600	1377	1369
Chauffeurs de II ^{de} "	32	54	25,828	38,122	255	341	110	41	68	61	16	4	101	131	131	150	—	5	480	480	1161	1219
II^e arrond^t																						
Mécaniciens de I ^{re} cl.	94	83	29,376	30,290	487	505	66	68	117	88	1	5	199	209	95	87	—	3	900	900	1866	1865
Mécaniciens de II ^{de} "	11	51	7,313	9,485	99	165	454	401	64	78	4	3	54	74	30	32	—	6	720	720	1426	1479
Chauffeurs de I ^{re} "	66	22	32,877	32,993	317	323	46	47	66	47	1	1	127	130	108	70	1	—	600	600	1266	1218
Chauffeurs de II ^{de} "	11	88	1,283	21,395	12	237	372	126	50	48	3	4	6	98	18	63	—	3	480	480	940	1059
III^e arrond^t																						
Mécaniciens de I ^{re} cl.	71	42	38,280	37,291	606	602	62	73	38	38	—	—	249	245	171	83	5	5	900	900	2052	1945
Mécaniciens de II ^{de} "	3	39	63	27,779	1	449	702	133	2	60	—	—	—	177	—	88	2	32	720	720	1427	1661
Chauffeurs de I ^{re} cl.	35	4	43,468	48,748	384	412	36	18	27	25	—	—	157	145	168	13	8	3	600	600	1378	1217
Chauffeurs de II ^{de} "	12	64	25,068	34,405	218	314	174	98	17	26	—	—	78	128	106	73	42	9	480	480	1115	1128
IV^e arrond^t																						
Mécaniciens de I ^{re} cl.	26	37	29,966	32,815	461	528	152	93	63	67	2	6	178	174	161	101	5	—	900	900	1923	1869
Mécaniciens de II ^{de} "	18	10	19,402	17,271	319	278	173	226	115	93	4	—	129	100	127	75	3	—	720	720	1591	1493
Chauffeurs de I ^{re} cl.	11	2	42,875	52,237	377	433	53	14	29	21	—	—	128	116	164	185	—	—	600	600	1350	1370
Chauffeurs de II ^{de} "	18	27	22,707	20,032	208	194	172	201	40	33	1	2	84	72	128	74	—	—	480	480	1112	1057
Réseau entier																						
Mécaniciens de I ^{re} cl.	252	203	33,852	34,842	542	559	78	71	81	70	1	4	217	215	142	102	2	3	900	900	1962	1924
Mécaniciens de II ^{de} "	43	125	16,351	19,916	262	329	277	241	86	79	7	3	120	133	95	70	1	15	720	720	1572	1590
Chauffeurs de I ^{re} cl.	161	35	38,171	39,669	350	361	46	35	50	43	2	—	134	132	145	85	3	1	600	600	1330	1257
Chauffeurs de II ^{de} "	73	233	21,235	29,820	201	278	175	108	50	43	8	3	79	111	109	87	7	5	480	480	1108	1115

32. Comme les années précédentes, nous avons alloué, pour 1909, une subvention de fr. 10,000 à la *Commission suisse d'études pour l'exploitation électrique des chemins de fer*, qui se composait de 23 membres à fin 1908. La situation financière le permettant, il n'a été perçu que la cotisation ordinaire de fr. 500. Les travaux de la commission sont aujourd'hui assez avancés pour qu'on puisse prévoir qu'ils seront achevés dans le courant de l'année 1909. En attendant de prendre une décision sur la question du système, la commission s'est prononcée, à la demande du Département des chemins de fer, sur le choix du nombre des périodes pour la traction à courant alternatif. Après des recherches approfondies et une discussion détaillée, la commission a fini par adopter, pour la traction à courant monophasé, la norme ci-après touchant le nombre de périodes:

« La norme du nombre de périodes est fixée à 15 périodes par seconde. Pour les chemins de fer qui sont alimentés par des usines électriques exploitées avec 40 à 50 périodes, le plus petit nombre de périodes par seconde admissible est de $13\frac{1}{3}$ et le plus grand de $16\frac{2}{3}$. »

33. La Direction générale et les Directions d'arrondissement ont délivré en tout, en 1908, 311,819 *permis de circulation gratuite d'une course*, aux fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux et à des membres de leur familles. Le nombre de ces permis avait été en 1907 de 289,379.

34. Il y a eu, en 1908, *trois conférences techniques de l'Association de chemins de fer suisses*, dans lesquelles ont été discutées de nombreuses affaires se rapportant à l'exploitation. En particulier, la question de la suppression partielle des signaux donnés au moyen des sifflets de locomotives, dont nous avons déjà parlé dans nos précédents rapports annuels, a été liquidée, en sorte qu'avec l'approbation du Département des chemins de fer l'adoption définitive du système appliqué jusqu'ici à titre d'essai a pu avoir lieu à dater du 1^{er} janvier 1909. On a en outre élaboré à ces conférences divers règlements et prescriptions concernant le service de l'exploitation, et on a continué le travail entrepris précédemment quant à l'établissement de nouveaux types pour le matériel roulant et à la revision de types existants.

35. Le *mouvement des étrangers* a souffert, en 1908, de

la dépression générale qui commençait à se faire sentir dans les affaires. L'arrière-saison a été bonne, grâce au beau temps qui a persisté jusque vers la fin de l'automne. La fréquentation des stations d'hiver n'a pas été moindre qu'en 1907; on constate au contraire qu'elle augmente d'année en année. Les fortes quantités de neige qui sont tombées ont été favorables aux sports, et cela a provoqué une animation réjouissante du trafic pendant la saison morte. En fait de circonstances extraordinaires ayant nécessité des mesures spéciales quant à l'exploitation, nous n'avons à citer que les manœuvres d'automne du III^e corps d'armée. La circulation des trains s'est effectuée, d'une manière générale, sans perturbations notables. Par rapport à 1907, les retards de trains ont diminué dans une forte proportion, c'est-à-dire d'environ 50 %; on peut donc dire que le service s'est effectué normalement.

36. Les études entreprises en ce qui concerne l'*exécution de l'art. 44 de la loi sur le rachat* (écoles de chemins de fer) ne sont pas encore achevées, de sorte que les postulats adoptés à ce sujet par l'Assemblée fédérale ne sont pas encore liquidés.

b. Service de l'expédition et des trains.

1. *L'horaire d'été*, en vigueur du 1^{er} mai au 30 septembre 1908, a différé de l'horaire d'hiver par les quelques changements qui se produisent régulièrement; il a en outre accusé, à part quelques petites améliorations, les importantes innovations suivantes:

1. Le train-tramway 1001 Genève-Nyon a été prolongé jusqu'à Lausanne; il a remplacé le train mixte 3021 Nyon-Lausanne, qui ne circulait que la semaine et a été supprimé.
2. Le train-tramway en retour 1018 Nyon-Genève a été étendu au parcours de Lausanne à Genève; il a suppléé au service des voyageurs qui était effectué de Renens à Nyon par le train de marchandises 688 et qui a été supprimé.
3. Le train direct 71 Genève-Lausanne (ancien 75) a relevé à Lausanne la correspondance du direct 208 venant du Simplon et continué jusqu'à Olten par Neuchâtel-Bienne-Soleure, afin de décharger le direct 25, qui passe par Berne.
4. Le train local 1043 Romont-Fribourg a été remplacé par le nouvel omnibus 9 Lausanne-Berne, et la marche de

l'ancien direct 9 (nouveau 1041) a été accélérée, de manière qu'il corresponde au train 1458 pour Thoune-Interlaken.

5. Les trains mixtes 3056 Berne-Fribourg et 3052 Fribourg-Lausanne, ainsi que le train du dimanche 1052 Fribourg-Lausanne ont été supprimés; ils ont été remplacés par le train omnibus 1052 Berne-Lausanne, qui a circulé quotidiennement.
6. Un nouveau train, 1048, Palézieux-Lausanne a été créé pour les jours ouvrables.
7. Les trains de luxe 493 et 494 (Paris-) Pontarlier-Domodossola (-Milan) et retour ont circulé chaque jour durant toute la période d'horaire, en vertu d'une entente internationale.
8. Le train direct 1083 Pontarlier-Lausanne a été supprimé.
9. Pour remplacer le train mixte 1091 Vallorbe-Lausanne, supprimé, on a créé le nouveau train du soir 3097, dont la marche était accélérée le dimanche.
10. Le train omnibus 1092 Lausanne-Vallorbe a été prolongé jusqu'à Pontarlier comme train mixte.
11. Il a été créé un nouveau train omnibus 1123 St. Maurice-Brigue, mais en revanche l'omnibus 1121 Sion-Brigue a été supprimé.
12. Le train omnibus 1103 Lausanne-St. Maurice a été prolongé jusqu'à Martigny.
13. Le train direct 1131 Lausanne-Brigue, qui l'année dernière n'avait été mis en marche qu'à partir du 1^{er} juillet, a circulé cette année depuis le 1^{er} mai.
14. Deux nouveaux trains du dimanche, 1168 et 1171, ont été créés entre St. Maurice et Bouveret.
15. Le parcours des trains du dimanche 1192 et 1191 entre Neuchâtel et Travers a été prolongé jusqu'aux Verrières.
16. Il a été créé un nouveau train omnibus, 1253, sur le parcours Yverdon-Payerne-Lyss.
17. Le train omnibus 1274 Fribourg-Payerne a continué jusqu'à Yverdon.
18. Le train mixte 506 Lyss-Payerne a été transformé en omnibus quotidien 1254.
19. Un nouveau train express 1826 a été créé sur la ligne

bâloise de raccordement, comme doublure précédant le train 1828.

20. Un nouveau train direct 1661 a été créé entre Bâle et Olten, pour instituer une correspondance avec les directs 76 (Zurich-)Olten-Soleure-Bienne-Genève et 34 pour Berne.
21. Le train direct 1487 (ancien 1489) ayant été avancé, on a créé sur la ligne Bienne-La Chaux-de-Fonds les deux nouveaux omnibus 1488 et 1489, dont un dans chaque direction, afin de maintenir les anciennes correspondances.
22. On a créé un nouveau train direct, 1467, qui a circulé le dimanche sur la ligne (Interlaken-) Scherzligen-Berne du 28 mai à fin septembre, afin de décharger le direct 1473.
23. Dans le but de décharger le train omnibus 1431, un train d'ouvriers, 1433, a été créé d'Oberbuchsiten à Olten pour servir aux grands transports d'ouvriers.
24. Deux nouveaux trains omnibus, 1600 et 1599, ont été créés entre Herzogenbuchsee et Soleure afin d'améliorer les correspondances à Soleure.
25. Un nouveau train omnibus, 1938, a été créé de Zurich à Olten.
26. Un nouveau train direct, 80, a été créé sur le parcours Romanshorn-Winterthour-Zurich.
27. Afin d'améliorer les communications rapides avec la Bavière et le nord de l'Allemagne par Lindau on a créé, conformément à des ententes intervenues aux conférences internationales, les nouveaux directs 21 (Zurich-) Winterthour-Romanshorn-Rorschach-St. Margrethen et 26 St. Margrethen-St. Gall-Winterthour (-Zurich). Entre Rorschach et St. Margrethen, ces trains n'étaient prévus que pour la période du 1^{er} juillet au 15 septembre.
28. Il a été créé un nouveau train omnibus, 2410, entre Hinwil et Wetzikon, afin d'établir une communication de la vallée de la Töss dans la direction d'Uster.
29. Afin de décharger le train direct 135 pendant la haute saison, on a dû intercaler le nouveau direct 137 Zurich-Sargans, qui a circulé depuis le 1^{er} juillet.
30. Afin de décharger le train omnibus 2092 (ancien 2094), on a dû créer le nouveau train 2094 sur le parcours Wädenswil-Zurich.

31. Le train omnibus 2083 Zurich-Wädenswil a circulé comme train en retour; il continuait jusqu'à Richterswil les jours ouvrables.
32. Un nouveau train du dimanche 2074 a été créé entre Sargans et Richterswil.
33. Le train de marchandises 4077 a fait le service des voyageurs de Wesen à Sargans.
34. Un nouveau train du dimanche Glaris-Linthal, 2311, a été créé.
35. Les trains omnibus 2364 et 2363 Rapperswil-Rüti-Rapperswil ont aussi circulé le dimanche jusqu'à et à partir de Wetzikon.
36. Afin de décharger le train 2365, on a dû créer le nouvel omnibus 2361 Öerlikon-Uster.
37. Le nouveau train de marchandises 4255 a été affecté au service des voyageurs de Zoug à Altstetten.
38. Le train direct 182 Schaffhouse-Zurich a continué directement jusqu'à Lucerne du 1^{er} juillet au 15 septembre.
39. Les trains directs du Gothard 229 et 232 Zoug-Goldau-Zoug ont eu une correspondance directe jusqu'à et à partir de Zurich par les trains directs 272 et 289 Zurich-Zoug-Zurich.
40. Le train direct 175 Lucerne-Zurich a continué jusqu'à Schaffhouse comme train omnibus 175; en revanche, les trains 4169/2169 Zurich-Bülach ont été supprimés.
41. Il a été créé une nouvelle paire de trains omnibus du soir, 2129 et 2130, entre Turgi et Waldshut.
42. On a profité de l'introduction, à titre d'essai, de la traction électrique sur la ligne Wettingen-Öerlikon pour remanier l'horaire, et l'on a institué, en plus des trains d'ouvriers 2227/2226, sept trains omnibus dans chaque direction, alors qu'il n'existait précédemment que 4 trains omnibus et 1 train mixte dans chaque sens.
43. Il a été créé, sur le parcours Aarau-Wohlen, un nouveau train omnibus, 1973.
44. Le déplacement des trains 2554 St. Gall-Winterthour et 2615 Sulgen-St. Gall a permis de supprimer les trains omnibus 2608 et 2615 St. Gall-Winkel-St. Gall; en revanche, on a créé les nouveaux trains omnibus 2589 et 2598 Winkel-St. Gall-Winkel. On a en outre transformé le

train du dimanche 2570 en train omnibus quotidien 2572, afin de décharger le direct 50 et de suppléer au service des voyageurs que faisait le train de marchandises 4570 et qui a été supprimé.

45. Il a été créé une nouvelle paire de trains directs St. Gall-Coire-St. Gall, 2553/2576; ces trains ont circulé du 1^{er} juillet au 15 septembre et ont assuré la correspondance avec les nouvelles communications directes internationales par Lindau mentionnées sous chiffre 27; en revanche, l'ancien direct 2576 Coire-St. Gall a été supprimé.
46. Le parcours du train omnibus 2599 (ancien 2571), circulant les jours ouvrables, a été prolongé de Rorschach à Altstätten.
47. Un nouveau train omnibus, 2509, a été intercalé entre Winterthour et Romanshorn; en revanche, le train du dimanche 2505, sur le même parcours, a été supprimé.
48. On a créé le nouveau train omnibus 2717 Schaffhouse-Constance, ainsi qu'un train omnibus, 2723, qui a circulé la semaine pour les transports d'ouvriers d'Etwilen à Stein s/R. En revanche, on a supprimé le train direct 2715 Constance-Rorschach et le train omnibus 2725 Etwilen-Constance.

Ces innovations ont eu pour effet d'augmenter les prestations, comparativement au service d'été de 1907, de 356,576 kilomètres de trains pour les cinq mois de mai à septembre 1908.

2. Les innovations les plus importantes apportées par *l'horaire d'hiver*, entré en vigueur le 1^{er} octobre, sont les suivantes:

1. Les nouveaux trains suivants, introduits le 1^{er} mai 1908, circulent aussi pendant l'hiver:

le train direct 75 Lausanne-Bienne-Olten, doublure du train 25;

les trains omnibus 9 et 1052 Lausanne-Berne, ce qui a permis de supprimer les trains 1245 et 1250 entre Lausanne et Palézieux;

le train 1048 Palézieux-Lausanne, ne circulant que les jours ouvrables;

les trains 1168 et 1171 St. Maurice-Bouveret, ne circulant que le dimanche;

les trains omnibus 1253 et 1254/1274 Yverdon-Payerne-Lyss;

le train direct 1661 Bâle-Olten;

les trains omnibus 1488/1489 Bienne — La Chaux-de-Fonds;

les trains omnibus 1599/1600 Soleure-Herzogenbuchsee;

le train omnibus 1938 Zurich-Olten;

le train direct 26 Rorschach-St. Gall-Winterthour;

le train omnibus 2094 Wädenswil-Zurich;

le train 2074 Sargans-Richterswil, ne circulant que le dimanche;

le train 2361 Erlikon-Uster, ne circulant que les jours ouvrables;

les trains omnibus 2220/2223 et 2229/2230 Wettingen-Erlikon;

le train omnibus 1973 Aarau-Lenzbourg;

le train omnibus 2599 Rorschach-Altstätten, ne circulant que les jours ouvrables;

le train omnibus 2509 Winterthour-Romanshorn.

2. Le train omnibus 1046 Puidoux-Chexbres-Lausanne, qui ne circulait que les jours ouvrables pendant les mois d'octobre et d'avril, a été supprimé; en revanche, le train 1242 a été quelque peu avancé au départ de Payerne.
3. Le train-tramway 1008 Lausanne-Genève étant trop peu fréquenté a été supprimé.
4. Les trains de luxe « Simplon-Express » 493 et 494 ont circulé quotidiennement aussi en octobre.
5. Les trains du dimanche 1665 et 1678 Sissach-Lœufelfingen-Sissach, qui circulaient jusqu'alors en octobre et en avril, ont été supprimés.
6. Sur la ligne Porrentruy-Delémont, les trains 3565 et 3588 (jours ouvrables) ont été supprimés parce qu'ils étaient trop peu fréquentés.
7. Il a été créé les nouveaux trains de luxe « Lloyd-Express » 487 et 488 (Altona-) Bâle-Lucerne (-Gênes), qui circulent quotidiennement depuis le 15 octobre.

8. Le train d'ouvriers 3980, étant peu fréquenté, ne circule plus que de Wohlen à Dottikon (au lieu de Henschikon).
9. Pour la même raison, le train omnibus 1973 ne circule plus jusqu'à Wohlen, mais seulement jusqu'à Lenzbourg.
10. Le train mixte 4181/2181, étant trop peu fréquenté, a été supprimé entre Eglisau et Schaffhouse.
11. Il a été créé un nouveau train omnibus 2550 Rorschach-St. Gall, qui correspond au nouveau train 2703 Schaffhouse-Rorschach. En revanche, le train mixte 4596/2596 a été supprimé sur le premier parcours.
12. Le train omnibus 2705 a été supprimé entre Schaffhouse et Romanshorn; en revanche, il a été créé un nouveau train omnibus 2703 entre Schaffhouse et Rorschach, lequel correspond au train 2549 (ancien 2547) qui a été transformé en train direct sur le parcours St. Gall-Coire.

En regard du service d'hiver 1907/1908, ces divers changements ont entraîné une augmentation de 232,216 kilomètres-trains pour les sept mois compris entre le 1^{er} octobre 1908 et le 30 avril 1909.

Le surplus de prestations, calculé d'après les horaires approuvés pour 1908 comparativement à ceux de 1907, se chiffre en tout par 898,842 kilomètres de trains et, pour le temps compris entre le 1^{er} mai 1908 et le 30 avril 1909 comparativement à la même période 1907/1908, par 588,792 kilomètres de trains.

3. Afin de réduire les frais de *publication des nouveaux horaires* nous avons décidé, le 19 juin, qu'à partir du 1^{er} octobre ces publications ne seraient plus insérées que dans les *feuilles officielles des cantons et dans la Feuille officielle suisse du commerce*.

