

Veuillez agréer, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre considération.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération, DECOPPET.

Le chancelier de la Confédération, SCHATZMANN.

672

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

l'approbation de la gestion et des comptes des
chemins de fer fédéraux pour 1915.

(Du 19 mai 1916.)

Monsieur le président et messieurs,

Le 28 avril 1916, le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux nous a présenté le rapport de gestion et les comptes pour 1915 qui doivent vous être soumis pour examen et approbation conformément à la loi sur le rachat. Nous ajouterons ce qui suit aux considérations de la direction générale.

Généralités.

L'exploitation et le parachèvement des chemins de fer fédéraux ont subi pendant toute l'année l'influence gravement préjudiciable de la guerre qui a éclaté en août 1914. Lorsqu'en mai 1915 l'Italie entra également en guerre, il ne resta plus aucune frontière ouverte à notre petit pays si dépendant du commerce mondial. Les effets de cette situation se firent sentir dans toute la vie économique et en particulier aussi dans le trafic de nos chemins de fer nationaux. Le transport des voyageurs et des marchandises n'atteignit de loin pas l'importance qu'il avait dans les années de paix.

L'administration, le personnel et les autorités durent tenir compte dans la mesure du possible de ces circonstances extraordinaires et apporter des restrictions, des simplifications et des économies dans tous les domaines. Les résultats des comptes témoignent du succès des efforts entrepris par tous. Des simplifications ont aussi été introduites dans le rapport et les comptes qui, pour l'exercice de 1915, sont réunis pour la première fois en un seul imprimé. Cette nouvelle disposition rendra les comptes plus clairs et en facilitera l'examen. Comme l'étendue du rapport a été ainsi réduite d'un tiers, il en est résulté, en outre, une notable diminution des frais d'impression.

Le format agrandi du rapport de gestion ne permettra plus son insertion dans la Feuille fédérale. Mais on pourra se procurer des exemplaires de cet imprimé auprès de la Chancellerie fédérale. Du reste, les messages du Conseil fédéral sur les rapports de gestion des chemins de fer fédéraux reproduiront toujours à l'avenir les principaux chiffres des résultats des comptes, de façon à donner aux lecteurs de la Feuille fédérale une compensation pour la suppression du rapport. En outre, on a l'intention de compléter l'abrégé des comptes dans l'annexe du compte d'Etat suisse en y ajoutant un extrait du compte d'exploitation.

La direction générale et le département des chemins de fer ont examiné au cours de l'année la prolongation de délai, proposée au sein du conseil d'administration des C.F.F. et de l'Assemblée fédérale, pour l'examen et l'approbation des rapports de gestion des chemins de fer fédéraux. Après avoir pesé toutes les considérations, ces deux autorités estimèrent qu'il n'était pas indiqué et même qu'il n'était plus nécessaire de prolonger le terme de présentation, fixé au 30 avril, puisque les réductions et les simplifications apportées au rapport et aux comptes en activaient l'élaboration.

Les conditions générales des chemins de fer fédéraux subirent peu de changements pendant l'année. La longueur réelle des lignes accusait 2750 kilomètres et la longueur exploitée 2793 kilomètres, comme l'année précédente. Le trafic fut quelque peu influencé par l'ouverture à l'exploitation, le 1^{er} octobre, de la ligne Moutier-Longeau construite par la compagnie du Lötschberg comme raccourci à travers le Jura. Dans le trafic suisse l'augmentation des taxes aller et retour fut appliquée en général dès le 1^{er} mai. Le transport des marchandises subit des perturbations et des retards.

par suite de la pénurie de wagons occasionnée par la guerre. L'importation des denrées alimentaires fut arrêtée et sérieusement compromise pendant un certain temps. Malgré tous les efforts et toutes les mesures prises à cet effet, la situation ne s'améliora que partiellement et l'importation a toujours des difficultés considérables à surmonter.

Résultat financier.

