

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1943)

Artikel: Rapport sur la gestion pendant l'année 1943 présenté par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux
Autor: Meile
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676220>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

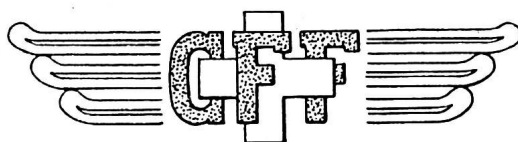
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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

Terms of use

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

Download PDF: 24.04.2026

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



Rapport

sur la

gestion pendant l'année 1943

présenté par la

Direction générale des Chemins de fer fédéraux

I. Etendue du réseau

La longueur des lignes appartenant à la Confédération était, à fin 1943, de 2916,9 km
 dont, hors service, la ligne
 Otelfingen–Niederglatt 12,6 km
 et quelques raccordements
 d'un total de 7,0 » *)

Propres lignes en service 2897,3 km
 dont sont remises à bail par les
 Chemins de fer fédéraux, les lignes de
 Wohlen–Bremgarten 7,1 km
 Wattwil–Ebnat-Kappel 5,1 »

La longueur de notre propre réseau
 exploité à nos frais est de 2885,1 km
 dont, à double voie 1112,9 km
 à traction électrique 2322,5 »

Les Chemins de fer fédéraux ont
 pris à bail les lignes de
 Nyon–Crassier-La Rippe 5,9 km
 Vevey–Puidoux-Chexbres 7,8 »

La longueur totale du réseau exploité
 à nos frais (y compris les lignes prises à
 bail, mais sans les lignes remises à bail
 ou hors service) est de 2898,8 km

Elle se répartit comme il suit entre les
 trois arrondissements:

I^{er} arrondissement 942,8 km
 II^e » 967,5 »
 III^e » 988,5 »

Les Chemins de fer fédéraux participent à l'ex-
 ploitation d'autres lignes de la manière suivante:

a. Ils assurent toute l'exploitation sur les tronçons
 ci-après:

Ligne affectée au trafic des marchandises
 Bâle DRB–Petit-Huningue-Port du
 Rhin 4,0 km

b. Ils assurent le service des trains et
 de la traction sur les lignes ci-après:

Crassier-La Rippe–Divonne–
 Les Bains — km *)
 Le Pont–Le Brassus 13,1 »
 Les Verrières (frontière)–
 Pontarlier — » *)
 Moutier–Longeau 13,0 »
 Koblenz (frontière)–Walds-
 hut 1,7 »
 Iselle (limite de propriété)–
 Domodossola 19,1 »
 Pino (frontière)–Luino 14,8 »
 et sur quelques petits rac-
 cordements d'un total de 3,2 »

La longueur des lignes à l'explo-
 itation desquelles notre administration
 participe, est ainsi de 68,9 km

La longueur totale du réseau exploité
 par les Chemins de fer fédéraux à leurs
 frais (y compris les lignes prises à bail,
 mais sans les lignes remises à bail) et
 des lignes à l'exploitation desquelles ils
 coopèrent, s'élève à 2967,7 km

*) A raison des hostilités, ces lignes n'ont pas pu être exploitées en 1943.

II. Situation générale et résultats financiers

En 1943, les Chemins de fer fédéraux ont enregistré une nouvelle augmentation des transports de voyageurs et un recul toujours plus marqué du trafic des marchandises.

Dans le *service des voyageurs*, l'essor extraordinaire qu'a pris le trafic depuis le début des hostilités, ne s'est pas démenti pendant tout l'exercice. Les Chemins de fer fédéraux ont, en effet, transporté au total 176,99 millions de voyageurs, ce qui représente une nouvelle augmentation de 18,20 millions, ou 11,5 %, par rapport au chiffre record de l'exercice précédent. En 1941, l'accroissement avait été de 18,93 millions de voyageurs, ou 15,2 %, et, en 1942, de 15,36 millions, ou 9,7 %. Par rapport à la moyenne des cinq dernières années d'avant-guerre, le nombre des personnes transportées a augmenté de près de 66 millions, ou 59 %. La progression constatée en 1943 est due, surtout, aux transports dits professionnels, au mouvement touristique indigène, ainsi qu'aux déplacements de militaires et de permissionnaires. En revanche, le mouvement des étrangers, qui avait déjà fortement reculé avant la guerre, a presque complètement disparu. Que le tourisme international soit présentement tombé à un niveau inquiétant, rien ne le prouve mieux que les chiffres suivants: Les arrivées d'hôtes étrangers, qui avaient été de 1,43 million en 1938, sont tombées à quelque 90 000. De même, les nuitées ont passé de 7,56 millions à 1,79 million.