4. Afin d'accélérer le transport des marchandises transitant par la Suisse, nous avons apporté de nouvelles *améliorations aux horaires des trains directs de marchandises* circulant dans les directions sud-nord-sud et ouest-est-ouest, et nous avons établi des prescriptions de transport uniformes.

5. Le *tableau des correspondances internationales* a de nouveau été publié pour l'année 1907.

c. Service des télégraphes et des installations électriques.

1. Ensuite d'entente avec le Département fédéral des postes et des chemins de fer, des *bureaux publics de consignation des télégrammes* ont été ouverts à la station d'*Etzwilen* le 1^{er} février, et à celle de *Neuhausen* le 3 avril, puis ces deux bureaux, ainsi que celui de *Rorschach*, ont été transformés, à dater du 27 août, en *bureaux télégraphiques du chemin de fer avec service restreint de distribution des dépêches*.

2. Ensuite de la convention conclue les 16/19 mars 1907 avec le Département fédéral des chemins de fer au sujet de l'utilisation des gares et stations pour le service public du télégraphe et du téléphone, nous avons édicté le 16 mai des *prescriptions uniformes sur les provisions à allouer au personnel du chemin de fer pour le service des télégrammes privés*. Ces prescriptions sont applicables à partir du 1^{er} janvier 1908.

d. Service de la traction et des ateliers.

1. Nous avons fait, en 1908, les *commandes* suivantes de *matériel roulant*:

A la Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour:

par marché des 2/6 avril:

- 17 locomotives compound à vapeur saturée, à quatre cylindres, de la série A^{3/5}, avec tenders à trois essieux;
- 17 locomotives à simple expansion avec surchauffe de vapeur, de la série B^{3/4}, avec tenders à trois essieux;
- 4 locomotives à simple expansion avec surchauffe de vapeur, de la série C^{4/5}, avec tenders à trois essieux;
- 3 locomotives-tenders à vapeur saturée, à simple expansion, de la série E^{c 3/4};
- 9 locomotives-tenders à vapeur saturée, à simple expansion, de la série E^{3/3};
- 16 locomotives compound à vapeur saturée, à quatre cylindres et à crémaillère, de la série HG^{3/3} pour le chemin de fer du Brunig.

A la Société industrielle suisse, à Neuhausen:

par marché du 24 mars:

2 fourgons à trois essieux de la série F³, pour la ligne du Brunig.

par marché du 10 avril:

30 voitures à trois essieux de la série AB³;
 20 voitures à trois essieux de la série BC³;
 50 voitures à quatre essieux de la série C⁴;
 10 fourgons à trois essieux de la série F^{3ü};
 120 wagons ouverts de la série L⁴, et
 200 wagons ouverts de la série M⁶.

A la Fabrique suisse de wagons, S. A., à Schlieren:

par marché du 24 mars:

5	wagons à deux essieux, de la série K,	} pour la ligne du Brunig
5	» » » » » » » L,	
5	» » quatre essieux, de la série M ⁶	

par marché du 10 avril:

10 voitures à trois essieux de la série B³;
 100 voitures à trois essieux de la série C³, et
 310 wagons couverts de la série K².

*Aux ateliers des C. F. F., à Yverdon:*80 wagons ouverts de la série L⁴.*Aux ateliers des C. F. F., à Olten:*60 wagons couverts de la série K².*Aux ateliers des C. F. F., à Coire:*30 wagons couverts de la série K².

2. Nous avons fait, au cours de l'exercice, les *commandes* suivantes d'objets pour l'équipement du matériel roulant:

550 batteries pour l'éclairage des trains aux fabriques d'accumulateurs d'Oerlikon et d'Olten;

32,500 lampes à incandescence pour l'éclairage des voitures, des bateaux et des ateliers à la Fabrique suisse de lampes à incandescence, à Zoug, à la Fabrique zurichoise de lampes à incandescence, à Zurich, à la Fa-

- brique de lampes à incandescence d'Aarau, à M. L. Raoux, ingénieur à Lausanne, pour la maison Fabius Henrion, à Nancy, et à la Compagnie allemande pour la fabrication de lampes à gaz à incandescence (Deutsche Gasglühlicht-Aktiengesellschaft), à Berlin;
- 300 dynamos pour l'éclairage des trains aux maisons Brown, Boveri & C^{ie}, à Baden, et C. Wuest & C^{ie}, à Seebach;
- 300 poulies pour ces dynamos aux maisons Wanner & C^{ie}, à Horgen, et Bachofen & Hauser, à Uster;
- 1,300 moitiés d'accouplements pour le chauffage à vapeur, avec étrier, à l'usine Oederlin & C^{ie}, à Baden;
- 60 réservoirs à air principaux pour freins Westinghouse à la maison Pintsch, à Berlin;
- 27 tachymètres, système Hasler, à la fabrique Hasler, à Berne; nous avons en outre chargé cette maison de transformer 22 tachymètres du système Hausshälter en appareils du système Hasler;
- 47 fumivores, système C. F. F., pour des locomotives neuves, à la Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour;
- 56 vérins à chariot et 20 vérins fixes, destinés à l'équipement de locomotives neuves, à la maison Dickertmann frères, à Bielefeld;
- 273 lanternes pour locomotives aux maisons Mottaz, à Yverdon, Ræmi, à Berne, et Lang-Bachmann, à Zurich;
- 80 installations pour la protection des doigts, système Messer, à la maison Heer & C^{ie}, à Olten;
- 300 crochets d'atelage pour locomotives et wagons à nos ateliers d'Olten;
- 248 essieux de locomotives et de wagons, ainsi que
- 2,714 bandages de roue pour locomotives et wagons, à la Société anonyme Phénix, à Duisburg-Ruhrort;
- 744 bandages de roue pour locomotives, ainsi que
- 672 centres de roue pour wagons au « Bochumer Verein für Bergbau und Gusstahlfabrikation », à Bochum;
- 46 corps de roue pour locomotives et tenders à la Société anonyme Fischer, à Schaffhouse.

3. Le 7 février, nous avons conclu avec l'Office des houillères du Nord et du Pas-de-Calais, à Douai, un *supplément de marché pour la fourniture de 28,000 tonnes de briquettes de houille pendant chacune des années de 1908 à 1911.*

4. Afin de compléter nos *essais de combustibles pour locomotives*, nous avons conclu, le 7 février, avec MM. les fils Charvet, à St. Etienne, un marché pour la fourniture de 3000 tonnes de briquettes de houille des mines de la Grand'Combe, à livrer en 1908.

5. Nous avons procédé, en application de l'article 7 du règlement pour l'exécution de la loi sur la nationalisation des chemins de fer, à la *répartition du nouveau matériel roulant entre les arrondissements.*

6. Nous avons pris nos dispositions en vue de l'*installation de l'éclairage électrique* et de la pose de dynamos dans les voitures et fourgons qui n'en sont pas encore munis (budget de construction de 1908, Nos 15, 16, 17 et 18).

7. Nous avons autorisé les Directions des III^e et II^e arrondissements, les 12 et 26 juin, à *commander à la Fabrique de locomotives à Winterthour, l'une 3 chaudières de locomotives de la série B^{3/4} et l'autre 1 chaudière de la série E^{b 2/4}.*

8. A la suite de pourparlers avec le Département fédéral des chemins de fer touchant la question de l'*aménagement de voitures pour trains de nuit*, un certain nombre de voitures de II^e classe ont été munies de sièges mobiles et quelques voitures de III^e classe d'appuis-tête.

9. Le *contrôle de la qualité des huiles pour le graissage des locomotives* a donné les résultats moyens suivants pour les matières livrées en 1908:

Nombre d'épreuves	Poids spécifique			Degré de viscosité d'après Engler						Point d'inflammabilité à vase ouvert (° C.)			Point de combustion à vase ouvert (° C.)			Degré d'acidité en % (par rapport à SO ₃)		
	à 15° C.			à 50° C.			à 100° C.											
	1 ^{re} constatation	2 ^{me} constatation	Moyenne	1 ^{re} constatation	2 ^{me} constatation	Moyenne	1 ^{re} constatation	2 ^{me} constatation	Moyenne	1 ^{re} constatation	2 ^{me} constatation	Moyenne	1 ^{re} constatation	2 ^{me} constatation	Moyenne	1 ^{re} constatation	2 ^{me} constatation	Moyenne
a. Huile pour mécanisme.																		
64	0,920	0,920	0,920	10,61	10,62	10,61	2,0	2,0	2,0	161,1	160,9	161,0	208,2	208,4	208,3	0,106	0,107	0,106
b. Huile pour cylindres.																		
51	0,911	0,911	0,911	45,4	45,4	45,4	4,63	4,64	4,63	264,4	263,6	264,0	329,2	329,5	329,3	0,070	0,072	0,071
c. Huile pour le graissage des cylindres de locomotives à vapeur surchauffée.																		
1	0,904	0,905	0,90	55,6	55,1	55,3	5,4	5,2	5,3	275	273	274	350	349	349,5	0,02	0,02	0,02
Le marché prescrit les limites suivantes:																		
a. Huile pour mécanisme.																		
	0,908—0,910			8—11			1,75—2,6			158—175			190—220			0		
b. Huile pour cylindres.																		
	0,894—0,904			25—42			4,5—4,9			312			338—360			Traces ne dépassant pas 0,33 %		
c. Huile pour le graissage des cylindres de locomotives à vapeur surchauffée.																		
	0,903			—			6,38			332			371			0		

10. Le contrôle de la qualité du combustible pour locomotives livré en 1908 a donné les résultats moyens suivants:

Combustible	Nombre d'é-preuves	Teneur en cendre	Puissance calorifique	Matières volatiles
		Moyenne en pour-cent	Moyenne en calories (combustible séché à l'air)	Moyenne en pour-cent des substances combustibles
Houille de la Sarre des puits de:				
Dudweiler	147	6,4	7473	36,7
Altenwald	117	7,3	7354	37,1
Sulzbach	53	6,6	7420	37,7
König	38	4,2	7526	38,0
Maybach	46	9,6	7269	37,5
Brefeld	29	6,1	7470	35,7
Velsen	4	5,6	7197	41,8
Püttlingen	1	5,0	6901	42,1
Jägersfreude	3	5,3	7385	36,9
Somme et moyenne	438	6,8	7413	37,2
Houille de la Ruhr	202	11,2	7195	27,7
Noisettes de charbon gras de Mer- lenbach, H. Stinnes	2	4,0	7364	39,4
Briquettes de la Ruhr.				
Marque H St, de Rheinau	152	7,8	7627	20,6
" H St, de Strasbourg	680	7,5	7636	22,5
" M St, de Mannheim	170	7,4	7665	21,0
" S + B, de Mannheim	101	7,7	7635	20,1
" H, de Mannheim	168	7,6	7652	21,6
Somme et moyenne	1271	7,5	7641	21,8
Briquettes françaises.				
Mines d'Ostricourt	179	7,8	7648	17,6
" d'Aniche	110	8,3	7656	18,4
" d'Escarpelle	25	7,6	7723	17,6
" de Meurchin	49	8,0	7674	17,9
" de Noeux	79	8,1	7676	16,5
" de Carvin	1	7,2	7715	15,0
" de Lens	13	8,3	7636	21,9
" d'Anzin	24	7,7	7691	17,8
" de la Grand' Combe	23	8,4	7639	17,1
Somme et moyenne	503	8,0	7664	17,7

Ces résultats moyens des contrôles ainsi que les expé-

riences faites peuvent être considérés comme satisfaisants. Il nous est cependant arrivé de devoir formuler des réclamations au sujet de quelques livraisons de combustibles de qualité défectueuse.

11. Vers la fin de l'exercice, nous avons décidé de munir 17 locomotives pour trains directs de la série A^{3/5}, déjà commandées, d'essieux coudés en acier-nickel au lieu d'acier au creuset, les essieux coudés en acier au creuset n'ayant pas répondu à l'attente. Il sera nécessaire, pour ce même motif, de remplacer les essieux coudés de plusieurs locomotives actuellement en service.

12. L'état du matériel roulant fin 1908, comparé à celui de fin 1907, est indiqué aux tableaux statistiques joints au rapport de gestion. Nous en extrayons les renseignements qui suivent:

A. Matériel pour les lignes à voie normale.

I. Locomotives.

Série	1908				1907			
	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux porteurs des locomotives et tenders	Total des essieux	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux porteurs des locomotives et tenders	Total des essieux
A	198	494	1038	1532	167	401	883	1284
B	300	870	1088	1958	290	840	1048	1888
C	118	365	338	703	118	358	330	688
D	97	303	213	516	100	312	219	531
E	284	750	185	935	277	729	188	917
F	4	14	4	18	—	—	—	—
Total	1001	2796	2866	5662	952	2640	2668	5308

II. Voitures.

Série	1908						1907					
	Voitures	Essieux	Places assises				Voitures	Essieux	Places assises			
			Ire cl.	Ile cl.	IIIe cl.	Total			Ire cl.	Ile cl.	IIIe cl.	Total
Nombre	Nombre					Nombre	Nombre					
A	73	192	1683	—	—	1683	74	194	1698	—	—	1698
AB	608	1743	5932	15687	—	21619	574	1605	5482	14544	—	20026
B	268	689	—	10376	—	10376	277	679	—	10126	—	10126
BC	282	804	—	4303	9603	13906	269	758	—	4119	8992	13111
C	1373	4020	—	—	81607	81607	1260	3664	—	—	75032	75032
CF	2	4	—	—	60	60	2	4	—	—	60	60
D*	9	18	17	19	29	65	9	18	17	19	29	65
Voitures automotrices .	1	2	—	—	54	54	1	2	—	—	54	54
Total	2616	7472	7632	30385	91353	129370	2466	6924	7197	28808	84167	120172

III. Fourgons et wagons.

Série	1908			1907		
	Wagons	Essieux	Capacité de chargement	Wagons	Essieux	Capacité de chargement
	Nombre	Nombre	t.	Nombre	Nombre	t.
F	558	1298	4793,5	502	1126	4233,5
J	542	1084	6042,5	572	1144	6342,5
K	6847	13694	82560,0	6265	12530	75242,5
L	2569	5138	31196,5	2387	4774	28381,5
M	1667	3334	22721,0	1685	3370	22908,0
N	294	588	3550,0	302	604	3630,0
O	58	118	735,5	58	118	735,5
X (Fourgons pour trains de marchandises)	99	198	1134,5	99	198	1134,5
Total des wagons appartenant aux chemins de fer fédéraux	12634	25452	152733,5	11870	23864	142608,0
P (Wagons appartenant à des tiers)	322	646	4021,1	313	628	3887,6
Total des fourgons et wagons	12956	26098	156754,6	12183	24492	146495,6
	Wagons couverts	Wagons ouverts	Total	Wagons couverts	Wagons ouverts	Total
A 2 essieux	8137	4634	12771	7562	4496	12058
A 3 "	182	2	184	122	2	124
A 4 "	—	1	1	—	1	1
Total	8319	4637	12956	7684	4499	12183

IV. Wagons de service.

Désignation	1908	1907
	Série S Ballastières	710	688
» X Wagons affectés au transport de gaz	7	7
» X Wagons affectés au transport d'accumulateurs	10	10
» X Wagons d'outillage (wagons de secours)	11	12
» X Echafaudages roulants pour l'entretien de la voie	11	11
» X Grues roulantes	10	10
» X Wagons-tampons pour grues roulantes	10	—
» X Wagons affectés à divers autres buts	49	34
» — Chasse-neige	43	43
Total	861	815

B. Matériel pour les lignes à voie étroite.

I. Locomotives.

Série	1908				1907			
	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux porteurs des locomotives et tenders	Total des essieux	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux porteurs des locomotives et tenders	Total des essieux
G $\frac{3}{3}$	10	30	—	30	10	30	—	30
G $\frac{3}{4}$	2	6	2	8	2	6	2	8
HG $\frac{2}{2}$	7	14	7	21	13	26	13	39
HG $\frac{3}{3}$	11	33	—	33	7	21	—	21
Total	30	83	9	92	32	83	15	98

II. Voitures.

Série	1908						1907					
	Voitures	Essieux	Places assises				Voitures	Essieux	Places assises			
			Ire cl.	Ile cl.	IIIe cl.	Total			Ire cl.	Ile cl.	IIIe cl.	Total
	Nombre	Nombre					Nombre	Nombre				
A ^s	20	60	460	—	—	460	20	60	460	—	—	460
AB ^s	8	24	66	190	—	256	8	24	66	190	—	256
B ^s	23	69	—	912	—	912	23	69	—	912	—	912
BC ^s	6	18	—	48	168	216	6	18	—	48	168	216
C ^s	31	93	—	—	1200	1200	31	93	—	—	1200	1200
Total	88	264	526	1150	1368	3044	88	264	526	1150	1368	3044

III. Fourgons et wagons.

Série	1908			1907		
	Wagons	Essieux	Capacité de chargement	Wagons	Essieux	Capacité de chargement
	Nombre	Nombre	t.	Nombre	Nombre	t.
F ³	13	39	104,0	11	33	88,0
K	50	100	500,0	45	90	450,0
L. . . .	20	40	200,0	15	30	150,0
M	22	44	220,0	22	44	220,0
M ⁴	4	12	60,0	4	12	60,0
M ⁶	5	20	75,0	—	—	—
Total	114	255	1159,0	97	209	968,0

IV. Wagons de service.

Désignation	1908	1907
Série S Ballastières	6	—
» — Chasse-neige	1	1
Total	7	1

13. Les *parcours kilométriques* des locomotives C. F. F. et des locomotives étrangères (y compris la voiture automotrice), se répartissent, d'après les tableaux statistiques, comme suit sur les différents arrondissements :

	km.
I ^{er} arrondissement (non compris Vevey-Chevbres)	9,012,920
II ^e »	11,498,924
III ^e »	11,925,790
IV ^e »	5,729,753
Total des kilomètres-locomotive sur les chemins de fer fédéraux en 1908	38,167,387
Total des kilomètres-locomotive sur les chemins de fer fédéraux en 1907	37,767,495
Augmentation en 1908 (1,06 %)	399,892

Les *parcours kilométriques* des locomotives (y compris la voiture automotrice) de chaque arrondissement sur les lignes des C. F. F. et sur les lignes étrangères comportent :

Locomotives du I ^{er} arrondissement . . .	9,671,140 km
» » II ^e » . . .	11,490,527 »
» » III ^e » . . .	12,048,405 »
» » IV ^e » . . .	5,623,146 »
<hr/>	
Total des kilomètres-locomotive de toutes les locomotives des C. F. F. en 1908 . . .	38,833,218 km
Total des kilomètres-locomotive de toutes les locomotives des C. F. F. en 1907 . . .	38,371,981 »
<hr/>	
Augmentation en 1908 (1,20 %)	461,237 km

14. L'état du matériel d'exploitation des C. F. F. sur le lac de Constance était le suivant à la fin de l'année 1908:

7 bateaux à vapeur à roues,
 3 gabares en fer,
 2 bacs transporteurs en fer,
 1 bac transporteur à vapeur } en commun avec la
 1 gabare en fer } Bavière.

Les parcours effectués par les bateaux à vapeur et les bacs transporteurs à vapeur (ces derniers par moitié) sont:

en 1908: 158,145 km
 » 1907: 151,308 »

Parcours effectués par les gabares:

en 1908: 128,344 km
 » 1907: 127,195 »

Ateliers.