Avant la guerre l'équilibre paraissait établi dans la situation financière des chemins de fer fédéraux. L'exploitation fournissait les excédents nécessaires au paiement des intérêts de la dette, à l'alimentation du fonds de renouvellement, à l'amortissement régulier des emprunts et à la radiation nécessaire des non-valeurs. Ces dernières années, il restait même à la fin de chaque exercice un solde actif de quelques millions, de sorte que l'on pouvait songer à constituer le fonds de réserve prévu par la loi de rachat. Les événements modifièrent rapidement cet état de choses. Les deux derniers comptes de profits et pertes soldent, après déduction des réserves et amortissements, par des déficits importants qui se présentent comme suit :

Pour 1914	fr. 17.235.251
après déduction du solde actif de 1913.	» 8.039.164
il reste	fr. 9.196.087
Pour 1915	» 16.630.119
Soit en tout pour les deux années	fr. 25.826.206

Le résultat de ces deux années de guerre eut pu se présenter de façon plus favorable si l'on s'était abstenu d'effectuer les amortissements légaux et nécessaires. Mais les chemins de fer fédéraux ont préféré opérer ces réductions afin que les comptes reflètent complètement les effets de la guerre. Nous pouvons nous ranger à cette manière de voir.

Au surplus on peut constater avec satisfaction que le compte de 1915 est de 13.208.920 francs plus favorable que ne le prévoyait le budget. Le déficit de l'année n'atteint, les amortissements étant effectués, que 16,8 millions au lieu de 29,8 millions prévus. Les recettes d'exploitation ont été de 8,7 millions supérieures et les dépenses pures de 3 millions inférieures à celles que l'on avait présumées.

Compte d'exploitation.

Les recettes du transport des voyageurs restèrent de 12,9 millions en dessous des prévisions budgétaires qui étaient de 56,4 millions. Cette différence s'explique. Au début de la guerre il était bien difficile d'établir des prévisions. Le trafic international ne s'est pas accru dans la mesure admise; par contre les recettes-marchandises dépassèrent les suppositions de 21 millions de francs. Cette augmentation doit surtout être attribuée aux échanges plus considérables qui s'effectuèrent pendant les premiers mois de l'année entre l'Allemagne et l'Italie.

Les indemnités pour transports militaires n'ont été versées que partiellement; celles qui concernent la mobilisation et les relèves des troupes n'ont pas encore été payées.

Les diverses catégories de trafic accusent les recettes suivantes en 1915 et pour les deux années précédentes :

	1915	1914	1913
	(en millions de francs)		
Voyageurs	56,1	72,1	84,5
Bagages	4,8	6,9	8,5
Animaux	3,3	2,9	2,9
Marchandises	101,2	91,4	105,7
Postes	1,7	1,8	2,2
Divers	9,2	8,4	8,9
Total	176,3	183,5	212,7

Les recettes totales pour les six dernières années se décomposent comme suit :

Année	Recettes d'exploitation	Par km. de ligne	Augmentation
	Fr.	Fr.	En %
1915	176.271.286	62.909	—3,97
1914	183.538.680	65.503	—13,72
1913	212.721.315	76.491	3,24
1912	206.056.419	75.038	4,86
1911	196.511.857	71.407	4,75
1910	187.604.055	68.419	7,66

Les dépenses d'exploitation, soit les frais proprement dits d'exploitation et d'entretien, sans les sommes destinées aux fonds spéciaux, ont accusé, pour les mêmes années, les chiffres suivants :

Année	Dépenses proprement dites d'exploitation		Augmentation en %
	Fr.	Par km. de ligne Fr.	
1915	119.989.577	42,823	—6,54
1914	128.364.302	45.812	—3,59
1913	133.147.697	48.015	3,09
1912	128.403.938	46.897	8,08
1911	118.821.314	43.334	2,36
1910	116.079.243	42.334	0,07

Les frais d'exploitation proprement dits se répartissent comme suit sur les principaux chapitres pendant les trois dernières années :

	1915	1914	1913
	(en millions de francs)		
Administration générale	3,7	4,2	4,2
Entretien et surveillance de la voie	14,8	16,0	16,8
Service des gares et conduite des trains	44,2	46,8	47,0
Service de la traction et des ateliers	46,4	50,0	52,8
Dépenses diverses	10,9	11,5	12,8
Total	120,0	128,3	133,1
Diminution %	6,10	3,01	+4,08

Les frais d'exploitation de 1915 sont d'un dixième inférieurs à ceux de 1913. La diminution du nombre des trains eut pour résultat un moins grand besoin de personnel et de matériel.