Les *recettes du service des voyageurs* ont, naturellement, augmenté comme les transports; elles sont montées à 193,69 millions de francs, ce qui représente une nouvelle augmentation de 16,87 millions de francs, ou 9,5 %, par rapport au chiffre-record de l'année précédente.

Après avoir augmenté sans interruption, de 13,87 millions de tonnes en 1938, à 23,31 millions de tonnes en 1941, le *trafic des marchandises* avait

marqué, pour la première fois en 1942, une légère tendance à la baisse; en 1943, il a subi un violent recul. Alors que, durant les premiers mois, les quantités transportées ont encore dépassé celles de l'exercice précédent, les mois suivants, et surtout le second semestre, à la suite principalement de la forte régression du trafic de transit, elles ont accusé une importante baisse, qui s'est maintenue jusqu'à la fin de l'année. Au total, les Chemins de fer fédéraux ont transporté, en trafic des bagages, des colis postaux, des animaux vivants et des marchandises, 20,64 millions de tonnes, c'est-à-dire 1,76 million, ou 7,9 %, de moins qu'en 1942. Toutefois, les quantités transportées ont encore été de quelque 6 millions de tonnes, ou 44 %, supérieures au volume moyen du trafic des années d'avant-guerre 1934—1938.

Le recul des quantités transportées a entraîné une diminution des *recettes pour l'ensemble du trafic des marchandises*. Après avoir atteint, en 1941, le chiffre maximum de 278,42 millions de francs, ces recettes sont retombées, en 1943, à 268,32 millions de francs, ce qui représente une baisse de 7,24 millions, ou 2,6 %, par rapport au chiffre correspondant de 1942.

La régression des transports de marchandises survenue l'an passé, provient principalement du recul sensible du trafic international de transit, ainsi que du nouveau fléchissement du commerce avec l'étranger.

Sous le rapport des quantités, les *importations* ont de nouveau reculé de 350 000 tonnes, ou 7,9 %, et sont tombées à 4,07 millions de tonnes. Mais, comme il ne s'agit plus des mêmes marchandises, les importations ont encore beaucoup plus fortement reculé au point de vue de la valeur; elles ont, en effet, fléchi de 322 millions de francs, ou 15,7 %, et sont descendues à 1727 millions de francs. A raison de ce nouveau recul des quantités importées, qui concerne principalement les matières premières et les denrées alimentaires, les importations sont tombées à près de la moitié du volume d'avant-guerre.

Les *exportations* ont également subi une nouvelle diminution au point de vue des quantités transportées;