15. Outre l'entretien et le renouvellement du matériel roulant des chemins de fer fédéraux ainsi que des fourgons-poste, des wagons-lits et des wagons-restaurants de la compagnie internationale des wagons-lits et de la compagnie suisse des wagons-restaurants, les ateliers ont exécuté de nombreux travaux pour le service d'entretien et de construction des chemins de fer fédéraux, ainsi que des réparations pour des chemins de fer secondaires et des services publics. En outre, pour que les ateliers soient occupés d'une manière régulière, ils ont été chargés, comme l'année précédente, de construire une partie du nouveau matériel (wagons), dont ils ont livré pendant l'année:

les ateliers d'Yverdon:	60 L ^A	N ^{os} 52841 à 52900
» » d'Olten:	60 K ²	» 33061 à 33120
» » de Coire:	30 K ²	» 33121 à 33150

16. Nous donnons, dans le tableau qui suit, le nombre des ouvriers d'ateliers proprement dits, leur répartition par classe et le chiffre de leur salaire moyen par heure au 31 mars, date à laquelle les Directions d'arrondissement doivent fournir, conformément à l'article 12 du règlement n^o 15, un état des ouvriers et de leurs salaires:

V. Département des travaux.

a. Généralités.

1. La société suisse des employés de chemins de fer et de bateaux à vapeur nous a présenté une requête nous demandant d'appliquer les prescriptions concernant les heures supplémentaires de travail *aux travaux de nuit effectués par le personnel de la voie*. Nous n'avons pas pu donner suite à cette requête, parce que, telles qu'elles sont conçues, ces prescriptions ne peuvent pas s'appliquer au travail de nuit du personnel de la voie et parce que, d'ailleurs, des règles spéciales doivent être édictées pour la rémunération de ce travail.

Cette société a renouvelé les trois demandes formulées par les *chefs de district* et que nous avons déjà traitées précédemment (v. rapport de gestion de 1907, p. 171), concernant l'octroi de cartes de libre parcours valables pour tout l'arrondissement, l'allocation d'une indemnité de déplacement et la désignation d'un remplaçant qualifié pour les jours de congé ou de maladie. Nous avons de nouveau écarté ces demandes après les avoir soumises à un examen approfondi.

2. La société suisse du personnel des trains a émis le vœu de voir *munir les ballastières d'installations présentant plus de sécurité* — notamment de vigies — pour le personnel accompagnant les trains de travaux. Nous avons répondu que nous verrions, lors de la réparation et de la revision de ce matériel, à améliorer les marche-pieds et à faire installer des poignées, des plateformes et des balustrades de protection, pour autant que la construction des wagons permettra de le faire et que leur état justifiera cette dépense. En revanche, nous avons refusé d'installer des vigies, parce qu'elles sont superflues et rendraient plus difficile l'emploi de ces wagons.

Cette même société a critiqué, dans une autre requête, *les locaux établis à la gare de Renens pour le personnel des*

trains. Ces locaux (dortoirs, réfectoires, etc.) ont été installés dans un bâtiment exproprié pour l'extension de la gare de Renens. On ne pouvait donc pas en arrêter la disposition et les dimensions comme on l'aurait désiré. Il a néanmoins été reconnu que la réclamation n'était pas fondée, et nous avons répondu dans ce sens à la requête. La société du personnel des trains ne s'est toutefois pas tenue pour satisfaite, mais elle s'est encore adressée au Département fédéral des chemins de fer. Après avoir pris connaissance de notre préavis et fait examiner la question sur place par ses organes du contrôle, cette autorité a également répondu aux requérants par une fin de non recevoir.

3. La *société suisse des aiguilleurs et des gardes-voie* nous a présenté une série de requêtes touchant le signalement de trains spéciaux, les avis au sujet des places vacantes, les promotions dans la I^{re} catégorie de traitement, la distribution de houille pour le chauffage des guérites de garde-voie, la fixation des interruptions de travail, la pose de gouttières aux maisons de garde, et demandant en outre que les propositions de punitions soient communiquées aux intéressés avant d'être adressées au chef de service. Nous n'avons pu faire droit qu'à une partie de ces requêtes.

4. L'Union ouvrière des entreprises suisses de transport nous a demandé d'appliquer aussi au personnel de la voie *la réduction du travail journalier à 10 heures*, ordonnée pour le personnel des gares et de la traction, dans les grands centres. Nous n'avons pas pu faire droit à cette requête, attendu que le personnel de l'entretien de la voie dans les grandes gares est souvent interrompu dans son travail par le mouvement des trains et par les manœuvres; il n'effectue donc pas un travail continu. D'autre part, durant quatre mois d'hiver, ces ouvriers n'effectuent pas dix heures de travail quotidien, bien qu'ils soient rétribués pour la journée entière.

5. Nous avons repoussé une requête de l'*association des aides de bureau au service de la traction*, qui nous demandait d'accorder à tous les aides de bureau des dépôts une carte de légitimation pour circuler sur les voies de la gare à laquelle ils sont attachés. Nous avons toutefois fait observer qu'on déciderait dans chaque cas particulier si l'octroi d'une carte semblable est nécessité par des raisons de service,

et que ce serait aux Directions d'arrondissement à trancher cette question.

6. Par analogie aux dispositions du règlement n° 21 concernant les *indemnités pour voyages de service*, nous avons décidé d'octroyer aux ouvriers professionnels du service de la voie appelés par leurs fonctions à travailler hors de leur domicile, une indemnité de fr. 1.50 pour la journée et de fr. 2 pour la nuit.

Nous avons en outre modifié l'ordonnance du 8 décembre 1903 concernant la *durée du travail du personnel de la voie*, en ce sens que nous avons retardé la cessation du travail d'une demi-heure pendant les mois d'hiver et conféré aux ingénieurs de la voie la compétence de régler l'ouverture des chantiers, la fin du travail et les intervalles de repos.

7. Des *prescriptions uniformes* ont été arrêtées sur l'*utilisation des logements de service*.

8. Les *clauses générales concernant la vente du matériel de superstructure de rebut* ont été révisées, et un cahier des charges a été élaboré pour la *fourniture et la pose d'appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux*.

9. A la demande du Département politique, le Département fédéral des chemins de fer nous a priés de lui donner notre avis sur les propositions formulées par le Ministère de la guerre italien au sujet des conditions réglant l'accès dans le tunnel du personnel chargé de la construction, de l'entretien et de la surveillance des *travaux de défense* établis par l'Italie dans le tunnel du Simplon. Nous avons présenté le rapport qui nous était demandé, puis le Conseil fédéral a approuvé ces conditions par arrêté du 17 novembre 1908, après entente avec le Gouvernement italien.

10. Par circulaire du 27 août 1908 le Département fédéral des chemins de fer a avisé les chemins de fer suisses qu'il avait l'intention de réviser l'*ordonnance concernant la construction de ponts*, du 19 août 1892, et les a invités à lui faire parvenir leurs vœux et leurs propositions. L'Association de chemins de fer suisses a décidé de proposer au Département des chemins de fer de différer la révision de cette

ordonnance jusqu'au moment où l'on connaîtrait les normes de charge pour la traction électrique. Le Département des chemins de fer n'a pas pris cette proposition en considération mais a néanmoins prolongé jusqu'à fin juillet 1909 le délai pour l'envoi de propositions.

11. Conformément à une proposition du Département fédéral de l'industrie, le Conseil fédéral a *pris* le 30 juin 1908 la *décision* suivante:

Tous les services administratifs de la Confédération sont invités à interdire l'*emploi de couleurs au blanc de céruse* pour les travaux de peinture à l'intérieur des bâtiments, qu'ils adjugent ou exécutent en régie.

12. Nous avons arrêté comme suit les cas où l'on peut se départir, dans les *soumissions*, de la règle selon laquelle les adjudications doivent être faites au soumissionnaire qui a présenté l'offre la plus basse:

- a. Lorsque le prix demandé dans une offre est trop bas pour qu'il soit normalement possible d'exécuter un travail selon les règles de l'art, on ne devra prendre cette offre en considération que si le soumissionnaire motive ses prix d'une manière suffisante, ou que si l'on connaît les circonstances qui l'ont guidé.
- b. On pourra faire abstraction de l'offre la plus basse, si elle émane d'une maison étrangère, lorsqu'il n'y a qu'une faible différence entre cette soumission et celle qui s'en rapproche le plus, présentée par une maison suisse offrant toute garantie.
- c. On pourra donner la préférence, à cette même condition, aux entrepreneurs de la localité même ou des environs immédiats, plutôt qu'à ceux qui sont éloignés, mais seulement lorsqu'il s'agit d'adjudications *de peu d'importance*, et s'il en résulte en outre des avantages pour l'administration au point de vue des réparations ultérieures.

13. Nous avons répondu à une lettre du « consortium suisse des fabricants de fil et pointes métalliques », ayant trait à l'*adjudication* de fournitures à la concurrence étrangère, que nous exigerions désormais des soumissionnaires l'in-

dication de la provenance du produit, mais que nous étions obligés de repousser la proposition d'exclure la concurrence étrangère des fournitures à effectuer aux chemins de fer fédéraux.

14. Nous avons déclaré au Comité d'organisation de l'exposition de l'industrie et des arts et métiers du Toggenbourg, qui aura lieu à Wattwil en 1910, que nous étions d'accord d'exposer des plans et des photographies de la nouvelle ligne du Ricken, ainsi qu'une collection des espèces de roche rencontrées dans le tunnel du Ricken, pourvu que l'emplacement nécessaire soit mis gratuitement à notre disposition.

b. Travaux.

1. En date du 3 janvier 1908, nous avons donné à l'entreprise de construction du tunnel du Simplon, MM. Brandt, Brandau & C^{ie}, l'ordre d'achever le second tunnel, ensuite de quoi cette entreprise nous a proposé, par lettre du 31 janvier, d'avoir une conférence pour débattre les questions ayant trait à la construction de ce second tunnel (profil agrandi, augmentation du nombre de niches, emploi de ciment Portland artificiel et fourniture d'énergie électrique en remplacement de celle utilisée pour la traction électrique).

Cette conférence eut lieu le 24 février. A cette occasion, l'entreprise contesta son obligation d'achever le second tunnel sur la base de la convention pour l'exécution du premier tunnel; elle refusa d'assumer, le cas échéant, toute responsabilité quant au maintien en bon état du tunnel I, pendant la construction du tunnel II; elle proposa de faire exécuter tout d'abord en régie les parties les plus difficiles du tunnel II et de confier l'achèvement des autres parties à un nouvel entrepreneur. Nous n'avons pas pu prendre cette proposition en considération. Les deux tunnels constituent une œuvre unique, bien que le tunnel II ne doive être achevé que pendant la seconde période de construction. Au cours d'une nouvelle conférence, qui a eu lieu le 1^{er} juin 1908, nous avons déclaré à l'entreprise que nous maintenions notre point de vue selon lequel elle avait l'obligation d'achever l'œuvre commencée, conformément au contrat, qui la rend en outre responsable du tunnel I. L'entreprise réitéra qu'il

ne pouvait être question pour elle d'exécuter ce travail sur les bases du contrat, les éléments dont elle est constituée actuellement ne le lui permettant pas. L'un des associés est décédé et l'autre est déjà d'un âge avancé. Si ce dernier venait à mourir, la société se trouverait privée de toute direction personnelle responsable, car les autres intéressés ne sont que des commanditaires et, comme tels, ils sont seulement responsables des capitaux engagés. Une autre raison encore empêche l'entreprise de procéder à l'exécution des travaux, c'est qu'elle s'acheminerait vers une ruine certaine. Ensuite de cette conférence nous avons informé l'entreprise, par lettre du 7 juillet 1908, en résumant les raisons qui militent contre l'exécution partielle en régie du tunnel, que nous persistions à prétendre que l'entreprise est tenue d'achever le tunnel II aux conditions stipulées par la convention du 15 avril 1898 et par le contrat additionnel du 9 octobre 1903, en assumant toute responsabilité quant au maintien en bon état du tunnel I et à la bonne marche de l'exploitation. Nous avons invité en outre l'entreprise à nous soumettre au plus tôt un programme de construction, comme celui élaboré naguère pour le tunnel I, conformément à l'article 2 de la convention, d'après lequel il soit possible de constater la date à laquelle les travaux seraient mis en chantier.

Nous avons donné connaissance de ces négociations au Département des chemins de fer, qui nous en avait priés le 15 juillet. Sur ces entrefaites, l'entreprise adressa une nouvelle lettre au Conseil fédéral pour solliciter son intervention, lettre que le Département des chemins de fer nous communiqua en nous demandant notre préavis. Nous avons exposé en détail, dans notre réponse, les raisons qui nous empêchent de modifier notre manière de voir.

2. Le Département des chemins de fer nous a invités à nous prononcer sur un projet que lui avait soumis la *compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises* pour la jonction de sa ligne à la *gare de Brigue*. Nous n'avons pas pu nous déclarer d'accord avec ce projet, car il ne tenait pas compte des travaux d'extension qu'il faudra exécuter pour la jonction de cette ligne.

3. Dans son préavis sur le projet d'extension de la station de *Sion*, le gouvernement cantonal avait demandé que

le passage à niveau de la route de Bramois ne fût pas remplacé par un passage inférieur, comme c'était prévu, mais bien par un passage supérieur. L'établissement d'un passage supérieur devant nous occasionner un surcroît de dépense considérable, nous avons déclaré que nous nous abstenions de supprimer ce passage à niveau si nous ne pouvions pas exécuter ce travail selon le projet que nous avons élaboré. Afin d'arriver à une entente, le Département des chemins de fer a provoqué une conférence qui a eu lieu sur place, et ensuite de laquelle il a pris, le 23 novembre, la décision que voici:

- a. Il n'est pas entré en matière sur le projet de passage inférieur de la route de Bramois, projet faisant partie du plan général d'extension de la gare de Sion, approuvé sous réserve en date du 29 mai 1906.
- b. Le passage à niveau de la route de Bramois est conservé pour le moment et muni de barrières à bascule jumelées.
- c. La faculté est laissée au gouvernement cantonal de comprendre la partie inférieure du cours de la Sionne dans le projet de correction actuellement à l'étude, dans le sens d'un abaissement du lit du torrent sous le pont du chemin de fer.
- d. Dès que ce projet d'abaissement du lit de la Sionne sous le chemin de fer sera exécuté, la question du remplacement du passage à niveau de la route de Bramois par un passage supérieur pourra être reprise et poursuivie.
- e. La réserve 3 de l'approbation, intervenue le 29 mai 1906, du projet d'agrandissement de la gare de Sion est considérée comme liquidée pour le moment.

4. Nous avons soumis au Département fédéral des chemins de fer un projet révisé, par suite des préavis fournis par les autorités cantonales et communales sur le précédent projet, concernant *l'établissement de la double voie sur le tronçon St. Maurice-Martigny*. Le devis de ce nouveau projet dépasse de fr. 110,000 le crédit alloué pour la construction de cette double voie.

5. Le gouvernement cantonal a formulé, au sujet de l'ex-

tension de la *station de Villeneuve*, une série de demandes, qui visent toutes des modifications ou des compléments à apporter à nos projets de suppression des passages à niveau de cette station. Il a demandé que le passage supérieur de la route soit reporté plus au nord et que la largeur du pont soit augmentée et les rampes d'accès diminuées. En outre, il a réclamé l'établissement de passages souterrains pour piétons à l'emplacement des passages à niveau actuels et un passage supérieur de plus au nord de la station. Nous avons consenti à apporter quelques améliorations au passage supérieur, mais nous avons repoussé, en revanche, toutes les autres demandes. Au cours des négociations ultérieures, on a constaté que les autorités locales désiraient que le passage inférieur prévu pour la route ne fût pas exécuté. Nous avons par conséquent soumis au Département des chemins de fer un nouveau projet d'extension maintenant les passages à niveau.

6. Nous avons reçu communication de la copie d'une lettre du Département des travaux publics du canton de Vaud, datée de décembre 1907 et adressée aux communes de Villeneuve, Veytaux, Les Planches et Le Châtelard, formulant des propositions quant à la participation de ces communes aux frais d'établissement du passage inférieur destiné à remplacer le *passage à niveau de Territet*. Nous avons cru pouvoir en inférer que cette intervention activerait la marche de cette affaire, à laquelle la question de la participation financière avait fait subir un ralentissement. Nous nous trompions toutefois sur ce point, car peu après s'est constitué, dans les sphères intéressées, un comité d'initiative, qui préconise le transfert de la ligne entre Montreux et Veytaux et projette de la faire passer en tunnel. Sur ces entrefaites le Conseil d'Etat du canton de Vaud nous a transmis, par lettre du 25 septembre 1908, un projet pour ce déplacement de la voie, en nous priant de l'examiner au point de vue technique.

7. La commune de Lausanne, appuyée par le Conseil d'Etat du canton de Vaud, a protesté contre l'*agrandissement, à son emplacement actuel, du dépôt aux locomotives en gare de Lausanne*, pour la raison que la fumée du dépôt serait préjudiciable aux quartiers avoisinants et que cette construction nuirait à la vue dont on jouit de la promenade

de Montbenon. On nous a proposé de déplacer le dépôt dans la direction de Renens. Nous n'avons pas pu accéder à ce désir, mais nous nous proposons de pourvoir le dépôt de hautes cheminées centrales.

8. La Direction du 1^{er} arrondissement a reçu l'autorisation de conclure avec le Conseil d'Etat du canton de Vaud une convention selon laquelle le *passage à niveau* de la route de Lussery, *entre Cossonay et Daillens*, sera supprimé et remplacé, à frais communs, par un passage supérieur.

9. Le Conseil-Exécutif du canton de Berne nous a communiqué une requête du Conseil communal de *Douanne*, visant le *déplacement de la ligne* et une *amélioration de la station*. Nous avons répondu que nous examinerions cette question en procédant aux études en vue de l'établissement de la double voie entre Bienne et Neuveville.

10. La commune de Thoune, appuyée par les autorités militaires, avait demandé que le *passage à niveau de l'Allmendstrasse* fût encore supprimé avant la transformation générale de la gare et qu'une *passerelle* fût établie à la *Mittlere Strasse*. Nous avons répondu qu'il ne nous était pas possible d'entreprendre des modifications importantes aux installations actuelles, avant que la transformation générale fût définitivement arrêtée, mais en revanche nous nous sommes déclarés disposés à établir une passerelle provisoire en bois à la *Mittlere Strasse*. Les autorités militaires ne se sont pas contentées de notre réponse et ont demandé, par l'intermédiaire du Département fédéral des chemins de fer, qu'on établisse au moins, provisoirement, un passage inférieur pour piétons à l'*Allmendstrasse*. Nous avons également repoussé cette demande; par contre nous avons prévu la construction provisoire d'une passerelle en bois.

11. Dans le préavis au Département fédéral des chemins de fer au sujet du nouveau projet pour l'établissement de la *double voie Wilerfeld-Gümligen* avec transfert de la station d'Ostermundigen, approuvé par le Conseil d'administration en séance du 9 mars 1908, les autorités des communes intéressées ont formulé, par l'entremise du gouvernement cantonal, une série de demandes qui visaient pour la plupart

des parachèvements et des améliorations du réseau des voies publiques dans les environs de la nouvelle station. En outre plusieurs protestations privées se sont élevées contre le transfert de la station d'Ostermundigen. Nous ne sommes pas entrés en matière sur la question du transfert de la station, mais nous avons, en revanche, admis quelques-unes des demandes. Les communes ne se tinrent cependant pas pour satisfaites des concessions que nous avons accordées; elles firent renouveler auprès du Département fédéral des chemins de fer, par l'entremise du gouvernement cantonal, les demandes auxquelles nous n'avions pas fait droit, dont l'une tend à l'établissement immédiat d'une station complète au Wilerfeld. Nous avons persisté, d'une manière générale, dans notre attitude. La décision du Département des chemins de fer ne rentre plus dans l'exercice de 1908.