Les locomotives parcoururent sur les lignes et en manœuvres :

	1915	1914	1913
Millions de kilomètres	38,4	43,8	48,2
Diminution %	12,33	9,13	+2,00

L'état du personnel pour le service du chemin de fer et des services auxiliaires et accessoires a été en moyenne le suivant :

	1915	1914	1913
Fonctionnaires et employés	25.316	26.064	25.771
Employés à la journée	10.508	11.352	11.912
Total	35.824	37.416	37.683
Diminution %	4,28	0,70	+6,08

On a indiqué dans les précédents rapports l'état du personnel à la fin de chaque année.

Les circonstances créées par la guerre engagèrent l'administration à mettre à la retraite un plus grand nombre d'agents âgés. On évita, en outre, dans la mesure du possible, de pourvoir à nouveau les postes devenus vacants.

La réduction du personnel opérée en 1914 et en 1915 eut aussi sa répercussion sur les dépenses. Celles-ci accusent les sommes suivantes pour le personnel tout entier. Cependant il ne faut pas comparer trop strictement les dépenses de 1913 avec les autres, car elles comprennent aussi les traitements du personnel de la construction.

	1915	1914	1913
	(en millions de francs)		
Traitements et allocations supplémentaires	88,3	93,7	95,8
Diminution %	5,83	2,17	+7,66

En vertu de la loi sur les traitements, l'augmentation périodique aurait dû être accordée le 1^{er} avril 1915, mais elle fut renvoyée par des arrêtés particuliers et reportée au 1^{er} janvier 1916. De ce fait les dépenses restèrent de 6 millions en dessous des prévisions.

Les mesures d'économie s'étendirent aussi, autant qu'il fut possible, aux dépenses de matériel, en particulier aux frais d'impression et de bureau, ainsi qu'à l'entretien des installations, voies et véhicules. La pénurie de wagons à marchandises obligea à une meilleure utilisation de la capacité de chargement des véhicules, ce qui eut pour résultat une diminution de la circulation des wagons.

Toutes ces circonstances et ces mesures contribuèrent à faire diminuer les dépenses brutes de 9,7 millions, soit de 7,16 % par rapport à l'année précédente. Les trois services principaux : entretien et surveillance de la voie, service des gares et conduite des trains, service de la traction et des ateliers, ont principalement participé à cette diminution.

Compte de profits et pertes.

Comme nous l'avons déjà fait remarquer au début de ce message, le résultat des comptes pour 1915 est insuffisant. Le déficit est presque aussi élevé qu'en 1914. Les différences entre les deux années ne sont pas très importantes, comme on peut le voir par le parallèle ci-après. Le gros excédent des recettes d'exploitation et la diminution des versements au fonds de renouvellement contribuèrent à améliorer sen-

siblement le compte. Ce dernier fut, par contre, grevé d'un surplus d'intérêts d'environ 1 million de francs.

Pour les deux années, les rubriques et dépenses se présentent comme suit :

Recettes.		
Excédent des recettes d'exploitation	1915	1914
après déduction des dépenses pures	Fr.	Fr.
d'exploitation	56.323.519	55.174.377
Intérêts des capitaux employés à la		
construction	1.712.130	1.582.035
Produit brut des entreprises acces-		
soires (bateaux)	—	61.505
Produit des valeurs et des créances	4.156.476	3.830.090
Subvention de l'Italie pour l'explo-		
tation du Simplon	66.000	66.000
Autres recettes	2.561	159.600
Total	<u>62.260.686</u>	<u>60.873.607</u>
Dépenses.		
Bail du Vevey-Chexbres	45.000	45.000
Intérêts des emprunts consolidés . .	56.101.980	55.109.888
Intérêts des dettes courantes . . .	524.175	1.115.753
Frais de finance, pertes de cours, etc.	408.223	—
Pertes sur entreprises accessoires .	35.468	—
Amortissement légal de la dette . .	9.445.112	8.926.560
Amortissement d'installations dispa-		
rues	895.443	816.834
Amortissement des frais d'emprunts	440.760	442.814
Versement au fonds de renouvelle-		
ment	8.324.745	9.097.168
Versement aux deux fonds de pen-		
sions	24.434	27.164
Versement au fonds d'assurance con-		
tre l'incendie	342.119	330.917
Versement au fonds des rentes-acci-		
dents	677.124	619.577
Intérêts et amortissement du déficit		
de la caisse de secours	1.500.000	1.500.000
Dépenses diverses	126.222	77.183
Total	<u>78.890.805</u>	<u>78.108.858</u>
Excédent des dépenses	16.630.119	17.235.251
En plus : solde de l'année précédente	—9.196.087	8.039.164
Report à nouveau compte	—25.826.206	—9.196.087