Figure 1
Développement du mouvement des voyageurs

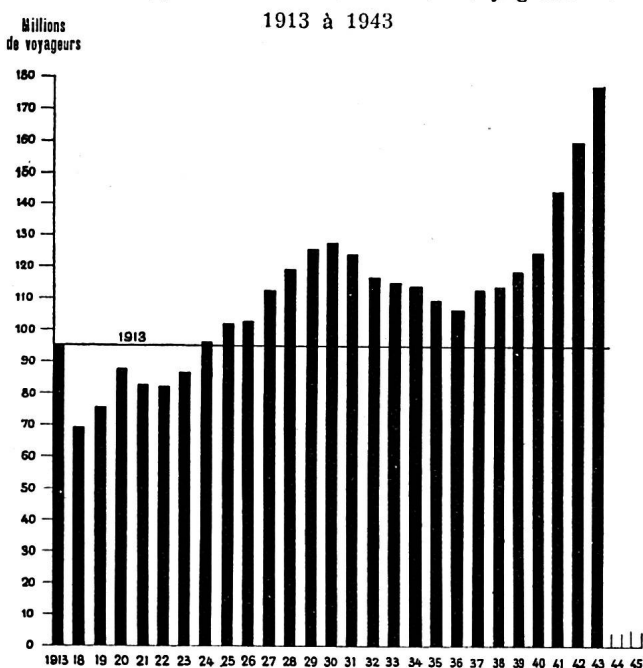
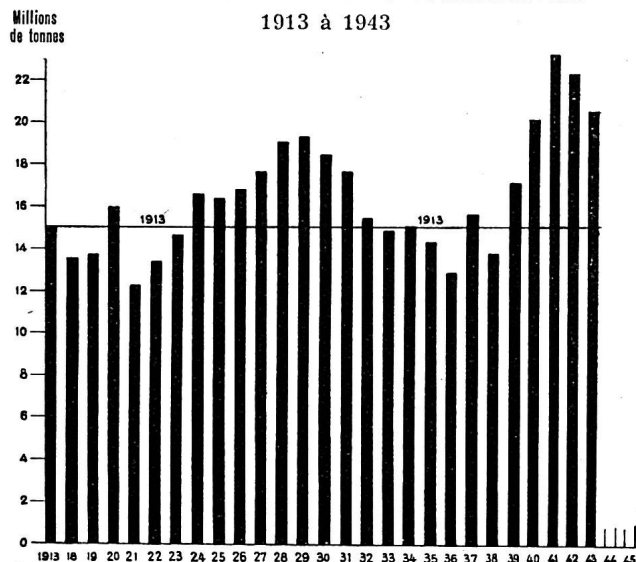


Figure 2
Marche de l'ensemble du trafic des marchandises



elles sont tombées à 368 000 tonnes, ce qui représente une diminution de 37 000 tonnes, ou 9,1 %. En revanche, quant à la valeur, elles ont passé à 1629 millions de francs, ce qui équivaut à une modeste augmentation de 57 millions de francs, ou 3,6 %. Comparativement au chiffre du dernier exercice d'avant-guerre, le tonnage des exportations a fléchi de 40 %. La valeur des importations ayant fortement reculé et celle des exportations s'étant légèrement accrue, le *solde passif de notre balance commerciale* est tombé, de 478 millions de francs qu'il était l'année précédente, à 98 millions de francs en 1943, chiffre qui n'avait plus été atteint depuis 1917.

A la suite de la forte réduction et parfois même de l'arrêt complet des transports d'Allemagne en Italie, le *trafic de transit* a subi un important recul depuis le printemps, surtout durant le second semestre.

Sous l'effet de l'activité qui a continué de régner dans la plupart des secteurs de l'économie nationale — à vrai dire, des signes d'essoufflement se sont fait sentir depuis le milieu de l'année —, le *trafic interne* a marqué une remarquable vitalité.

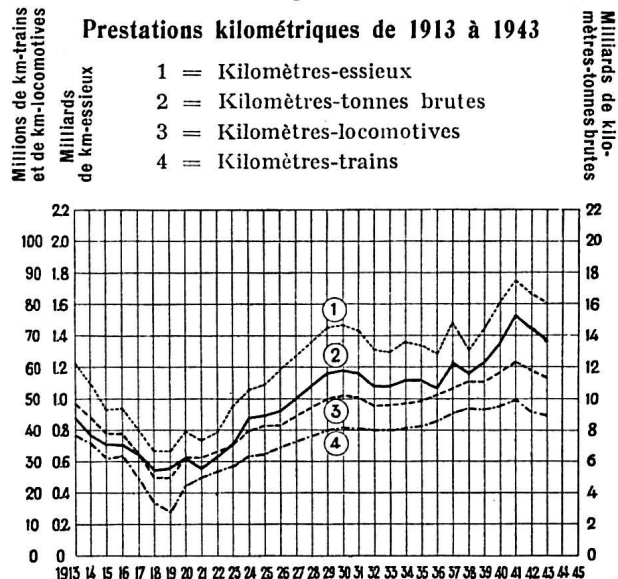
Les recettes du service des voyageurs ayant augmenté de 16,87 millions de francs, alors que celles du trafic des marchandises ne diminuaient que de 7,24 millions de francs, les *recettes de transport*, 462,01 millions de francs, battent encore le record de l'année précédente de 9,63 millions de francs, ou 2,1 %.