12. Nous avons dit dans notre rapport de gestion de 1907 que le Département fédéral des chemins de fer avait approuvé la partie de notre projet concernant l'*extension de la gare de Berne* qui a trait à la gare de triage et aux gros matériaux à Weyermannshaus, à la construction d'un dépôt des locomotives sur les terrains Æbi et à l'augmentation du nombre des voies entre la gare de Weyermannshaus et le passage supérieur de la Bühlstrasse. Cette approbation a été accordée sous une série de réserves, qui nous ont obligés de reviser les devis. Si l'on tient compte de l'augmentation des prix survenue depuis 1903, la dépense supplémentaire qui résulte de cette revision est de fr. 680,000 pour la gare de triage de Weyermannshaus et de fr. 485,000 pour la partie de la ligne comprise entre Weyermannshaus et le passage supérieur de la Bühlstrasse. La réserve principale a trait à l'établissement, demandé par la compagnie du chemin de fer Berne-Neuchâtel et imposé par le Département des chemins de fer, d'une seconde voie pour le trafic des trains de cette entreprise et des lignes de la vallée de la Gürbe et Berne-Schwarzenburg, exploitée par elle. Le surcroît de dépense qui résulte de cette demande, et qui est compris dans les sommes ci-dessus, s'élève à fr. 134,000 pour le tronçon dans le périmètre de Weyermannshaus et à fr. 230,000 pour la partie située entre Weyermannshaus et le passage supérieur de la Bühlstrasse. L'entrée en gare de Berne de cette nouvelle voie nécessitera en outre une dépense supplémentaire d'environ fr. 336,000. Le coût total de cette voie atteindra donc fr. 700,000.

Nous avons communiqué ce chiffre au Département fédéral des chemins de fer et à la compagnie du chemin de fer Berne-Neuchâtel, en faisant remarquer à cette dernière qu'elle aurait à nous rembourser cette dépense.

Le Département des chemins de fer nous a retourné, sans l'avoir approuvé, un projet d'agrandissement des *locaux affectés au service des bagages de la gare de Berne*, parce qu'il est en corrélation avec les études demandées par le Département pour l'extension générale de la gare aux voyageurs et que ces deux questions devront être liquidées en même temps.

13. La question de la participation financière des intéressés aux frais d'*extension de la gare de Bienne* a donné lieu à un nouvel échange de correspondance avec les autorités de cette commune, car ces dernières désiraient voir modifier les conditions relatives aux subventions; ces vœux ont toutefois été écartés en partie, car ils étaient excessifs. Lors d'une inspection des lieux opérée à la suite de cet échange de correspondance, les représentants des communes intéressées ont encore proposé une modification du projet, que nous avons mise à l'étude.

14. Une entente est intervenue avec le Comité d'initiative de la voie étroite *Mett-Bœzingen* au sujet d'un projet de raccordement de cette ligne à la station de Mett-Bœzingen.

15. Notre projet du 28 juin 1906 concernant la pose de la *double voie sur le tronçon Æsch-Ruchfeld* a été approuvé par le Département fédéral des chemins de fer le 7 février 1908, sous une série de réserves. Nous avons demandé au Département des chemins de fer d'abandonner l'une de ces réserves, qui tend à la correction de la partie du chemin situé entre le pont d'Angenstein et la station d'Æsch. Nous avons ainsi obtenu de pouvoir effectuer cette correction à meilleur compte qu'il n'avait été prévu à l'origine.

16. Nous avons avisé la Direction générale des chemins de fer de l'Etat badois, en réponse à une demande qu'elle nous avait adressée, que l'établissement de la *double voie sur la ligne de raccordement à Bâle* était prévu et que les études préliminaires étaient en cours, mais qu'il ne pouvait

pas être question de poser une troisième voie pour le trafic des marchandises.

Nous nous sommes en outre entendus avec cette administration au sujet de la répartition des frais occasionnés par *l'abaissement du niveau des voies de la ligne de raccordement à Bâle et de la ligne de Pratteln*, exécuté à l'occasion de la transformation de la gare, en dehors des limites de la gare commune de Bâle: aux termes de cette entente, la moitié des frais de ces modifications est ajoutée au capital de construction de la ligne de raccordement.

D'autre part, nous avons déclaré à cette administration que nous étions aussi disposés à porter au capital de construction de la ligne de raccordement la dépense affectée au *transfert partiel de la ligne de raccordement causé par la modification de la jonction de cette ligne à la nouvelle gare badoise de Bâle*.

17. Nous nous sommes déclarés d'accord avec un projet de la ville de Bâle concernant le *passage supérieur de diverses voies d'accès près du « Singer », à Bâle*, et nous avons autorisé la Direction du II^e arrondissement à conclure avec la ville une convention à teneur de laquelle les chemins de fer fédéraux exécutent les culées, les ailes et le tablier du pont; la ville participe aux frais d'établissement par une subvention de 40,000 francs et exécute à ses frais tous les autres travaux prévus au projet.

18. Nous avons autorisé la Direction du II^e arrondissement à mettre gratuitement à la disposition de la société de *construction d'un asile pour les émigrants à Bâle*, une parcelle de terrain située sur le territoire de la gare, au sud du bâtiment aux voyageurs, pour y installer des locaux provisoires à l'usage des émigrants.

19. Nous avons répondu par un nouveau refus à une pétition des sociétés des quartiers voisins de la gare de Bâle (Gundeldingerquartier et Aeschenquartier) concernant le *prolongement du passage souterrain reliant les quais aux voyageurs de la gare jusqu'à la Güterstrasse et l'ouverture de ce passage au public du quartier de Gundeldingen*, étant donné que la circulation des voyageurs et le bon ordre de la gare ne permettent pas de mettre ce passage à la disposition du public.

20. Le président de la commune de Buckten (Bâle-Campagne) nous a demandé de placer la tête nord du nouveau tunnel de la *ligne du Hauenstein* près de cette localité, en cas d'*abaissement de cette ligne*. Nous avons répondu que cela n'était pas possible, si l'on voulait réduire la déclivité maximum de la ligne à 10 ‰.

21. La société de développement et d'embellissement d'Aarburg nous a suggéré l'idée de décharger la gare de triage d'Olten par l'établissement d'*une grande gare de triage à Aarburg*. Nous avons répondu que la gare de triage d'Olten serait déchargée par l'extension de celle de Bâle, déjà prévue, et que si malgré cela les installations d'Olten ne suffisaient pas aux besoins du trafic on les agrandirait sans en transférer une partie ailleurs, par exemple à Aarburg.

22. Nous avons répondu par un refus à la nouvelle demande du Conseil d'Etat du canton de Lucerne tendant à assurer la jonction future du chemin de fer secondaire projeté de Sursee à Triengen, dans la *station agrandie de Sursee*, du côté sud de la station, entre la fabrique de conserves et l'entrepôt, et nous avons fait observer que si la jonction de cette ligne devait se faire du côté sud, il y aurait lieu de chercher à opérer le raccordement à l'extrémité sud de la station.

23. Le Conseil de la ville de Lucerne a adressé une requête à l'administration des chemins de fer fédéraux demandant d'une manière générale l'*extension de la gare de Lucerne*, et en particulier le prolongement et l'élargissement du pont dit « Landsandweg ». Nous avons mis ces demandes à l'étude.

Nous avons en outre chargé la Direction du II^e arrondissement de négocier avec cette autorité la *suppression des deux passages à niveau de Reussbühl*, en vue de la construction d'un nouveau pont sur la Reuss près de St. Carli.

24. Le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis pour préavis les projets du *chemin de fer suisse du Seetal*, concernant l'*équipement des stations communes de Wildegg, Lenzbourg et Emmenbrücke* pour la *traction électrique*. Nous avons fait connaître à cette autorité les conditions auxquelles nous pouvions autoriser cette installation.

Nous avons repoussé une demande de la Direction de ce chemin de fer, qui nous priait de l'autoriser à installer une ligne de contact pour l'exploitation électrique de sa ligne sur la voie des chemins de fer fédéraux d'Emmenbrücke à Lucerne ainsi que sur les voies à écartement normal de la gare aux voyageurs de Lucerne, afin qu'elle puisse acheminer ses trains électriquement jusque là. Ce refus est motivé, d'une part, par le fait qu'il n'est pas admissible que le chemin de fer du Seetal pose des installations fixes sur notre territoire, l'autorisation de conduire ses trains sur le tronçon Emmenbrücke-Lucerne ne lui ayant été donnée qu'à bien plaisir, et d'autre part parce que ces installations nous créeraient des inconvénients de toute nature et présenteraient des dangers.

25. Le projet d'*extension de la station d'Ærlikon* prévoyait le transfert et le prolongement de la passerelle au sud du bâtiment aux voyageurs et l'établissement d'une seconde passerelle entre la première et la route d'Affoltern. La commune témoigna le désir qu'on substituât à ces passerelles un passage souterrain à établir au sud des quais. Nous avons acquiescé à cette demande, la commune ayant déclaré qu'elle assumerait une bonne partie du surcroît de dépense qui en résultera pour les chemins de fer fédéraux et qu'elle se chargerait en outre d'éclairer et de nettoyer à ses frais ce passage et celui de l'ancienne route de Zurich.

26. La commune de Glattfelden a demandé au Département des chemins de fer, par l'entremise du gouvernement zurichois, *que le bâtiment aux voyageurs de la station de Glattfelden soit transféré à l'ouest des voies et rapproché quelque peu du passage à niveau de la route Glattfelden-Rorbas*. Nous avons répondu au Département que nous ne pouvions pas faire droit à cette demande, non seulement parce que nous n'avions pas l'intention de construire un nouveau bâtiment aux voyageurs, mais aussi parce que la modification proposée nécessiterait un allongement de l'horizontale de la station, qui nous occasionnerait des frais considérables par le fait que le changement de niveau empiéterait sur une tranchée profonde.

27. Ensuite d'une inspection locale qui a eu lieu le 30 novembre à Thalwil, le Département fédéral des chemins de fer a décidé, au sujet de *l'établissement d'un passage su-*

périeur pour piétons, d'un passage inférieur de la route de Ludretikon et d'un passage souterrain pour piétons près de la station de Thalwil:

que l'administration des chemins de fer fédéraux aurait à s'entendre avec la commune sur l'usage auquel devrait être affectée l'économie résultant, pour le passage supérieur, des modifications apportées au plan de parcellement de Thalwil, et

que la commune, de son côté, devrait déclarer au Département des chemins de fer si elle est d'accord de prendre à sa charge les expropriations nécessitées par le passage inférieur de la route de Ludretikon précité et, le cas échéant, des routes d'accès qui s'y rapportent, contre paiement du montant prévu dans ce but au devis des chemins de fer fédéraux, dans l'idée qu'elle pourra alors exécuter le projet auquel elle donne la préférence.

28. Nous avons fait parvenir au Département fédéral des chemins de fer nos observations relatives aux réclamations encore en suspens des autorités communales et cantonales au sujet de l'*extension de la station de Wädenswil*. Nous avons déclaré que nous étions disposés à créer un nouveau port pour remplacer celui de la commune et de la brasserie de Wädenswil, supprimé par l'extension, à condition que les intéressés participent par une subvention convenable aux frais d'établissement. Nous avons en outre déclaré que nous ne pourrions construire la route le long du quai réclamée par la commune que si cette dernière se chargeait des frais supplémentaires qui en résulteraient. Nous avons refusé d'élargir à 10 m. la route du lac et de réduire la déclivité du tronçon à corriger, ainsi que de déplacer le pont-tournant aux locomotives qui est prévu au sud du bâtiment dit « Souste ».

29. Lorsqu'on eut appris par le budget de construction de 1906 que nous avions l'intention de procéder à des agrandissements des stations de *Ziegelbrücke* et de *Weesen*, la société de développement du canton de Glaris proposa d'améliorer la communication avec le pays de Glaris en transférant la ligne du chemin de fer sur la rive gauche du canal de la Linth et en créant une station principale de bifurcation. Les gouvernements des cantons de Glaris et de St. Gall se

montrèrent, en principe, bien disposés en faveur d'une amélioration de ce genre. Par la suite les Glaronais demandèrent le maintien de Ziegelbrücke comme station de bifurcation, tandis que les intéressés saint-gallois déclarèrent qu'ils s'opposeraient à toute modification qui ne prévoirait pas Weesen comme station de bifurcation pour le canton de Glaris. Selon le vœu du Conseil d'Etat du canton de Glaris et du Conseil du III^e arrondissement, nous avons soumis la proposition faite à un examen approfondi, établi une série de projets et calculé leurs frais d'établissement. Nous avons conclu de ces études que chaque projet occasionnerait avant tout des frais énormes et causerait d'autre part, à côté de certains avantages, des désavantages si considérables pour une grande partie de la population, qu'une pareille dépense ne serait pas justifiée. Nous avons communiqué ce résultat au Conseil d'Etat du canton de Glaris par lettre du 10 novembre 1908, et nous en avons fait part au gouvernement saint-gallois.

30. Le gouvernement du canton de Thurgovie nous a demandé de transformer le *passage inférieur de la route Sirnach-Fischingen*, à l'occasion de l'établissement de la double-voie sur la ligne Winterthur-Wil, de façon à procurer à la route un tracé moins sinueux et à augmenter l'espace libre. Nous nous sommes déclarés d'accord d'effectuer cette modification, à condition que le canton prenne à sa charge les deux tiers des frais supplémentaires.

31. Une conférence a eu lieu à St. Gall, le 23 novembre 1908, entre les autorités et les administrations intéressées, au sujet du *projet d'ensemble des bâtiments sur la place de la gare de St. Gall*. On y est tombé d'accord d'écarter définitivement la solution consistant dans le transfert de l'entrée principale du bâtiment aux voyageurs et, partant, de la place de la gare vers l'ouest; il a en outre été convenu que la commune acquerrait les terrains qui seraient encore nécessaires pour le nouveau bâtiment des postes, afin de créer une disposition plus rationnelle de la place. On se propose de conclure une convention pour régler tous ces points.

32. Lors de l'enquête en vue de l'approbation du projet d'établissement de la *double voie St. Gall-St. Fiden et d'extension de la station de St. Fiden*, la commune de Tablat formula,

une série de demandes relatives à la transformation des routes avoisinant la station de St. Fiden, nécessitée par les travaux d'extension. La Direction d'arrondissement entra en pourparlers avec les autorités communales et obtint de celles-ci l'abandon d'une partie de leurs réclamations, qui étaient très grosses de conséquences. Les modifications apportées au projet primitif ensuite de ces négociations entraîneront toutefois un surcroît de dépenses de fr. 200,000 environ.

33. La Direction du IV^e arrondissement a passé une convention avec la commune de *Goldach* au sujet de la *suppression d'un passage à niveau près de la station* de cette localité. Nous n'avons toutefois pas pu la ratifier, car les concessions faites par la commune étaient insuffisantes, aussi bien en ce qui concerne les frais d'établissement du passage inférieur projeté pour remplacer ce passage à niveau que sous le rapport des avantages pouvant résulter de cette correction pour la circulation sur la route.

34. Nous avons assuré au gouvernement du canton de St. Gall, en réponse à ses démarches, que nous nous proposons d'établir une *passerelle provisoire au passage à niveau de la route cantonale en gare de St. Margrethen*, pourvu que la commune de St. Margrethen prît à sa charge le tiers des frais d'établissement.

35. Le projet du chemin de fer *Lac de Constance-Toggenbourg* concernant le *tracé de sa ligne au Galgentobel près St. Fiden* prévoit un passage supérieur de la Lukasstrasse par dessus ses propres voies et celles des chemins de fer fédéraux. Invités par le Département des chemins de fer à nous prononcer sur ce projet, nous nous sommes déclarés d'accord, sous réserve d'une entente ultérieure au sujet de notre participation aux frais d'établissement de ce passage supérieur.

36. Le Département fédéral des chemins de fer a proposé, lors de l'approbation du projet du chemin de fer *Lac de Constance-Toggenbourg* concernant le *tronçon Lichtensteig-Wattwil*, la suppression de trois passages à niveau situés entre ces deux stations. Nous avons déclaré au chemin de fer *Lac de Constance-Toggenbourg*, sur sa demande, que nous étions d'accord de participer aux frais de ces suppressions.

Nous avons en outre discuté avec cette entreprise la question de notre participation financière à la dépense supplémentaire résultant des changements qu'elle a dû apporter, sur notre demande, au projet de *jonction de sa ligne en gare de Romanshorn*, en vue de l'établissement ultérieur de la double voie sur le tronçon Rorschach-Romanshorn.

37. Le gouvernement cantonal de Schwyz nous a informés que la commune de *Schübelbach* avait décidé d'accepter les conditions que nous lui avons posées pour la *création d'une station* dans cette localité, savoir la cession gratuite du terrain nécessaire et une subvention en espèces aux autres frais d'établissement.

Ensuite de demandes réitérées de la Direction des travaux publics du canton d'Argovie, nous lui avons répondu que nous étions prêts à établir une *nouvelle station près de Brittnau*, à condition que les intéressés nous paient une subvention en espèces et qu'ils acquièrent eux-mêmes et nous cèdent gratuitement le terrain nécessaire. Les intéressés ont accepté ces conditions.

En revanche, nous avons écarté une demande de la commune d'Hüttligen, tendant à ce que la *halle d'Hüttligen-Mettendorf soit aménagée pour le service des marchandises*; nous avons aussi *refusé d'établir des stations* à *Bærau*, sur la ligne Langnau-Lucerne, et à *St. Gingolph-Suisse*, sur celle de St. Maurice à St. Gingolph-France, et des *haltes* à *Etziken*, sur la ligne Herzogenbuchsee—Nouveau-Soleure, et à *Wülflingen*, sur la ligne Winterthour-Schaffhouse. Nous estimons que les nouvelles installations demandées ne répondent pas à un besoin réel, à cause de la proximité des stations voisines, et que, d'autre part, leur trafic serait certainement insuffisant.

38. Nous avons ouvert des concours pour l'élaboration de *projets de façades des bâtiments* à ériger sur la nouvelle place de la gare de *St. Gall* (nouvelle poste et bâtiment aux voyageurs), ainsi que pour les *façades des nouveaux bâtiments de la gare de Lausanne*. Au premier de ces concours, nous avons reçu 25 projets, dont cinq ont été primés et deux autres achetés. Pour les bâtiments de Lausanne il nous est parvenu 31 projets, pour lesquels il a été délivré six prix et trois mentions honorables.

39. Travaux exécutés.

a. Travaux exécutés sous la surveillance immédiate de la Direction générale.

Chemin de fer du Ricken.