Sans les amortissements effectués dans les années 1914 et 1915 le solde passif ne s'élèverait à fin 1915 qu'à 1.858.683 francs. La différence représente donc presque complètement les amortissements légaux et autres de la dette et les pertes.

Fonds spéciaux.

Le fonds de renouvellement, le fonds de couverture pour pensions aux employés des anciens J.S. et Gothard et le fonds pour les rentes-accidents ont été créés pour remplir des obligations légales ou autres; il est donc nécessaire de les créditer aussi dans les années à résultats insuffisants. Il en est de même de la réserve pour les dommages d'incendies, laquelle constitue de ce fait plutôt un fonds de prévoyance.

Les versements au fonds de renouvellement sont plus faibles qu'en 1914 à cause du chiffre moins élevé des kilomètres parcourus. De ce fait, les prélèvements ont pu être diminués.

Constitution de capitaux.

Le budget prévoyait pour le service financier et les travaux neufs des besoins de trésorerie pour un montant de 75 millions que l'on proposait de se procurer par un emprunt temporaire ou un nouvel emprunt consolidé. Or il ressort du bilan et de la spécification des capitaux qu'on n'eut pas besoin d'aussi fortes sommes et que la couverture put s'effectuer d'autre façon. Les besoins furent surtout soldés :

par les propres montants des valeurs	fr. 6.369.000
par l'augmentation des bons de dépôt en faveur des caisses de pensions et de secours	» 9.309.000
par la remise à la Banque nationale de bons de caisse à 4 ½ %	» 17.500.000
	<hr/>
	fr. 33.178.000

La direction générale examinera la question de la création d'un grand-livre de la dette des chemins de fer fédéraux destiné à faciliter l'emprunt des fonds nécessaires en évitant l'émission de titres au porteur.

Bilan.

Le bilan donne d'une manière générale un aperçu clair de la situation de l'entreprise.

Le compte de construction s'est augmenté d'une valeur de 24,5 millions environ, contre 41,5 millions en 1914 et 69 millions en 1913. L'examen réglementaire des décomptes pour 1915 sera entrepris ultérieurement par le département des chemins de fer. Les rectifications éventuelles seront effectuées dans le prochain compte annuel.

Au passif, le montant des emprunts consolidés s'augmenta de 2 millions et celui des dettes courantes d'environ 19 millions. Dans cette dernière rubrique sont compris les nouveaux bons de caisse, soit 17,5 millions.

Les autres modifications sont de peu d'importance.

Caisse de secours pour le personnel.

A la fin de 1915 la *caisse de pensions et de secours* comptait les assurés suivants :

22.669 employés en fonctions avec un traitement assuré de	fr. 62.720.946
D'autre part les pensions comprenaient :	
3263 invalides avec un montant annuel de	fr. 5.395.475
2534 veuves » » » » »	» 1.665.843
1226 orphelins » » » » »	» 230.987
149 groupes d'orphelins de père et de mère avec un montant annuel de	» 71.176

La réserve mathématique totale atteignait 183.357.822 francs avec un déficit de 38.917.844 francs. L'année accuse une perte de 8.507.244 francs sur laquelle 4.256.300 francs sont attribuables à la fusion des caisses de secours insuffisantes du Gothard et du J.N. avec la caisse générale de pensions. Le reste de la perte résulte de nouveau de la surinvalidité qui atteignit 300 % et d'une réduction de 605.718 francs sur les valeurs.

La persistance de grandes différences entre les prévisions de la statistique qui paraissent vieilles et les prestations réelles de la caisse de secours des C.F.F. exige impérieusement un remaniement des bases d'assurance. La direction générale a commencé les travaux préparatoires à cet effet et elle pourra prochainement faire des propositions de modification.