La galerie du tunnel du Ricken, de 8604 m. au total, était percée à fin 1907 sur une longueur de 3997 m. du côté sud et de 4203 m. du côté nord, soit de 8200 m. en tout. Il restait donc à percer 404 m. La perforation s'est faite exclusivement du sud au nord, à la main, avec toutes les précautions dont nous avons déjà parlé dans notre rapport de gestion de 1907 (lampes de sûreté, allumage électrique des mines, interdiction de manipuler des matières en combustion et suppression des locomotives à vapeur). Le percement a été effectué le 30 mars au matin, à 4400 m. de la tête sud. La direction et la hauteur des galeries correspondaient parfaitement. Le terrain traversé consiste principalement en marne, entrecoupé par endroits de bancs de grès calcaire. On n'a rencontré qu'une couche de molasse de Bildhaus entre les km. 4,050 et 4,056. La température moyenne de la roche à l'avancement a été de 21,7° C. (23,3° C. au maximum), et celle de l'air de 17,0° C. (maximum 17,9° C.). La quantité d'eau s'écoulant par le portail sud a atteint:

21,6	litres	par	seconde	pendant	le	I ^{er}	trimestre
22,5	»	»	»	»	»	II ^e	»
22,2	»	»	»	»	»	III ^e	»
19,8	»	»	»	»	»	IV ^e	»

Jusqu'à la fin du III^e trimestre on a en outre pompé d'une façon presque constante, du côté nord, 2 litres par seconde hors du tunnel.

Dès que la galerie d'avancement eut été percée, on augmenta le nombre des ouvriers du côté sud pour reprendre, à partir du km. 3,525, les travaux de battage au large et de maçonnerie, interrompus depuis le mois de juin 1907; on a pu travailler de nouveau en grande partie avec des lampes de mineur ordinaires et remettre les locomotives en service. Du côté nord, les travaux d'excavation et de maçonneries ont été poursuivis sans interruption; on a ainsi achevé l'excavation du faite le 22 août et du strosse le 12 septembre; la maçonnerie des piédroits a été terminée le 25 septembre et celle de la voûte le 3 octobre. En même temps qu'on exécu-

tait la maçonnerie, on a construit le radier en béton et posé les tuyaux de ciment pour le canal d'assèchement. On a pu commencer à poser la première couche de ballast en octobre et à effectuer, en novembre, les transports de matériel de voie provenant du dépôt de Wattwil. Ces travaux étaient achevés à la fin de l'année.

Nombre de journées de travail:

Du commencement des travaux à fin 1907	1,180,006	journées
Total en 1908	239,811	»
<hr/>		
Total du commencement des travaux à fin 1907	1,419,817	journées.

Il s'est produit entre les km. 3,270 et 3,340 à partir de la tête nord, dans une partie du tunnel qui traverse une couche marneuse, des déformations importantes des revêtements, qui nécessitent des travaux de réfection assez considérables. Il faudra reconstruire en partie le profil entier, et en partie la maçonnerie des piédroits seulement.

Emanations de grisou. Le grisou continue à pénétrer dans le tunnel, au km. 3,800, côté sud, mais en quantité beaucoup moindre que précédemment. Il s'échappe d'une fissure au niveau de la plateforme et brûle au fur et à mesure. Les émanations qui se produisaient au km. 4,141, du côté nord, ont complètement cessé; en revanche, on en a rencontré de nouvelles sources assez importantes entre les km. 4,382 et 4,389, au cours des travaux d'excavation.

Installations. Ventilation: Le courant d'air naturel qui s'est établi du sud au nord après le percement de la galerie n'a pas tardé à diminuer d'intensité au fur et à mesure que les travaux d'excavation avançaient et que la roche se refroidissait, en sorte que pendant les journées chaudes du mois de mai le courant s'est mis, par moments, à prendre la direction opposée; il a fallu, par conséquent, continuer à insuffler de l'air par le côté sud jusqu'au commencement de juin. On a fait, en même temps, fonctionner un ventilateur aspirant, au portail nord, jusqu'au 28 mai, en fermant l'ouverture du puits en biais et en mettant hors de service les appareils d'aération installés dans le ravin du Ricken. Le fait que les locomotives travaillaient surtout du côté sud et que les produits gazeux provenant de la combustion traversaient, par conséquent, les chantiers du tunnel, a engagé

l'entreprise à transformer l'aspirateur posé au portail nord en un ventilateur refoulant. A partir du 29 mai, l'air a été insufflé dans le tunnel du haut en bas, d'abord au moyen d'un seul ventilateur, puis de deux appareils superposés, qui produisaient un courant d'air de 20 à 25 m³ par seconde. Cette installation a fonctionné jusque vers la fin de l'année, sauf pendant les jours où la température était basse, car il s'établissait alors un fort courant d'air naturel du sud au nord.

Accidents: 211 accidents ont été signalés en 1908 du côté sud, dont aucun n'a eu des suites graves, et 176 du côté nord, dont deux mortels et un ayant eu des suites graves (perte des deux yeux). Le total des accidents depuis le commencement des travaux s'est élevé à 1285 du côté sud (dont 5 mortels) et à 1162 du côté nord (dont 11 mortels), soit ensemble à 2447 (dont 16 mortels).

Travaux hors du tunnel.

a. Tronçon de la tête sud du tunnel à Uznach; extension de cette station.

Les travaux d'infrastructure sont à peu près terminés sur ce tronçon, à l'exception de quelques travaux complémentaires et de la pose de la seconde couche de ballast; il ne reste plus à exécuter que quelques travaux de protection près de la ferme d'Oberkirch, nécessités par des mouvements de terrain. La ligne déplacée au sud de la station d'Uznach dans la direction de Ziegelbrücke a été livrée à l'exploitation dans le courant de l'été. La correction du Steinenbach à cet endroit est achevée.

b. Extension de la station de Wattwil et construction de la ligne jusqu'à la tête nord du tunnel.

Les remblayages de l'ancien lit de la Thour et de la station de Wattwil, de même que ceux nécessités par le déplacement de la ligne du Toggenbourg et par le remblai de celle du Ricken depuis le dépôt de matériaux de Bleiken jusqu'à l'entrée de la station, sont achevés. Le pont métallique au km. 13,200 est monté, et la superstructure de la nouvelle ligne du Toggenbourg et de celle du Ricken faisant suite aux voies de la station est posée jusqu'au km. 13,200. Depuis le 28 août, les trains utilisent la nouvelle voie entre Wil et Ebnat.

c. Bâtiments. Le bâtiment aux voyageurs de la station de Kaltbrunn, la halle aux marchandises et le bâtiment-annexe sont terminés, de même que les deux maisons de garde aux entrées du tunnel.

Agrandissement du bâtiment de service du Brückfeld.

Le bâtiment est sous toit, et les travaux de parachèvement sont commencés. Le bâtiment pourra donc être occupé vers la fin du mois de juin 1909.

b. Travaux exécutés sous la surveillance des Directions d'arrondissement.

I^{er} arrondissement.

Simplon. Le délai de la garantie fournie par l'entreprise pour le tunnel I et la galerie parallèle est expiré le 22 février 1908. On a par conséquent procédé, du 15 au 19 février, à une reconnaissance contradictoire de l'état de ces ouvrages, et d'après le résultat de cette opération, l'entreprise doit payer aux chemins de fer fédéraux fr. 80,000 pour la reconstruction d'anneaux de voûte déformés et pour des rejointoiements, plus fr. 10,000 sur les frais des travaux de revêtement effectués jusqu'alors dans la galerie parallèle. On ne s'est pas mis d'accord au sujet des travaux à exécuter dans cette galerie et qui sont à la charge de l'entreprise. Les observations faites depuis lors ont démontré qu'il était nécessaire d'exécuter, en divers endroits, des travaux de consolidation assez considérables dans la partie sud de la galerie parallèle, à cause des dégradations continuelles de la roche et des dépressions. Le boisage construit en 1906 et 1907 finit, à la longue, par ne plus offrir assez de résistance et se détériore relativement vite. Il a été reconstruit ou renforcé, au cours de l'exercice, sur une longueur de 243 m. et remplacé par de la maçonnerie sur un parcours de 27 m. On a mesuré, en septembre, la température des principales sources d'eau chaude qui jaillissent entre les km. 9,128 et 9,153, et ces mesures ont donné les résultats suivants:

Km.	Température au début, 31 décembre 1904	Température en septembre 1908	Différence
9,128	45 ⁰	36 ⁰	— 9 ⁰
9,140	46,5 ⁰	36,5 ⁰	— 10 ⁰
9,146	46 ⁰	35,8 ⁰	— 10,2 ⁰
9,153	47 ⁰	39 ⁰	— 8 ⁰

La température de l'eau a donc baissé en moyenne de 9,5°; elle est à peu près la même que celle de la roche, qui diffère peu de celle observée en 1907.

L'aération du tunnel a de nouveau été effectuée, cette année, au moyen de deux ventilateurs produisant un courant d'air de 80 à 100 m³ par seconde, dont un au portail nord, qui insufflait l'air, et l'autre au portail sud, qui l'aspirait.

La quantité d'eau qui s'est écoulée du côté sud a varié entre 931 litres par seconde en avril et 1326 en juin, dont 283 litres d'eau chaude en septembre et 381 en juin.

Les *travaux* suivants, parmi ceux exécutés par la Direction du I^{er} arrondissement, ont été *achevés* au cours de l'exercice:

Construction d'un passage supérieur à Colombey, sur le parcours Monthey-Vouvry; travaux de protection des rives du Rhône à «Plata d'en bas», entre Sion et St.Léonard; établissement de clôtures pare-neige entre La Sarraz et Croy; établissement d'une passerelle à piétons près de Colombier, pour le compte de M. E. Reutter; établissement d'une voie de triage à Monthey, de voies d'évitement à St.Léonard et Tourtemagne, d'une voie de raccordement entre l'ancienne gare de Brigue et la nouvelle, et d'un raccordement direct entre la voie du magasin de sel et les voies de la gare, à Fribourg; extension de la station de Colombier; extension de la station de Bex, avec transformation du bâtiment aux voyageurs et construction de W. C. neufs; prolongement du quai aux marchandises à Rarogne et reconstruction, à cet endroit, de l'ancienne halle aux marchandises de St. Triphon; construction d'un nouveau bâtiment à voyageurs et d'une marquise à Puidoux-Chexbres; construction d'une annexe à la remise aux locomotives, à Fribourg; agrandissement du bureau du service des marchandises et construction d'une annexe au buffet de III^e classe, à Neuchâtel; agrandissement du bâtiment aux voyageurs de Grandson et des halles aux marchandises de Châtillens et d'Avenches; pose d'une grue d'une force de 10 tonnes à Gampel; installation de l'éclairage électrique à 26 stations et de l'éclairage au gaz à une station; alimentation d'eau de 5 stations et de 4 maisons de garde; construction d'enclenchements à Charrat-Fully et à St. Maurice; pose d'un fil télégraphique local Bienne-Neuchâtel, d'une nouvelle ligne télégraphique entre Travers et Les Verrières-Suisse, d'un second cable télégraphique dans le tun-

nel de St. Maurice, et de lignes téléphoniques entre Lausanne et Lutry, Lausanne et La Conversion, et Bex et St. Maurice; installation de sonneries électriques dans le tunnel de Jougne (pour le compte du P. L. M.), sur les quatre lignes d'accès à la station de Payerne et sur le tronçon Faoug-Fræschels; remplacement du groupe transformateur de la station centrale du tunnel du Simplon par un groupe plus puissant.

La double voie a été livrée à l'exploitation le 1^{er} août sur le tronçon La Sarraz-Arnex et le 11 octobre entre Dailens et La Sarraz; la double voie est ainsi établie sur toute la ligne Lausanne-Vallorbe.

Travaux en cours.

Gare de Renens. Le nouveau bâtiment aux voyageurs et le bâtiment de service sont achevés et ont été livrés à l'exploitation, de même que les voies principales I, II et III et les quais I et II; les nouveaux W. C. sont également terminés. Le passage sous voies reliant les quais entre eux est achevé dans ses parties essentielles; il en est de même des marquises des quais I et II; les entrepôts de céréales 5 et 6 et les installations destinées au transbordement des animaux pour les abattoirs communaux sont aussi à peu près terminés. Il reste encore à installer diverses voies et les appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux, à construire la marquise du III^e quai et le passage public qui remplacera la passerelle existante, ainsi qu'à compléter les installations d'éclairage. Les travaux à exécuter « en Malley » pour la pose de la voie de raccordement de l'usine à gaz de Lausanne ont été mis en chantier.

Gare de Lausanne. Le bâtiment postal de transit est sous toit, et le tunnel affecté au service de la poste est terminé, de même que le passage est reliant les quais. Il reste à exécuter la construction du nouveau bâtiment aux voyageurs et du bâtiment de service, l'agrandissement du buffet et les marquises des quais, le passage supérieur du chemin de Villard, le tunnel aux bagages et les dépôts.

Le second bâtiment d'administration est sous toit.

Gare de Vevey. Le gros œuvre pour l'agrandissement du bâtiment aux voyageurs est achevé.

Gare de St. Maurice. Le nouveau bâtiment aux voyageurs

est en chantier, et les travaux de construction du bâtiment de service sont adjugés. Le projet de bâtiment pour les W. C. et pour le local de la poste est approuvé.

Station de Sion. L'agrandissement du bâtiment aux voyageurs et les W. C. sont à peu près achevés. Le passage inférieur du chemin des Creusots est construit, et les travaux d'élargissement du remblai de la ligne entre les km. 92,100 et 92,938 sont adjugés.

Double voie St. Maurice-Martigny. La seconde voie est posée de St. Maurice à Evionnaz. On y fait passer les trains pour pouvoir exécuter plus facilement le remplacement des ponts métalliques sous l'ancienne voie. Entre Evionnaz et Martigny les travaux sont en chantier.

II^e arrondissement.

Travaux achevés.

Etablissement de passerelles à la gare de triage d'Olten et par dessus la ligne Olten-Aarbourg, au sud de la gare d'Olten; construction d'un passage souterrain à piétons à proximité du passage à niveau de la route d'Aarwangen, à la station de Langenthal; construction d'un passage inférieur pour la Sægestrasse et d'une passerelle à Langnau; prolongement du radier du Steinlauibach et modification, au même endroit, du tracé de la ligne du Brünig; reconstruction du tablier métallique du viaduc de Malvie, entre Glovelier et St. Ursanne; exhaussement de la voûte du tunnel au nord de Moutier; revêtement du tunnel O du tronçon Bienne-Reuchenette, sur une longueur de 12 m., et du tunnel IV, sur une longueur de 20 m.; extension du groupe de voies K à la gare aux marchandises de Bâle, pose d'un branchement entre les voies E 8 et 9 et perfectionnement des installations pour le service des bestiaux, à la même gare; établissement de deux voies de garage à la gare de Delémont, de deux voies de garage à Nouveau-Soleure, d'une voie d'évitement à Dotzigen, et d'une cour de chargement à Lausen; extension des stations de Zæziwil et de Signau; extension des haltes de Kaiserstuhl et de Brienzwiler, aménagées en stations de croisement; transformation du bâtiment de service de la gare provisoire aux voyageurs de Bâle en magasins pour l'économat; construction d'une marquise au bâtiment aux voyageurs de Laufon; agrandissement du bâtiment

d'administration des ateliers de Bienne; construction d'un bâtiment de service et d'une remise pour les charrettes postales à Lyss; construction d'une marquise sur le quai de transbordement du Brünig en gare de Lucerne; agrandissement du bureau des postes et du logement du chef de station, dans le bâtiment aux voyageurs de Brünig; installation pour le lavage des wagons à bestiaux et d'une fosse à fumier à la gare aux marchandises G. V., et construction d'une grue roulante à la gare aux marchandises P. V. de Berne; installation d'un pont à bascule neuf à Lausen; amélioration de la station d'eau et de la canalisation, à Lyss; pose d'un grand nombre de signaux avancés complétant des disques de protection.

Perfectionnement des enclenchements et signaux à Lœufelfingen et à Olten-Hammer; modification des enclenchements à Vieux-Soleure en vue de la jonction provisoire de la ligne Soleure-Moutier; pose d'enclenchements neufs à Lau-fon, Lausen et Wiggen.

Travaux en cours.

Double voie Ruchfeld-Aesch. Les travaux d'infrastructure ont été adjugés.

Double voie Aarbourg-Sursee. Le tronçon Reiden-Nebikon a été livré à l'exploitation le 1^{er} octobre 1908. Sur le reste du parcours, les travaux sont assez avancés pour qu'on puisse compter introduire l'exploitation en double voie le 1^{er} mai entre Nebikon et Sursee et le 1^{er} octobre 1909 entre Zofingue et Reiden. Le tronçon Aarbourg-Zofingue est encore en retard.

Double voie Wilerfeld-Gümligen et nouvelle station d'Ostermundigen. L'adjudication des travaux d'infrastructure est préparée.

Ligne du lac de Brienz. Les levés topographiques sont terminés, et le projet de construction est en voie d'élaboration.

Station de Moutier. L'infrastructure et les voies seront bientôt achevées; les installations mécaniques, l'installation d'eau et celles pour le service des marchandises sont terminées. La remise aux locomotives est en construction. Il reste encore à construire les marquises des quais, les annexes au bâtiment aux voyageurs, le nouveau bâtiment de service et

à installer les appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux.

Gare de Berne. Un concours a été ouvert au commencement de l'année 1909 pour l'adjudication des travaux du premier lot de la gare aux gros matériaux et de la gare de triage à Weyermannshaus.

III^e arrondissement.

Travaux achevés.

Etablissement de passages inférieurs pour la Hornhaldenstrasse et pour deux chemins pour piétons sur le tronçon Wollishofen-Kilchberg, près Zurich; reconstruction de deux ponts métalliques sur le parcours Oberrüti-Rothkreuz; ouvrages de protection contre la chute des pierres entre Weesen et Mühlehorn; prolongement de la voie de croisement à Siggenthal-Würenlingen; pose d'une nouvelle voie d'évitement à Altenburg-Rheinau; extension des voies et de la cour à Mœhlin; prolongement de la voie en cul-de-sac à Suhr; prolongement des voies d'évitement de Benzenschwil, Boswil-Bünzen, Muri, Sins et Oberrüti; pose d'une voie de garage provisoire en gare de Brugg; établissement d'un croisement pour le chemin de fer électrique routier Seebach-Glattbrugg au passage à niveau de la route de Bülach, à Glattbrugg, et installation de signaux de protection; construction d'une voie en cul-de-sac à Pfungen-Neftenbach; extension de la cour de chargement de Mels; construction d'un pont tournant pour locomotives, de 18 m. de diamètre, à Rapperswil; construction d'une annexe à la nouvelle remise aux locomotives de la gare principale de Zurich et aménagement d'un abri pour ouvriers dans le secteur A de la gare de triage, installation d'une prise d'eau et d'un dépôt de charbon à cette même gare, construction d'un monte-charge électrique dans la halle de réception des marchandises, et installation de conduites de chauffage à la gare aux voyageurs de Zurich pour chauffer les trains à la vapeur; construction d'une annexe aux W. C. de Zurich-Tiefenbrunnen, pour y installer une lampisterie et une buanderie; construction de nouveaux bâtiments à voyageurs à Dielsdorf, Mœhlin, Wülflingen, Mühlehorn et Wetzikon; agrandissement de ceux de Kilchberg près Zurich, Affoltern près Zurich, Regensdorf=Watt, Buchs=Dällikon, Hüntwangen=Wil et Hunzenschwil; transformation des anciens

bâtiments à voyageurs de Næfels-Mollis et d'Embrach-Rorbas; transfert à Bülach de l'ancien bâtiment aux voyageurs de Flums, transformé en maison d'habitation pour le chef de district; construction d'une annexe au bâtiment aux voyageurs, prolongement du quai et construction de W.C. neufs à Wohlen-Villmergen; construction d'une marquise à Herrliberg-Feldmeilen; installation d'un quai couvert devant le bâtiment aux voyageurs de Wetzikon; construction de W.C. et d'une marquise à Baden-Oberstadt; établissement de quais intermédiaires pour le service des voyageurs à Wallisellen et Effretikon; agrandissement des halles aux marchandises des stations d'Altstetten, Kilchberg, Bubikon, Illnau, Ebikon, Pfäeffikon (Zurich), Cham, Mellingen, Linthal et Wülflingen; transformation de l'ancien bâtiment aux voyageurs de Dielsdorf en une halle aux marchandises; construction d'une nouvelle halle aux marchandises à la station de Sulz; transfert et agrandissement de celle de Dottikon-Dintikon; construction d'une halle pour la grande vitesse à Zoug; construction de 8 maisons de garde; construction d'installations pour le lavage des wagons et de fosses à fumier à 11 stations; installation de ponts à bascule à Buchs-Zurich, Eglisau et Wülflingen; pose d'une grue roulante de 25 tonnes à Zurich-Wollishofen; installation d'eau potable à 7 stations et dans 5 maisons de garde; installation de l'éclairage électrique à 6 stations; installation d'appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à Boswil-Bünzen, Benzenschwil, Birrfeld et Lachen, et complément de ceux de Zweidlen et d'Altenburg-Rheinau; installation de bloc-système sur les tronçons Flums-Mels, Sihlbrugg-Baar, Effingen-Mumpf et Mœhlin-Pratteln; pose de cloches à signaux sur les tronçons Birrfeld-Hendschikon et Oerlikon-Kloten-Bassersdorf, ainsi que d'une ligne téléphonique de Seebach à Wettingen reliant entre elles toutes les stations.