Il sera en outre nécessaire de modifier les dispositions statutaires au moment de l'ouverture de la Caisse nationale suisse d'assurance-accidents à Lucerne.

A la fin de l'année, la caisse d'assurance-maladies pour les ouvriers comptait 11.333 membres répartis en deux classes d'assurance. Le compte solde par un déficit de 22.667 francs qui est couvert par les chemins de fer fédéraux.

La caisse de secours des ouvriers compta 8309 membres actifs et 791 invalides assurés. Les C. F. F. contribuèrent pour 413.376 francs à cette assurance; en 1914 pour 338.332 francs. La caisse est basée sur le système de la répartition; elle mettra toujours plus et pendant des années encore la caisse d'exploitation à contribution.

Le 1^{er} janvier 1916 la caisse de pensions et de secours reprit le fonds de retraites existant du P. L. M. avec son actif et son passif.

Le mouvement de toutes les caisses de secours des C. F. F. se répartit comme suit en 1915 :

Cotisations des membres	fr.	4.061.079
Contribution de l'administration	»	6.869.627
Recettes diverses	»	6.443.175
Total des recettes	fr.	17.373.881
Secours	fr.	8.723.080
Remboursements aux membres	»	199.559
Dépenses diverses	»	620.872
Total des dépenses	fr.	9.543.511
Excédent des recettes	fr.	7.830.370
Etat de fortune à fin 1914	»	138.724.379
Etat de fortune à fin 1915	fr.	146.554.379
Déficit de la caisse de pensions et de secours à fin 1915	»	38.917.844
Montant légal à fin 1915	fr.	185.472.633

Construction et exploitation.

Le tableau ci-après montre qu'elles ont été pour la voie de fer et les installations fixes les dépenses de construction pour 1915 comparées aux crédits budgétaires et aux dépenses de 1914.

Voie de fer et installations fixes.

Tableau comparatif entre les dépenses de construction en 1915 et le budget pour 1915.

	Budget de 1915	Dépenses en 1915	Dépenses en plus ou en moins
	Fr.	Fr.	Fr.
II ^e Tunnel du Simplon	2.000.000 <i>6.300.000</i>	3.079.806 <i>5.843.254</i>	+1.079.806 - 456.746
Chemin de fer du lac de Brienz .	2.120.000 <i>1.700.000</i>	2.087.364 <i>1.739.649</i>	- 32.636 + 39.649
Direction générale	2.500.000 <i>6.500.000</i>	5.477.830 <i>8.426.223</i>	+2.977.830 +1.926.223
Tunnel de base du Hauenstein . .	80.000 <i>1.642.140</i>	60.393 <i>1.062.745</i>	- 19.607 - 584.395
I ^{er} arrondissement	1.927.000 <i>7.101.000</i>	1.999.722 <i>4.967.826</i>	+ 72.222 -2.133.174
II ^e arrondissement	3.192.000 <i>8.788.700</i>	2.993.519 <i>5.927.577</i>	- 198.481 -2.861.123
III ^e arrondissement	1.542.100 <i>5.672.300</i>	1.395.874 <i>2,726.014</i>	- 146.226 -2.946.286
IV ^e arrondissement	711.000 <i>4.311.600</i>	810.447 <i>2.288.220</i>	+ 99.447 -2.023.380
V ^e arrondissement	917.000 <i>3.748.400</i>	1.601.261 <i>2.580.654</i>	+ 684.261 -1.167.746
Total	14.989.100 <i>45.769.140</i>	19.506.216 <i>35.662.162</i>	+4.517.116 -10.206.978

* Les chiffres en caractères italiques indiquent les prévisions budgétaires et dépenses de construction en 1914.

En considération de la situation créée par la guerre européenne, le budget de construction des chemins de fer fédéraux pour 1915 fut réduit aux travaux urgents et fixé à environ 10,5 millions de francs. Toutefois on avait prévu d'augmenter ce montant de 15 millions pour le cas où les perspectives financières deviendraient meilleures. Bien que la situation ne se soit pas améliorée depuis lors, les chemins de fer fédéraux se virent obligés d'élever de 5 millions le montant

budgeté en faisant usage d'une partie de ce crédit supplémentaire pour poursuivre des travaux suspendus ou réduits. Une proposition à ce sujet fut approuvée par l'arrêté du Conseil fédéral du 16 mars 1915.