Travaux en cours.

Nouveaux ateliers de Zurich. L'aménagement intérieur du bâtiment administratif et des magasins est terminé. La maçonnerie de l'atelier de réparation des locomotives est aussi terminée et le bâtiment est sous toit; les stores métalliques sont posés, de même que les raccords des canalisations, et les travaux de peinture sont achevés; le chariot transbordeur et les grues pivotantes des halles I et III sont montés, ainsi que les installations pour le lavage à la soude. La

forge, la tournerie des roues, la bandagerie et le bâtiment des chaudières sont sous toit, et les fondations des marteaux-pilons pneumatiques et à vapeur, des tables pour le dressage des rails et des machines à essayer les ressorts sont construites. Toute l'installation du bâtiment des chaudières est montée et maçonnée, et la cheminée est érigée. Les appareils de chauffage sont en voie d'installation. La maçonnerie des ateliers de réparation des wagons et de peinture est terminée jusqu'à la hauteur de l'arrête inférieure des appuis de la toiture. On avait prévu, au début, une toiture en béton armé, mais on s'est décidé, en définitive, pour une toiture métallique. La fourniture des machines est adjugée.

Station d'Oerlikon. Le passage public pour piétons, au km. 4,952, et le passage reliant les quais, au km. 4,678, sont achevés, de même que les quais et les marquises. On travaille au montage des enclenchements.

IV^e arrondissement.

Travaux achevés.

Construction d'un passage sous voies pour les voyageurs à la station de Sulgen; exécution des remblayages pour l'extension de la gare de St. Margrethen; extension de la cour de déchargement de Winkeln; extension des voies à Seuzach, Thalheim et Mammern; prolongement des voies de croisement à Stammheim, Ermatingen et Egnach; établissement d'un raccordement entre la voie en cul-de-sac et la voie principale à Sitterthal; prolongement d'une voie des ateliers, à Coire; construction d'un vérin hydraulique pour essieux au dépôt est de Winterthour; installation d'avant-toits et de quais à Felben, Müllheim, Mærstetten, Bürglen, Erlen, Amriswil, Steckborn, Emmishofen, Kreuzlingen, Kesswil, Au et Oberriet, ainsi que d'une marquise à Arbon; construction de W. C. à Amriswil, Emmishofen et Stein s/Rh.; prolongement des quais à bestiaux et des quais aux longs bois à la gare de Winterthour; agrandissement de la halle aux marchandises de Marthalen; agrandissement de la halle d'expédition des marchandises et construction d'un quai à pétrole à la gare aux marchandises de St. Gall; transformation des halles aux marchandises et prolongement de quais à Au et Oberriet; transformation de la halle aux marchandises et construction d'un quai à bestiaux à Coire; agrandissement de la

halle de montage et construction de nouveaux bureaux aux ateliers de Coire; construction d'une remise aux locomotives, avec fosse à piquer extérieure et grue hydraulique, à Sargans; construction d'un atelier de réparation des wagons à Romanshorn; construction d'un bâtiment servant de magasin, d'atelier de peinture et de menuiserie aux ateliers de Rorschach; installation d'eau potable à 5 stations, ainsi que d'une grue hydraulique alimentée par la canalisation communale à Sulgen; établissement d'installations pour le lavage des wagons et de fosses à fumier à 21 stations; pose d'une grue pivotante de six tonnes à Amriswil; construction de ponts à bascule à Mærstetten, Amriswil, Arbon, Oberaach et St. Margrethen; installation de l'éclairage électrique à 8 stations; installation d'enclenchements à Sulgen, Amriswil, Hauptwil et Kesswil, et complément de ceux de Winkeln et Seuzach; installation du téléphone sur les tronçons Arlen-Rielasingen-Singen et Etwilen-Ossigen; pose de cloches à signaux sur les parcours Arnegg-Kradolf, St. Gall-Bruggen, Wil-Lichtensteig et Wattwil-Ebnat.

Travaux en cours.

Double voie Winterthour-St. Margrethen.

a. Tronçon St. Gall-St. Fiden. Le projet du tunnel à double voie St. Gall-St. Fiden et d'extension de la station de St. Fiden est approuvé, et les travaux ont été adjugés en février 1909.

Les travaux de correction de la Steinach et de construction d'un lit voûté, à St. Fiden, ont été mis en chantier et sont exécutés en partie.

b. Tronçon Winterthour-Wil. Le projet a été soumis à l'approbation des autorités.

Gare de St. Gall. Comme pendant l'exercice précédent, les travaux d'extension ont dû être suspendus en grande partie, parce que la question de l'aménagement de la place de la gare n'était pas encore définitivement réglée. On a commencé les travaux d'infrastructure pour la pose des nouvelles voies de garage ouest.

Station de Rheineck. Les remblais sont achevés, et les voies construites sur ces remblais ont été provisoirement

livrées à l'exploitation. Les travaux préparatoires en vue de la construction de bâtiments sont exécutés.

c. Entretien de la voie.

Parmi les travaux d'entretien d'une certaine importance, nous citerons les suivants:

I^{er} arrondissement: Purge de rochers désagrégés au-dessus du portail de Salquenen, côté Loèche, et du portail du tunnel du Simplon, côté Iselle; travaux de protection contre la chute des pierres à ce dernier endroit; remplacement des coussinets du pont métallique de la Lizerne, près d'Ardon; reconstruction d'anneaux de voûte dans le tunnel de Jougne et des murs de soutènement entre Les Hôpitaux et Frambourg, pour le compte du P. L. M.; travaux d'assainissement de la tranchée de Chambésy; reconstruction d'anneaux de voûte dans les tunnels de Brot, du Bois de Ban, des Moyats, des Places Bourgeoises et de St. Sulpice, sur le tronçon de Neuchâtel aux Verrières, ainsi que dans celui de Vauderens; travaux de protection contre la chute des pierres au km. 98,800, à Tüscherz; reconstruction de la culée du pont II du Bois Noir, côté Evionnaz; reconstruction de la maçonnerie des ponts de Moulinet et de Chaffort, sur la ligne Lausanne-Bienne, ainsi que des viaducs de Couvet et de Macconnens; remplacement partiel de la construction du château d'eau d'Yverdon.

II^e arrondissement: Remplacement de longrines en aval du pont de l'Emme près d'Emmenmatt; purge, à coups de mine, des roches désagrégées de la galerie inférieure entre Meiringen et Brunig; dragage du lit de la grande Schliere; travaux d'assainissement à droite de la ligne, au km. 26,280 du tronçon Sommerau-Läufelfingen, nécessités par l'éboulement du remblai; remplacement des supports aux piliers du pont de la Birse, à St. Jacques.

III^e arrondissement: Assainissement du remblai entre Oberrüti et Rothkreuz; reconstruction partielle de la maçonnerie des piédroits et de la voûte du tunnel de l'Albis; remplacement du radier pavé de la Linth, en aval du barrage de la fabrique Schuler & C^{ie}, à Rüti (Glaris); renouvellement de clôtures sur le tronçon Glaris-Linthal; reconstruction d'une voûte et transformation des revêtements en aile

des talus d'un passage inférieur entre Brugg et Schinznach-Dorf; assainissement de la contrée ébouleuse de Landikon entre Birmenstorf et Bonstetten; correction de rivière au Bürgertobel, entre Thalwil et Oberrieden-Dorf; reconstruction de la halle aux marchandises de Suhr, incendiée.

IV^e arrondissement: Travaux de protection de rives à « Tellen », près Sitterthal; transformation d'un barrage dans le ravin latéral de la Steinach, en amont de la station de Mørschwil; construction de banquettes entre Schwarzenbach et Uzwil, Goldach et Mørschwil, Wil et Bazenhaid; remplacement de pierres désagrégées de la maçonnerie du viaduc de Feuerthalen, de la voûte est du pont de la Sitter, près de Bruggen, et du passage voûté avant Mørschwil; remplacement des coussinets du pont du Trübbach; réparation des fondations de la culée sud du pont du Goldach entre Horn et Rorschach; peinture au pyraspis, garantissant l'incombustibilité, du pont de bois sur le Rhin, à Ragaz; réédification d'une remise en bois et d'un magasin pour le chantier de construction des bateaux, à Romanshorn; transfert à Schwarzenbach et transformation en magasin de la remise aux wagons de Flawil; construction d'un quai provisoire à bestiaux, à Buchs.

Réfections de voie.

Ont été réfectionnés :

	mètres courants de voie
en matériel nouveau type C. F. F.	115,447
» » » C. F. F. pour lignes secondaires	7,767
en matériel ancien type S. E. II., mi-bon	16,931
sur territoire français en matériel des types P. L. M.	3,206
réfection des rails seulement, anciens types	580
» » traverses seulement	5,091
renforcement de voie par augmentation des traverses	39,960
remplacement de branchements par des branchements nouveaux types	pièces 192
remplacement de branchements par d'anciens types	148
la longueur totale des voies à entretenir était à la fin de 1908, y compris Vevey-Chevbres (7850 m) de	mètres courants 4,249,041
dont 36,088 m. sur territoire français appartiennent au P. L. M.; il reste donc pour notre réseau, déduction	

faite des 8790 m de voie loués au E. L. B. entre Bâle et la frontière	mètres courant 4,205,103
les rails d'acier (branchements et croisements non compris) ont une longueur totale de	3,722,293
les rails en fer (branchements et croisements non compris) ont une longueur totale de	336,908
longueur totale des branchements et croisements sur le réseau C. F. F.	145,902
les rails d'acier des nouveaux profils C. F. F. posés ont une longueur totale de	968,479
les voies avec traverses métalliques ont une longueur de	2,651,911
» » » » en bois » » » »	1,553,192

d. Travaux préparatoires pour la traction électrique.

1. Des conventions ont été passées avec les communes d'Ausserbinn, Ernen, Grengiols et Binn concernant l'octroi d'une *concession des forces motrices de la Binna*.

2. Le contrat de concession passé entre le gouvernement du canton d'Uri et la Direction du Gothard pour les *forces motrices de la Reuss* a été ratifié par le Grand Conseil du canton d'Uri, ainsi que par le Conseil fédéral.

3. Nous avons déposé auprès du gouvernement du canton d'Argovie une demande de concession des *forces motrices de l'Aar* entre *Wildegg* et *Stilli*. Le Conseil d'Etat nous a répondu qu'il prenait acte de notre demande et qu'il destinait aux chemins de fer fédéraux les forces motrices de cette section, se réservant l'utilisation éventuelle d'une partie de ces forces pour son propre compte.

4. La société anonyme « Motor », à Baden, nous a demandé au nom de la société « Dinamo », à Milan, de lui céder les droits que nous possédons, en vertu de la concession italienne du Simplon, sur les *forces motrices du cours inférieur de la Cairasca*, en s'offrant à fournir aux chemins de fer fédéraux, sur l'énergie électrique produite par l'usine à construire, celle qui leur sera nécessaire. Nous avons communiqué à la société « Motor » les conditions auxquelles nous serions disposés à entrer en matière sur cette proposition. Sur sa demande, nous avons ensuite fait savoir à la préfecture de Novare, par l'intermédiaire de la Direction du

1^{er} arrondissement, que nous consentions, sous réserve de tous nos droits, à l'examen de la demande de concession de la société « Dinamo ».

5. Nous avons racheté le 1^{er} juin, de la maison Brown, Boveri & C^{ie}, les installations pour l'*essai de traction électrique dans le tunnel du Simplon* et les locomotives électriques servant à ce service. La Direction du 1^{er} arrondissement a été chargée de l'entretien des installations et des moyens de locomotion, ainsi que du service de la traction.

6. La fabrique de machines d'Oerlikon nous a déclaré qu'elle n'avait pas l'intention de continuer l'*essai de traction électrique sur la ligne Seebach-Wettingen*, à l'expiration de la première année d'exploitation, qui s'achevait le 30 novembre 1908, mais qu'elle était prête, en revanche, à vendre aux chemins de fer fédéraux les installations et les locomotives servant à la traction électrique. Au cours des négociations qui ont eu lieu à ce sujet, la fabrique de machines d'Oerlikon se déclara disposée à se charger encore provisoirement de l'exploitation jusqu'au milieu de janvier 1909. La question de la reprise des installations par les chemins de fer fédéraux est à l'étude, et des tractations ont été engagées sur ce point.

7. Le Comité de direction du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg nous a demandé si nous avions l'intention d'*adopter la traction électrique pour la nouvelle ligne du Ricken*. Nous avons répondu négativement, car nous ne possédons pas encore des expériences suffisantes dans le domaine de l'exploitation à l'électricité des lignes à voie normale pour pouvoir faire en toute certitude choix d'un système. Il faut en tout cas attendre le résultat des travaux de la commission d'étude.

A cette occasion, le chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg a exprimé le désir que les chemins de fer fédéraux, qui seront vraisemblablement chargés de l'exploitation de sa ligne, fassent sur celle-ci, à leurs frais, les installations nécessaires à la traction électrique. Nous n'avons naturellement pas pu accéder à ce désir.

Nous avons également informé le bureau pour la traction des chemins de fer électriques (de la fabrique de machines

d'Oerlikon et des usines Siemens-Schuckert), à Zurich, que nous n'étions pas en mesure d'entrer en matière sur ses propositions touchant l'équipement électrique de la ligne Zurich-Lucerne, car nous désirions tout d'abord être fixés sur le résultat des travaux de la commission des études électriques.

8. Une délégation des Ministères des transports et de l'intérieur de l'Etat bavarois a parcouru la Suisse afin de prendre connaissance des travaux préparatoires de la commission suisse des études hydrauliques et de visiter un certain nombre d'usines hydrauliques de construction récente, ainsi que plusieurs chemins de fer électriques à voie normale, notamment la ligne Seebach-Wettingen et le tronçon Brigue-Iselle (Simplon).

e. Administration du matériel de la voie.

1. Nous avons de nouveau passé, en novembre, avec l'Union des aciéries allemandes, sociétés anonymes, à Düsseldorf, un marché pour la fourniture des rails et des traverses métalliques dont nous avons besoin pour 1909. Eu égard à notre situation financière, qui nous oblige à limiter les renouvellements de voies et à ralentir l'exécution des travaux de parachèvement, ces quantités sont beaucoup moins fortes que pour 1908. Y compris le matériel nécessaire au V^e arrondissement, la commande s'élève à

6000 tonnes de rails et
5500 » » traverses.

Nous avons réussi à obtenir une réduction sur les prix payés l'année dernière, en raison de la crise que traverse l'industrie.

2. Nous avons commandé, à titre d'essai, aux aciéries Röchling, à Vöelklingen, 250 tonnes de rails pour voie courante et 50 tonnes de rails pour croisements en électro-acier. Le prix est un peu plus élevé que celui des rails en acier Thomas, mais l'électro-acier est réputé beaucoup plus résistant et plus durable.

3. La vente du matériel de voie a produit, en chiffre rond, fr. 1,007,000. Sur cette somme, fr. 551,200 proviennent de la vente par adjudication du matériel de rebut, et fr. 247,300

environ de la vente de rails, traverses et accessoires encore utilisables cédés à des autorités, corporations, entreprises industrielles ou particuliers pour l'établissement de voies ou d'autres ouvrages. Le reste, soit environ fr. 208,500, provient enfin des multiples ventes de peu d'importance effectuées durant l'année à des particuliers.

4. Matériel acheté:

Rails d'acier.

Types C. F. F. I. (45,9 kg par mètre courant)	. . .	18,287 tonne
» » II. (48,9 kg » » »)	. . .	927 »
» » V. (36,2 kg » » »)	. . .	2,519 »
» P. L. M. (48,0 kg » » »)	. . .	427 »
	Total	<u>22,160 tonnes</u>

Traverses de fer.

traverses de voie C. F. F. de 2,70 m. pour lignes principales	. . . . .	13,683 tonnes
traverses de voie C. F. F. de 2,45 m. pour lignes secondaires	. . . . .	1,106 »
traverses pour branchements C. F. F. pour lignes principales	. . . . .	778 »
traverses pour branchements C. F. F. pour lignes secondaires	. . . . .	513 »
	Total	<u>16,080 tonnes</u>
<i>Accessoires de rails</i>	. . . . .	<u>3,606 tonnes</u>

Branchements et croisements.

branchement croisé, type S. E. II, complet	. . . . .	1 pièce
branchements simples, système Vøgele, complets	. . . . .	3 pièces
	Total	<u>4 pièces</u>
branchements simples	. . . . .	345 pièces
aiguilles pour branchements anglais	. . . . .	110 »
	Total	<u>455 pièces</u>
croisements simples	. . . . .	320 pièces
» doubles	. . . . .	67 »
» spéciaux	. . . . .	95 »
	Total	<u>482 pièces</u>
cœurs d'aiguille en fonte trempée	. . . . .	<u>68 pièces</u>

cornières contre-rails normales	1,136 pièces
» » » spéciales	55 »
	Total 1,191 pièces
appareils de manœuvre avec support de signal . . .	290 pièces
» » support pour signal d'aiguille	350 »
» » manœuvre des aiguilles anglaises et demi- anglaises	16 »
rails bruts pour lames d'aiguilles	303 tonnes
plaques de support en tôle pour aiguilles et bran- chements	390 »
pointes de cœur en acier pour aiguilles	75 »
fer pour contre-rails en cornière	113 »

Traverses de bois.

a. Traverses.

<i>chêne</i>	70,211 pièces
de provenance suisse	44,979 pièces
» » française	24,143 »
» » allemande	1,089 »
<i>hêtre</i>	71,130 »
de provenance suisse	70,172 pièces
» » française	751 »
» » allemande	207 »
<i>mélèze, toutes de provenance suisse</i>	7,602 »
<i>pin, » » » »</i>	22,350 »
<i>sapin, » » » »</i>	911 »
<i>bois australien de Sarra</i>	1,364 »
	Total 173,568 pièces

b. Traverses pour branchements et ponts. 1,421 m³.

de provenance suisse	1,095 m ³ .
» » française	326 »
bois australien de Sarra	33 »
	Total 1,454 m ³

Ont été injectées:

a. Traverses.

1. au chlorure de zinc, procédé Burnett:

traverses de chêne.	31,164 pièces
» pin	2,515 »
» mélèze.	1,799 »
	35,478 pièces

A reporter 35,478 pièces

		Report	35,478 pièces
2. au chlorure de zinc, procédé Straschun:			
traverses de chêne	885	pièces	
» pin	958	»	
			1,843 »
3. à la créosote (imprégnation complète) :			
traverses de chêne	4,314	pièces	
» hêtre	18,477	»	
» pin	5,915	»	
			28,706 »
4. à la créosote (système Rüping, imprégnation partielle):			
traverses de chêne	21,473	pièces	
» hêtre	52,396	»	
» mélèze.	5,259	»	
» pin	10,594	»	
			89,722 »
		Total	155,749 pièces

b. Traverses pour branchements et ponts.

1. au chlorure de zinc, procédé Burnett.	741	m ³
2. à la créosote (imprégnation complète)	115	»
3. » » » (système Rüping, imprégnation partielle)	308	»
		Total
	1,164	m ³ .

Traverses en bois tendre trénaillées.

ont été livrées au service de la voie:

traverses de pin de 2,70 m.	2,140	pièces
» » pin de 2,40 m.	500	»
		Total
	2,640	pièces

VI. Département du contentieux.

a. Généralités.

1. Le Département fédéral des chemins de fer nous a informés par lettre du 3 novembre que le Conseil fédéral s'était occupé, dans sa séance du 27 octobre, des *comptes et des bilans de 1907 des caisses de pensions et de secours* des entreprises de chemins de fer et de navigation, ainsi que de *l'état des cautionnements du personnel des chemins de fer*

et de leur *placement* à fin 1907. Le Conseil fédéral demande que les recettes et les dépenses résultant des assurances prévues aux articles 57 et 58 des statuts de notre caisse de pensions et de secours figurent aussi, désormais, dans le compte de profits et pertes de cette caisse.

2. Au chapitre C, VI, a, 5 du rapport de gestion de 1906 nous avons dit que le Conseil fédéral avait annulé, comme contraire aux prescriptions du droit fédéral, un *arrêt de la Cour de justice du canton de Genève*, du 12 novembre 1904, ordonnant la *démolition d'une maison de garde* construite sur un terrain appartenant aux chemins de fer fédéraux, mais grevé d'une servitude de passage en faveur de la ville de Genève.

La ville de Genève a recouru simultanément au Tribunal fédéral et à l'Assemblée fédérale contre cet arrêté du Conseil fédéral. Ces deux recours ont été rejetés (v. ci-devant chap. C, I, 2, a, 2).

3. Pour garantir la sécurité de l'exploitation pendant les mois d'hiver sur la section de ligne allant de *Brünig* à *Meiringen*, nous avons demandé au Département fédéral des chemins de fer de proposer au Conseil fédéral d'interdire le *dévalage des bois* sur cette section. Le Conseil fédéral a pris un arrêté dans ce sens le 16 octobre.

La Direction du II^e arrondissement est parvenue, au bout de longs efforts, à conclure un arrangement avec les représentants du gouvernement d'Obwalden et de la commune de Lungern au sujet des prestations de l'Etat et des corporations de Giswil et de Lungern en faveur des travaux de protection à exécuter par les chemins de fer fédéraux pour garantir la sécurité de l'*exploitation de la ligne du Brünig* dans la région des *dévaloirs* sur la section de Giswil au Brünig. Nous avons approuvé cet arrangement le 31 juillet. Le budget de construction de 1909 contient un crédit de fr. 30,000 pour ces travaux, qui devront être terminés le 1^{er} décembre 1909.

4. En date du 10 janvier, le Conseil fédéral a approuvé le texte allemand et en date du 17 novembre le texte français des *Conditions complémentaires uniformes* de la convention révisée sur le *transport de marchandises par chemins de fer*. Ces conditions sont entrées en vigueur le 22 décem-

bre, en même temps que les décisions de la deuxième conférence de revision, de juillet 1905.

5. Une nouvelle *convention* en exécution du règlement applicable au *trafic des marchandises belge-allemand* a été conclue; elle est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1909.

6. Les 27 mai/2 juin, nous avons conclu avec les chemins de fer d'Alsace-Lorraine une nouvelle *convention au sujet de la transmission des marchandises* dans les gares de Bâle et de Bâle St. Jean.

7. Nous avons fourni au Département fédéral des chemins de fer, pour le Département fédéral de justice et police, certains renseignements statistiques destinés à être utilisés dans les travaux préparatoires du *projet de loi fédérale sur la création d'un tribunal du contentieux administratif*.

8. Invités par le Département fédéral des chemins de fer à nous prononcer sur une demande de M. le professeur Dr Bosshard, à Zurich, qui sollicitait l'autorisation de *transporter* dans nos trains, *comme bagage à main*, des *matières explosives*, nous avons donné un avis défavorable. Le Conseil fédéral a répondu négativement au requérant.

9. Le secrétariat de la *société suisse des liquoristes* nous a proposé de convenir qu'en cas de *bris*, en cours de route, de *bonbonnes pleines* expédiées par les membres de cette société, le chemin de fer rembourserait une quote-part fixe du dommage.

Après avoir soumis la question à la conférence des réclamations, nous avons répondu négativement.

10. Nous avons répondu négativement à une demande du comité central de la Société ornithologique suisse à Bâle, tendant à ce qu'il fût permis aux destinataires d'*envois d'animaux grevés de remboursement* (spécialement volaille et lapins) d'examiner les animaux avant de retirer la lettre de voiture.

11. Le 15 août 1907, le Conseil d'Etat du canton de Zurich a recouru au Conseil fédéral contre une décision du Dépar-

tement fédéral des chemins de fer du 21 juin 1907, relative au *croisement à niveau* de la *ligne Rapperswil-Wallisellen par une route de II^e classe de Wendhäuslen à Fuchsbühl*, et demandé, en se basant sur l'article 15 de la loi fédérale du 23 décembre 1872:

1. que le croisement eût lieu à l'emplacement prévu par le projet de la commune de Bubikon;

2. à ce défaut, que les chemins de fer fédéraux fussent astreints à supporter le surplus de dépense résultant de la modification du tracé.

Par arrêté du 10 mars, le Conseil fédéral a écarté la première de ces conclusions et s'est déclaré incompétent en ce qui concerne la seconde.

12. En date du 12 mars, le Département fédéral des chemins de fer a approuvé *une instruction uniforme sur la police du chemin de fer*.

13. Répondant à une question qui nous avait été posée par le Ministère public fédéral, nous avons émis l'avis que la *loi fédérale sur la police des chemins de fer* est aussi applicable aux lignes de tramways, pour autant que leur situation spéciale le comporte.

14. Un bureau de poste ayant refusé d'accepter en *franchise de port* un pli contenant un procès-verbal de contravention à la loi sur la police des chemins de fer expédié par un chef de gare à l'autorité compétente, nous avons soumis la question à la Direction générale des postes, laquelle nous a répondu que seuls les organes supérieurs de l'administration (Conseils d'administration et d'arrondissement, Directions et chefs de service) avaient droit à la franchise de port.

15. Par décision du 21 janvier, le Département fédéral des douanes a statué, conformément à notre préavis et à celui du Département fédéral des chemins de fer, que *les wagons de réserve, stationnés en Suisse, de la compagnie internationale des wagons-lits* devaient être admis en *franchise de droits*, par analogie avec ce qui se pratique pour le matériel roulant des entreprises de chemins de fer étrangères.

16. Le Tribunal fédéral a rendu, le 10 juillet, son arrêt dans le procès que l'Etat de Fribourg nous avait intenté aux fins d'obtenir paiement, pour la période du 1^{er} mai au 31 décembre 1903, de l'intérêt de la somme qu'il avait touchée pour solde de ses *droits de réversion*. La demande de l'Etat de Fribourg, qui portait sur une somme de fr. 22,960, a été écartée à l'unanimité. L'arrêt du Tribunal fédéral a fait tomber, du même coup, des réclamations analogues des cantons de Neuchâtel et de Genève s'élevant ensemble à fr. 18,246. 60.

17. Par arrêt du 19 décembre 1907, le Tribunal fédéral a débouté les chemins de fer fédéraux de l'action que nous avons chargée la Direction du III^e arrondissement d'ouvrir à la *Société du tramway Zurich-Ærlikon-Seebach*, en paiement d'une contribution aux *frais d'établissement du passage inférieur de la Zürcherstrasse à Ærlikon* (v. rapport de gestion de 1906, chap. C, VI, a, 4).

Une demande en revision de cet arrêt, adressée au Tribunal fédéral par la Direction du III^e arrondissement, a été écartée en date du 26 mars.

18. Par demande datée du 30 décembre 1907, l'*Entreprise du tunnel du Ricken* nous a actionnés en paiement d'une somme de plus de 3,600,000 francs que nous n'estimons justifiée que jusqu'à concurrence de 20,000 francs environ. Le procès est pendant devant le Tribunal fédéral. Nous avons chargé M. le Dr Scherrer, conseiller aux Etats, à Bâle, de la défense de nos intérêts. Il a effectué, le 13 mai, le dépôt de notre réponse au Tribunal fédéral.

19. La *liquidation du chemin de fer régional Saignelégier-Glovelier* (v. rapport de gestion de 1906, chap. C, VI, a, 11) a été close. Notre intervention, s'élevant après rectification à la somme totale de fr. 48,972. 20, a été admise en rang privilégié pour fr. 36,197. 24 (créances résultant du trafic direct et de la jouissance de la gare de Glovelier). Nous avons par contre été colloqués en dernier rang pour le solde de fr. 12,774. 96, concernant les dépenses d'extension de la gare de Glovelier qui n'avaient pu être portées au compte de construction.

20. Les experts ayant déposé et complété leurs rapports

dans le procès engagé contre le *chemin de fer du Gürbetal* au sujet des redevances à payer pour la cojouissance des *gares de Berne et de Thoune*, le juge a convoqué les parties à une audience préliminaire qui a eu lieu le 12 juin. Une convention a été conclue sur la base de l'expertise. En vertu de cette convention la compagnie du chemin de fer du Gürbetal paie aux chemins de fer fédéraux des redevances fixes de fr. 17,500 pour la gare de Berne et de fr. 6500 pour celle de Thoune (v. chap. C, I, 23 ci-devant).

21. Un litige s'est élevé entre la *compagnie du chemin de fer rhétique* et notre administration sur la question de savoir si les *indemnités*, soumises à la répartition au prorata kilométrique suivant la convention sur la responsabilité dans le service direct suisse, *pour des dommages se produisant dans le transport des marchandises aux gares communes de Coire et de Landquart* devaient être, dans les rapports des deux parties entre elles, liquidées d'après ladite convention, en ce sens que chaque partie supporterait sa part, proportionnelle à la longueur du parcours sur ses lignes, ou d'après la convention pour l'usage commun de la gare, en ce sens que le dommage incombant aux deux administrations serait supporté par la communauté, ou, en d'autres termes, par les chemins de fer fédéraux, qui font le service de la gare contre une indemnité à forfait.

Le tribunal arbitral auquel cette question a été soumise a prononcé que l'indemnité était à la charge de la communauté.

22. *Comité international des transports*. Par entente intervenue lors de la séance tenue par ce comité en octobre 1907, il a été constaté expressément par les chemins de fer français, belges, italiens et suisses ayant adhéré au règlement d'octobre 1886, que les prescriptions de ce dernier touchant le *règlement des réclamations pour perte, avaries et retard* étaient remplacées, à partir du 1^{er} janvier 1908, par la nouvelle convention uniforme sur la transmission des marchandises, ainsi que la répartition des indemnités en trafic international, conclue entre les administrations représentées au Comité international des transports.

Pour nous conformer à un désir de ce comité, nous lui avons présenté un rapport sur un litige qui s'est élevé entre

les chemins de fer français de l'Est et ceux de l'Alsace-Lorraine, touchant l'interprétation de l'observation préliminaire de ladite convention.

Nous nous sommes fait représenter à une séance du comité, qui a eu lieu à Florence les 9 et 10 avril, de même qu'à la commission de rédaction chargée par le comité d'élaborer un projet de *prescriptions uniformes sur le règlement des demandes de détaxe*; cette commission s'est réunie à Berlin les 6 et 7 novembre.

b. Assurances.

1. Adoptant nos propositions du 29 octobre, le Conseil d'administration a décidé, le 27 décembre 1907, de porter aux dépenses du compte de profits et pertes de 1907 un premier versement de fr. 100,000 en vue de la création d'un *fonds d'assurance contre l'incendie* (v. rapport de gestion de 1907, chap. A, 11, 1 et C, VI, b, 4). Cette décision a été exécutée.

2. La revision annuelle des valeurs comprises dans notre *contrat général d'assurance contre l'incendie* a donné les résultats suivants:

a. Approvisionnements	fr. 13,400,000
b. Matériel roulant	» 165,000,000
c. Mobilier et ustensiles	» 21,000,000
d. Marchandises et bagages	» 40,000,000
e. Bâtiments	» 6,900,000
	<hr/>
Total	fr. 246,300,000

Nous avons ainsi, par rapport aux chiffres de l'année précédente, une augmentation de la somme assurée de 17,500,000 francs, augmentation qui, de nouveau, provient principalement de l'accroissement du matériel roulant. La prime payée pour la période du 30 juin 1908 au 30 juin 1909 s'élève à fr. 121,872.25.

3. Il a été convenu avec notre *consortium d'assurance contre l'incendie* que dorénavant la prime d'assurance et les indemnités ne seraient plus calculées, pour le matériel roulant, sur la base des indications du compte de construction, mais sur la valeur réelle des objets assurés. Cela réduira la prime annuelle de fr. 15,000 en chiffre rond.

4. Les indemnités que nous avons reçues pendant l'année pour des sinistres se chiffrent comme suit:

a. Pour 13 sinistres réglés par les établissements d'assurance obligatoire des cantons	fr. 18,292. 50
b. Pour 78 sinistres réglés par le consortium d'assurance	» 20,689. 15
Ensemble pour 91 sinistres	<u>fr. 38,981. 65</u>

c. Cautionnements.

1. Conformément au règlement, la *revision générale des cautionnements fournis en garantie des crédits pour frais de transport* a été effectuée pendant le IV^e trimestre; elle n'a donné lieu à aucune mesure spéciale.

2. Au 31 décembre 1908, l'état des *cautionnements* était le suivant:

Cautionnements fournis en espèces:

Direction générale	248	cautionnements	pour	fr. 249,314. 25
I ^{er} arrondissement	259	»	»	» 160,337. 40
II ^e arrondissement	338	»	»	» 144,820. 40
III ^e arrondissement	92	»	»	» 39,327. 75
IV ^e arrondissement	142	»	»	» 26,890. —

Cautionnements fournis en titres:

Direction générale	486	cautionnements	p ^r	fr. 4,985,399. 60
I ^{er} arrondissement	63	»	»	» 221,390. 46
II ^e arrondissement	77	»	»	» 628,793. 45
III ^e arrondissement	126	»	»	» 248,320. 15
IV ^e arrondissement	59	»	»	» 150,424. 35

Cautionnements par signatures:

Direction générale	549	cautionnements	p ^r	fr. 4,073,100. —
I ^{er} arrondissement	48	»	»	» 96,600. —
II ^e arrondissement	66	»	»	» 136,480. —
III ^e arrondissement	141	»	»	» 206,923. 60
IV ^e arrondissement	53	»	»	» 86,150. —

Au total 2747 cautionnements pour fr. 11,455,271. 41.

Dans cette somme sont compris 13 *cautionnements généraux* s'élevant à fr. 977,250.

d. Impôts.

1. La Direction du I^{er} arrondissement nous a informés, par lettre du 11 novembre, que le *receveur de l'enregistrement de Domodossola*, se basant sur l'article 3, chiffre 6, 2^e alinéa, de la concession italienne du 22 février 1896, l'avait invitée à lui payer:

pour <i>impôt de circulation</i> dès le 1 ^{er} avril 1906	
au 30 septembre 1908	72,000 livres
à titre de pénalités	22,000 »

Nous avons adressé au Ministre des finances, à Rome, une requête en vue d'obtenir l'exonération de l'impôt pour la période du 1^{er} avril au 31 mai 1906 (fr. 4800) et des pénalités.

Il a été fait droit à cette requête en janvier 1909.

2. La Direction du III^e arrondissement a dû interjeter un *recours en matière d'impôt* contre la commune de Kaisten, qui, lors de la revision du rôle, avait soumis à l'impôt deux *bandes de terrain* d'une superficie totale de 8226 m² *situées le long de la voie* et protégeant celle-ci. Ce recours a été admis par la Commission des impôts.

e. Accidents.

1. Nous nous référons, quant au nombre des accidents et aux indemnités payées en 1908, aux tableaux statistiques et aux comptes publiés comme annexes au présent rapport.

2. Dans le courant de l'année, la Direction du I^{er} arrondissement a liquidé 43 cas de responsabilité, celle du II^e arrondissement 56, celle du III^e arrondissement 35 et celle du IV^e arrondissement 28. Trois de ces arrangements ont été soumis à notre ratification, parce que l'indemnité à payer dépassait fr. 20,000.

f. Achats et ventes de terrain.

Les tableaux statistiques renseignent, d'une manière détaillée, sur les achats et les ventes qui ont été effectués. Nous leur empruntons les données suivantes:

Achats de terrain.

	Parcelles	Superficie m ²	Prix d'achat fr.
I ^{er} arrondissement .	107	52,091	189,585.15
II ^e » .	61	67,065, ²⁷	471,654.45
III ^e » .	68	51,721, ⁶⁰	350,307.85
IV ^e » .	226	168,543, ⁵⁰	691,297.99
Total . .	462	339,421, ³⁷	1,702,845.44

Ventes de terrain.

	Parcelles	Superficie m ²	Prix de vente fr.
I ^{er} arrondissement .	13	2,340, ⁶⁸	2,022.75
II ^e » .	16	13,617, ⁷⁰	111,722.—
III ^e » .	28	25,735, ⁵⁰	114,105.35
IV ^e » .	22	15,887, ⁸⁰	5,329.20
Total . .	79	57,581, ⁶⁸	233,179.30

Parmi les acquisitions les plus importantes, nous mentionnerons les suivantes:

2 parcelles d'une superficie de 582 m², sur lesquelles se trouvent deux maisons d'habitation, acquises pour le prix de fr. 97,000 pour l'extension de la gare de Lausanne;

25 parcelles d'une superficie de 6819 m², acquises pour le prix de fr. 17,824.30 pour l'établissement de la double voie sur le tronçon Arnex-Daillens;

23 parcelles d'une superficie de 17,106 m², acquises pour le prix de fr. 11,646.10 pour l'établissement de clôtures pare-neige sur les territoires de Croy, Bofflens et Pompaples;

17 parcelles d'une superficie de 10,227 m², sur l'une desquelles se trouve une petite maison d'habitation avec jardin, acquises pour le prix de fr. 18,796.10 en vue de l'extension de la station de Vauderens;

1 parcelle de 4935,5 m², acquise pour le prix de fr. 144,223.50 pour le raccordement de la ligne du Jura à la gare aux voyageurs de Bâle;

3 parcelles d'une superficie de 26,823 m², acquises pour le prix de fr. 172,022.40 pour l'extension de la gare d'Olten;

12 parcelles d'une superficie de 1172 m², acquises pour le prix de fr. 17,659.25 pour l'élargissement de la Niederœnzstrasse, à Herzogenbuchsee;

3 parcelles d'une superficie de 21,660 m², acquises pour le prix de fr. 98,000 en prévision de la transformation de la gare de Bienne;

7 parcelles d'une superficie de 3680 m², acquises pour le prix de fr. 14,817 pour l'extension de la station de Signau;

1 parcelle de 145,1 m², acquise pour le prix de fr. 42,002.70 pour l'établissement du passage inférieur de la Lenzburgerstrasse, à Aarau;

3 parcelles d'une superficie de 16,047 m², acquises pour le prix de fr. 163,459.45 pour l'extension de la gare de Schaffhouse;

6 parcelles d'une superficie de 9500 m², sur lesquelles se trouvent des bâtiments, acquises pour le prix de fr. 171,168.70 pour l'extension de la station de St. Fiden;

16 parcelles d'une superficie de 42,433 m², acquises pour le prix de fr. 105,107.69 pour la construction de la ligne du Ricken;

78 parcelles d'une superficie de 24,293 m², acquises pour le prix de fr. 20,041.50 en vue de l'établissement de la double voie Winterthour-Wil;

1 parcelle de 4226 m², avec les bâtiments qui s'y trouvent, acquise pour le prix de fr. 58,493.50 pour l'extension de la gare de Wil;

2 parcelles d'une superficie de 15,751 m², avec les bâtiments qui s'y trouvent, acquises pour le prix de fr. 187,659.95 pour l'extension de la gare aux marchandises de St. Gall.