Comme on le voit par le tableau ci-dessus, le montant budgeté a été dépassé d'une somme totale de 4.517.116 francs qui fut nécessaire pour l'avancement du deuxième tunnel du Simplon et de la ligne de base du Hauenstein. Mais comme il ne s'agit pas ici des décomptes des travaux en question, mais seulement des dépenses de 1915, ces dépassements ne peuvent servir à se rendre compte des frais de construction définitifs de ces travaux.

Le compte des « objets inachevés » a été ramené de 93.449.934 à 89.569.491 francs, soit diminué de 3.880.443 francs par report sur le compte de construction.

On a dépensé pour achat de *matériel roulant* fr. 7.637.111,48; le budget prévoyait 10.061.000 francs; pour le *mobilier et les appareils*, la prévision était de 226.000 francs et la dépense a été de fr. 142.838,89.

Les dépenses totales de construction pour 1915, y compris celles pour entreprises accessoires (navigation à vapeur sur le lac de Constance), se sont élevées à fr. 28.413.058,55 (budget de construction pour 1915 : 25.977.740 francs). Une somme de fr. 3.991.743,95 étant imputable sur le compte d'exploitation, les dépenses nettes de construction se montent donc à fr. 24.421.314,60 (en 1914, fr. 41.169.087,22).

En 1915 il a été réfectionné 72,8 km de voie avec du matériel nouveau type pour lignes principales et 5,3 km avec du matériel nouveau type pour lignes secondaires.

Aux données fournies par le rapport de gestion du département des chemins de fer sur les parcours effectués par les trains, se joignent celles qui se trouvent à la page 4 du rapport de la direction générale. Il y est dit que la diminution des parcours pour la première année de guerre, soit du mois d'août 1914 à juillet 1915, atteignit comparativement à la même période d'avant la guerre, 8.889.500 kilomètres, chiffre rond, soit environ le 24 %. Ce chiffre comprend aussi les parcours en moins des trains de marchandises. Cette réduction notable du nombre des trains a entraîné une diminution correspondante des parcours des locomotives et par le fait des dépenses y relatives.

Conclusion.

Depuis 15 ans qu'existent les chemins de fer fédéraux, les résultats de leurs comptes ont subi par deux fois des influences défavorables. En 1908/1909 un ralentissement des affaires occasionna de légers déficits et avec la guerre européenne a commencé une nouvelle perte d'équilibre plus grave et plus sensible. Mais si le trafic redevient régulier et si l'on continue à l'avenir la gestion sage et économe actuelle, il sera possible d'effacer les effets de la crise dans un laps de temps relativement court. Notre petit peuple, entouré de toutes parts de pays belligérants, doit s'estimer heureux de ce que le dommage ait pu être limité et qu'un plus grand malheur ne l'ait pas atteint.

Nous vous recommandons d'adopter le projet d'arrêté ci-après qui est conforme aux propositions du conseil d'administration et saisissons cette occasion de vous renouveler, monsieur le président et messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 19 mai 1916.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,

DECOPPET.

Le chancelier de la Confédération,

SCHATZMANN.

(Projet.)

Arrêté fédéral

portant

approbation du rapport de gestion et des comptes
des chemins de fer fédéraux pour 1915.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu le rapport de la direction générale des chemins de fer fédéraux sur la gestion et les comptes de l'année 1915, du 4 avril 1916, avec ses annexes;

Vu le rapport et la proposition du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux, du 28 avril 1916;

Vu le message du Conseil fédéral du 19 mai 1916,

arrête :

1° Les comptes de l'année 1915 et le bilan au 31 décembre 1915 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2° Le compte de profits et pertes de 1915 bouclant par un solde passif de fr. 25.826.206,38 est approuvé. Ce solde est reporté à compte nouveau, étant entendu qu'une décision sera prise plus tard pour sa couverture.

3° La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1915 est approuvée.

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation de la gestion et des comptes des chemins de fer fédéraux pour 1915. (Du 19 mai 1916.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1916
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	672
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.05.1916
Date	
Data	
Seite	842-855
Page	
Pagina	
Ref. No	10 080 962

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.