Conformément à la loi sur le rachat, la Direction générale a été appelée à ratifier 24 contrats d'achat, 27 contrats de vente et 10 contrats d'échange de terrain.

Les négociations engagées par la Direction du II^e arrondissement avec la ville de Lucerne pour l'*acquisition, par voie d'échange, de terrains* en vue de l'*extension de la gare de Lucerne* (v. rapport de gestion de 1907, chap. C, VI, f) n'ont pas encore abouti.

Nous n'avons pas pu suivre aux négociations avec le *canton de Berne* en vue de l'achat des *terrains des grands Remparts, à Berne*, que nous avons en location, car nous ne savons toujours pas de quels terrains nous aurons encore besoin pour l'extension de la gare.

g. Réclamations.

1. Nous avons souvent grand' peine à obtenir des chemins de fer italiens de l'Etat les renseignements dont nous avons besoin pour le règlement des *réclamations ayant trait à des transports*. Il nous arrive de ne recevoir une réponse qu'au bout de plusieurs mois, après des recharges réitérées. Par lettre du 25 août, nous nous sommes vivement plaints de cette manière de procéder auprès de la Direction générale, à Rome, qui nous a promis de donner à ses Directions d'arrondissement les recommandations nécessaires.

2. Nous avons invité les Directions d'arrondissement à donner dans leurs rapports trimestriels des renseignements sur le nombre et l'issue des *procès portant sur des réclamations* et conduits par elles soit pour leur compte, soit pour celui de la Direction générale.

Vous trouverez ci-après les indications concernant les procès conduits durant l'année par la Direction générale et par les Directions d'arrondissement.

3. Nous devons signaler une indemnité de fr. 177,814.31 payée à la charge de la communauté de la gare de Bâle pour la valeur de six voitures de I^{re} classe destinées aux chemins de fer italiens de l'Etat et avariées en cours de route. Après avoir été réparées dans les ateliers des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, ces voitures ont été reprises par l'administration destinataire pour la somme de fr. 137,473.75.

4. Irrégularités et réclamations.

A. Trafic international.

<i>a. Nombre des réclamations.</i>	Pour perte totale ou partielle et pour avarie	Pour retard	Total
Réclamations non liquidées provenant de l'exercice de 1907	2,463	2,888	5,351
Réclamations reçues en 1908	8,189	4,607	12,796
Total des réclamations traitées pendant l'exercice de 1908	10,652	7,495	18,147
(En 1907 :	9,966	8,173	18,139)
dont :			
Réclamations liquidées par paiement des indemnités	5,748	4,194	9,942
Réclamations non fondées et repoussées	2,713	1,557	4,270
Réclamations non liquidées à fin 1908	2,191	1,744	3,935
<i>b. Montant des indemnités :</i>			
	Fr.	Fr.	Fr.
Montant total des nouvelles réclamations reçues en 1908	1,053,740.06	286,882.62	1,340,622.68
Total des indemnités payées en 1908	671,296.04	171,606.52	842,902.56
<i>c. Répartitions avec d'autres entreprises :</i>			
Répartitions effectuées	5,630.—	4,756.—	10,386.—
Part à la charge des C. F. F.	136,268.71	28,544.92	164,813.63
Répartitions non encore effectuées à la fin de l'exercice	993.—	557.—	1,550.—
<i>d. Irrégularités :</i>			
Rapports d'irrégularités pour avaries ou perte partielle			Fr. 5,477.—
Rapports d'irrégularités pour empêchements à la livraison			1,332.—
Total des rapports			6,809.—
(En 1907 :			7,733.—)

B. Trafic interne.

(Affaires traitées par les Directions d'arrondissement.)

Réclamations :

Le 1^{er} janvier 1908, il restait encore à liquider :

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
I ^{er} arrondissement	190	16,413. 10	63	5,988. 75
II ^e »	134	3,780. 42	25	480. 90
III ^e »	136	9,024. 55	21	1,267. 10
IV ^e »	180	15,448. 30	35	2,870. 50
Total	<u>640</u>	<u>44,666. 37</u>	<u>144</u>	<u>10,607. 25</u>
1907 :	556	27,535. 08	131	6,366. 45

Réclamations reçues pendant l'année.

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
I ^{er} arrondissement	1,957	61,428. 49	300	12,602. 42
II ^e »	2,315	64,437. 22	189	8,882. 10
III ^e »	2,638	90,890. 30	324	13,525. 25
IV ^e »	1,161	31,430. 28	184	8,995. 33
Total	<u>8,071</u>	<u>248,186. 29</u>	<u>997</u>	<u>44,005. 10</u>
1907 :	8,286	264,465. 95	1234	60,589. 39

Ont été :

a. admises :

	Réclamations pour perte etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes (Part des C. F. F.)	Nombre	Sommes (Part des C. F. F.)
I ^{er} arrondissement	1,429	25,657. 16	127	2,354. 50
II ^e »	1,329	27,244. 16	77	935. 58
III ^e »	2,228	33,542. 31	200	5,961. 65
IV ^e »	941	21,495. 74	127	2,252. 90
Total	<u>5,927</u>	<u>107,939. 37</u>	<u>531</u>	<u>11,504. 63</u>

b. écartées :

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre		Nombre	
I ^{er} arrondissement	591		200	
II ^e »	1,007		120	
III ^e »	489		127	
IV ^e »	328		65	
Total	<u>2,415</u>		<u>512</u>	

c. Réclamations non liquidées à la fin de l'année.

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
I ^{er} arrondissement	127	18,549. 63	36	4,591. 30
II ^e »	113	11,076. —	17	630. 70
III ^e »	57	1,833. 95	18	1,485. 20
IV ^e »	72	5,057. 10	27	1,951. 55
Total	<u>369</u>	<u>36,516. 68</u>	<u>98</u>	<u>8,658. 75</u>

Irrégularités :

Le nombre des rapports pour irrégularités reçus en 1908 s'élève à 10,305 (10,969 en 1907), se répartissant comme suit :

I ^{er} arrondissement	.	.	.	.	3,773
II ^e »	.	.	.	.	1,651
III ^e »	.	.	.	.	2,622
IV ^e »	.	.	.	.	2,259

Procès.

	Pour perte totale ou partielle et pour avarie						Pour retard					
	En cours le 1 ^{er} janvier 1908	Intentés en 1908	Liquidés en 1908			En cours le 31 décembre 1908	En cours le 1 ^{er} janvier 1908	Intentés en 1908	Liquidés en 1908			En cours le 31 décembre 1908
			Entière- ment ou en partie en faveur des C.F.F.	En faveur des réclamants	TOTAL				Entière- ment ou en partie en faveur des C.F.F.	En faveur des réclamants	TOTAL	
Direction générale . .	6	17	10	1	11	12	4	5	1	2	3	6
I ^{er} arrondissement . .	22	13	14	2	16	19	4	7	3	—	3	8
II ^e » . .	2	8	9	1	10	—	1	2	1	2	3	—
III ^e » . .	1	6	3	3	6	1	1	2	3	—	3	—
IV ^e » . .	—	2	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL	31	46	37	8	45	32	10	16	8	4	12	14

h. Administration des caisses de pensions, de secours et de malades.

1. Dans sa séance du 31 janvier 1908, le Conseil fédéral a ratifié le *bilan d'entrée de la caisse de pensions et de secours* des fonctionnaires et employés à poste fixe, que nous lui avons adressé le 17 décembre 1907.

2. Le 12 mars, le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis, pour préavis, un *recours contre la décision du Conseil fédéral du 31 janvier 1908*, dont parle le chiffre précédent, signé de 7018 membres de notre caisse de pensions et de secours. Par lettre du 12 juin nous avons proposé au Conseil fédéral, par l'intermédiaire du Département des chemins de fer, de ne pas entrer en matière sur ce recours. Le Conseil fédéral a cependant décidé d'entrer en matière, dans sa séance du 21 septembre, et a chargé le Département des chemins de fer de soumettre à une commission d'experts, en conformité de l'art. 4, 2^e alinéa, de la loi sur les caisses de secours, les questions relatives au taux de l'intérêt admis dans le bilan technique et à la durée de l'amortissement du déficit (v. chap. A, 8, 10, *d* ci-devant).

3. Le *compte de profits et pertes de 1907* et le *bilan* au 31 décembre 1907 ont été publiés avec les comptes annuels des chemins de fer fédéraux.

Le *rapport annuel sur la caisse de pensions et de secours*, qui contient les renseignements touchant le compte de profits et pertes et indique notamment les causes des gains et des pertes, a été élaboré par l'administration des caisses de secours et soumis, le 8 août, à l'assemblée des délégués des commissions de la caisse de pensions et de secours, qui n'a proposé aucune modification ni aucune adjonction à ce rapport. Après avoir été approuvé par le Conseil d'administration dans sa séance du 26 septembre, ledit rapport a été transmis au Conseil fédéral pour être communiqué à l'Assemblée fédérale (v. chap. A, 1, *b* ci-devant).

4. Le *compte de profits et pertes de 1908* et le *bilan* à fin 1908 ont été publiés avec les comptes annuels des chemins de fer fédéraux. Le rapport à l'appui de ces comptes ne pourra paraître que plus tard.

5. En date du 27 mars, le Conseil fédéral a ratifié le *nouvel article 61 des dispositions transitoires* des statuts de la caisse de pensions et de secours, du 19 octobre 1906, adopté par le Conseil d'administration dans sa séance du 9 mars 1908 (v. chap. A, 2, a, ci-devant). Les travaux en vue de l'application de ces nouvelles dispositions sont terminés; les suppléments de pension échus depuis le 1^{er} janvier 1908 en vertu de ce nouvel article ont pu être payés à partir du mois de juillet.

6. Par lettre du 25 mars, nous avons prié les Directions d'arrondissement de nous indiquer les noms des agents de la traction qui demandaient à être mis au bénéfice de la *rétroactivité de l'article 10 de nos statuts de la caisse de secours*, du 19 octobre 1906, admise par le Conseil d'administration dans sa séance du 9 mars 1908 (v. chap. A, 8, 6 ci-devant). La mesure prise a ensuite été exécutée conformément aux indications fournies par les arrondissements.

7. Ayant constaté que la question de la *mise à la pension de fonctionnaires pour cause d'incapacité partielle de travail* donnait lieu à des divergences d'opinion, nous avons rappelé aux Directions d'arrondissement, par circulaire du 16 juin, qu'un fonctionnaire qui demeure en service avec un traitement réduit ne peut pas être traité simultanément suivant l'article 10 et suivant l'article 25 des statuts de la caisse de secours, mais qu'on doit au contraire lui laisser la latitude de décider s'il veut être traité conformément à l'article 10 ou à l'article 25, sa déclaration dans l'un ou l'autre sens devant toujours être considérée comme définitive.

8. Nous avons dû annuler deux *décisions prises par des commissions de la caisse de pensions et de secours*:

a. La commission de la caisse de secours d'un arrondissement a refusé, dans un cas d'accident donnant lieu à responsabilité, le *remboursement*, prévu à l'art. 4 des statuts de la caisse, *du 60 % des contributions versées* par l'assurée. Nous avons annulé cette décision en vertu de la disposition du 2^e alinéa de l'art. 2 du règlement n^o 14 concernant l'administration de la caisse de pensions et de secours.

b. Une Direction d'arrondissement ayant pensionné un agent en faisant *application de l'article 5 des statuts de la caisse de secours* (faute grave), la commission de la caisse

de cet arrondissement a décidé d'allouer, au contraire, la pension entière. Nous avons annulé cette décision, attendu qu'aux termes de l'article 22 des statuts la mise à la retraite d'un agent est de la compétence de l'autorité qui l'a nommé.

9. Par lettre du 21 août adressée aux délégués des commissions de la caisse de secours et à leurs suppléants, nous avons répondu aux *postulats établis par l'assemblée des délégués du 28 décembre 1907*; nous en avons repoussé une partie et admis d'autres. Nous avons repoussé tous ceux qui auraient entraîné une révision des statuts de la caisse occasionnant un surcroît de charges à l'administration des C.F.F.; en revanche, nous avons cru pouvoir faire droit à diverses propositions visant l'administration de la caisse.

10. Nous avons dû repousser une *pétition de cinq pensionnaires de l'ancienne compagnie du Jura-Simplon*, qui tendait à l'élévation du chiffre de traitement de fr. 3000 servant de base au calcul de leur pension et sur lequel ils avaient payé leurs cotisations, c'est-à-dire à une révision de l'art. 61 des statuts de la caisse du 19 octobre 1906, en égard à la charge financière élevée que la mesure requise aurait occasionnée.

11. Le 11 janvier, nous avons eu une première conférence avec des délégués de l'Union ouvrière des entreprises de transport suisses, à laquelle ceux-ci nous ont présenté leurs observations et propositions au sujet de notre *projet de statuts de la caisse d'assurance contre la maladie et de secours des ouvriers permanents* des chemins de fer fédéraux. Nous avons en outre convoqué ces délégués à une seconde conférence, qui a eu lieu le 16 avril, pour leur permettre de se prononcer aussi sur notre *projet de règlement d'administration* de ladite caisse, que nous avons communiqué aux sociétés du personnel.

Ces projets de statuts et de règlement ont ensuite été adressés, le 19 juin, à la Commission permanente du Conseil d'administration, avec un projet de rapport à l'appui destiné à ce dernier.

Le comité central de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport nous a donné connaissance, par lettre du 17 novembre, d'une *résolution* votée le 15 dudit mois par une *assemblée de délégués extraordinaire* de cette société, au sujet du projet de caisse d'assurance maladie et de secours

et il nous a informés que l'assemblée s'était déclarée disposée à ce que les charges des futurs membres de la caisse fussent encore augmentées, pourvu que les chemins de fer fédéraux consentissent à élever aussi le montant des indemnités pour invalidité dans la mesure proposée.

12. Au cours de l'exercice l'administration de la caisse de secours a eu à régler, conformément aux statuts, les cas d'invalidité ou de décès suivants:

Mise en invalidité et décès	Direction générale	Arrondissements				Total
		I	II	III	IV	
<i>Invalides</i> :	3	61	89	53	47	253
invalides ayant moins de 5 ans de service	—	5	8	1	5	19
invalides ayant 5 ans de service ou plus	3	56	81	52	42	234
<i>Assurés actifs décédés</i> :	3	33	32	29	13	110
indemnités à forfait allouées à des veuves	—	7	1	3	1	12
indemnités à forfait allouées à des orphelins	—	14	3	7	1	25
indemnités à forfait allouées à des orphelins de père et de mère	—	—	—	—	—	—
veuves pensionnées	2	18	25	19	11	75
orphelins pensionnés	3	32	54	41	22	152
orphelins de père et de mère pensionnés	—	6	2	1	—	9
<i>Invalides décédés</i> :	—	26	25	37	14	102
veuves pensionnées	—	23	14	22	15	74
orphelins pensionnés	—	22	7	5	3	37
orphelins de père et de mère pensionnés	—	—	1	—	—	1
<i>Veuves décédées</i> :	—	20	21	27	8	76
orphelins de père et de mère pensionnés	—	1	1	2	—	4
<i>Veuves remariées</i> :	—	3	7	3	1	14
orphelins de père et de mère pensionnés	—	3	12	3	—	18

Elle a reçu en outre 83 demandes de *secours basées sur l'article 36*, lesquelles ont été accueillies favorablement par les commissions compétentes de la caisse de secours. La somme des secours ainsi accordés s'élève à fr. 10,937.25.

Un *secours annuel* de fr. 460.80 a été alloué, en vertu de l'art. 37, à la mère d'un fonctionnaire célibataire décédé.

Vingt cas d'invalidité et 11 décès causés par des *accidents donnant lieu à responsabilité* ont été portés à la connaissance de l'administration de la caisse de secours durant l'exercice.

D. Directions d'arrondissement.

1. En date du 24 décembre, le Conseil fédéral a confirmé les *présidents et vice-présidents* actuels des Directions d'arrondissement I à IV pour une nouvelle période administrative allant du 1^{er} janvier 1909 au 31 décembre 1911.

2. Les Directions d'arrondissement ont adressé chaque trimestre des rapports détaillés à leurs Conseils sur les affaires traitées par elles en vertu de la loi sur le rachat et du règlement d'exécution. Un certain nombre de ces affaires ont dû être transmises à la Direction générale pour être définitivement réglées, et les plus importantes d'entre elles sont mentionnées dans le présent rapport. L'activité des Directions d'arrondissement a suivi son cours normal.

La Direction du I^{er} arrondissement a discuté 2045 affaires en 104 séances, celle du II^e 2338 en 97 séances, celle du III^e 2021 en 89 séances et celle du IV^e 1663 en 99 séances. Les rapports trimestriels adressés aux Conseils d'arrondissement fournissent des renseignements détaillés sur la gestion.

* *
*

Parvenus à la fin de notre rapport, nous avons l'honneur d'ajouter que nous avons proposé à notre Conseil d'administration de vous prier de soumettre à l'Assemblée fédérale les *résolutions* suivantes:

1. Les comptes de 1908 et le bilan au 31 décembre 1908 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. Le solde passif du compte de profits et pertes de 1908, par fr. 2,854,074.40, est reporté à compte nouveau et il y a lieu d'y ajouter le montant des allocations de renchérissement de la vie payées pour l'année 1908 (fr. 2,540,000 en chiffre rond).

3. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1908 est approuvée.

Si nous vous proposons de reporter à compte nouveau le déficit du compte de profits et pertes d'environ fr. 5,395,000 (y compris les allocations de renchérissement de la vie), c'est dans l'idée qu'il y aura lieu de discuter ultérieurement de quelle façon ce déficit devra être couvert. On peut admettre qu'une stricte économie dans l'exploitation influencera favorablement les excédents futurs et permettra de combler ce déficit petit à petit.

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

Berne, le 7 avril 1909.

Pour la Direction générale
des chemins de fer fédéraux :

Le président,
Weissenbach.

Annexes :

1. Comptes de l'année 1908.
2. Tableaux statistiques.