L'*indice suisse des prix de gros* (1914 = 100), qui s'est accru de 21 % en 1941 et de 8 % en 1942, a passé, en 1943, à un rythme nettement ralenti, de 215 à 220, ce qui représente une augmentation de 2,3 %. De fin août 1939 à fin 1943, alors que le prix des marchandises indigènes augmentait de 70 % et celui des marchandises importées de 159 %, le renchérissement total a été de 105 %. La notable stabilisation des prix de gros a également eu de sensibles répercussions sur le *coût de la vie*, dont l'augmentation, de 200 à 205, ou 2,5 %, s'est maintenue dans d'étroites limites. En 1941, cette augmentation s'était encore élevée à 15 %, et en 1942 à 9 %. Depuis le début de la guerre, le renchérissement de la vie est de 50 % et celui des produits alimentaires, à lui seul, de 63 %.

En ce qui concerne les *prestations d'exploitation*, le nombre des kilomètres-trains des *trains de voyageurs* a légèrement reculé; il a, en effet, fléchi de 85 000, ou 0,3 %, pour tomber à 30,80 millions. En revanche, les kilomètres-tonnes brutes sont montés à 6,88 milliards, ce qui représente une augmentation de 389 millions, ou 6,0 %. Quant aux *trains de marchandises*, à la suite du recul du trafic de transit, ils sont descendus à 13,87 millions de kilomètres-trains, ce qui fait une diminution de 933 000, ou 6,3 %; les kilomètres-tonnes brutes sont revenus à 6,81 milliards, ce qui représente une baisse de 1,08 milliard, ou 13,7 %. Les parcours de voitures ont augmenté de 35 millions de kilomètres-essieux, ou 6,0 %, et ont passé à 625 millions, tandis que ceux de wagons fléchissaient de 97 millions de kilomètres-essieux, ou 10,6 %, pour tomber à 815 millions. Par rapport à la moyenne des dix dernières années d'avant-guerre, les kilomètres-trains ont augmenté de 7,2 %, les kilomètres-essieux de 15,7 % et les kilomètres-tonnes brutes de 20,3 %. En 1943, 88 %

de tous les kilomètres-véhicules moteurs, 92 % des kilomètres-trains, 96 % des kilomètres-essieux et 96 % des kilomètres-tonnes brutes, ont été parcourus sur des lignes électrifiées.

Figure 3



L'*effectif du personnel* (agents du chemin de fer proprement dit) s'est accru de 552 agents, ou 1,9 %, et a passé à 29 503 agents au total. Cette augmentation concerne principalement les services des gares et d'expédition des marchandises, des ateliers et de l'entretien de la voie. Outre leur propre personnel engagé à poste fixe, les Chemins de fer fédéraux ont occupé, en moyenne, 3581 ouvriers d'entrepreneurs et auxiliaires, y compris les gardes-barrières privés, et les remplaçants et remplaçantes privés au service des gares.

Les *recettes d'exploitation*, qui comprennent non seulement les recettes des services des voyageurs et des marchandises, mais aussi les recettes diverses (17,2 millions de francs), ont atteint en tout 479,2 millions de francs. Le compte d'exploitation, à page 58, donne le détail de toutes ces recettes, dont l'augmentation, par rapport à l'exercice précédent, est de 10,88 millions de francs, ou de 2,3 %.

Les *dépenses d'exploitation* font, au total, 315,57 millions de francs; elles sont ainsi supérieures de 27,18 millions, ou de 9,4 %, à celles de 1942.

Le commentaire du compte d'exploitation (page 74 ss.) indique, notamment, les causes de cet accroissement des dépenses d'exploitation, qui résident essentiellement dans le paiement de sommes plus fortes pour le personnel (allocations de renchérissement et accroissement des effectifs) et pour l'entretien de la voie. Si les frais d'entretien ont augmenté, c'est que le réseau n'a cessé d'être soumis à un effort intense, et que le manque de matériaux, en empêchant de nombreuses réfections de voie, a imposé une plus grande quantité de travaux de remise en état. Déjà dans le compte d'exploitation de 1942, la courbe ascendante des recettes était sensiblement moins prononcée que celle des dépenses. En 1943, le phénomène est plus net encore, ce qui confirme ce que nous annoncions comme probable l'an passé, à savoir que les Chemins de fer fédéraux sont arrivés à un tournant.

Figure 4
Excédents de recettes 1903-1943

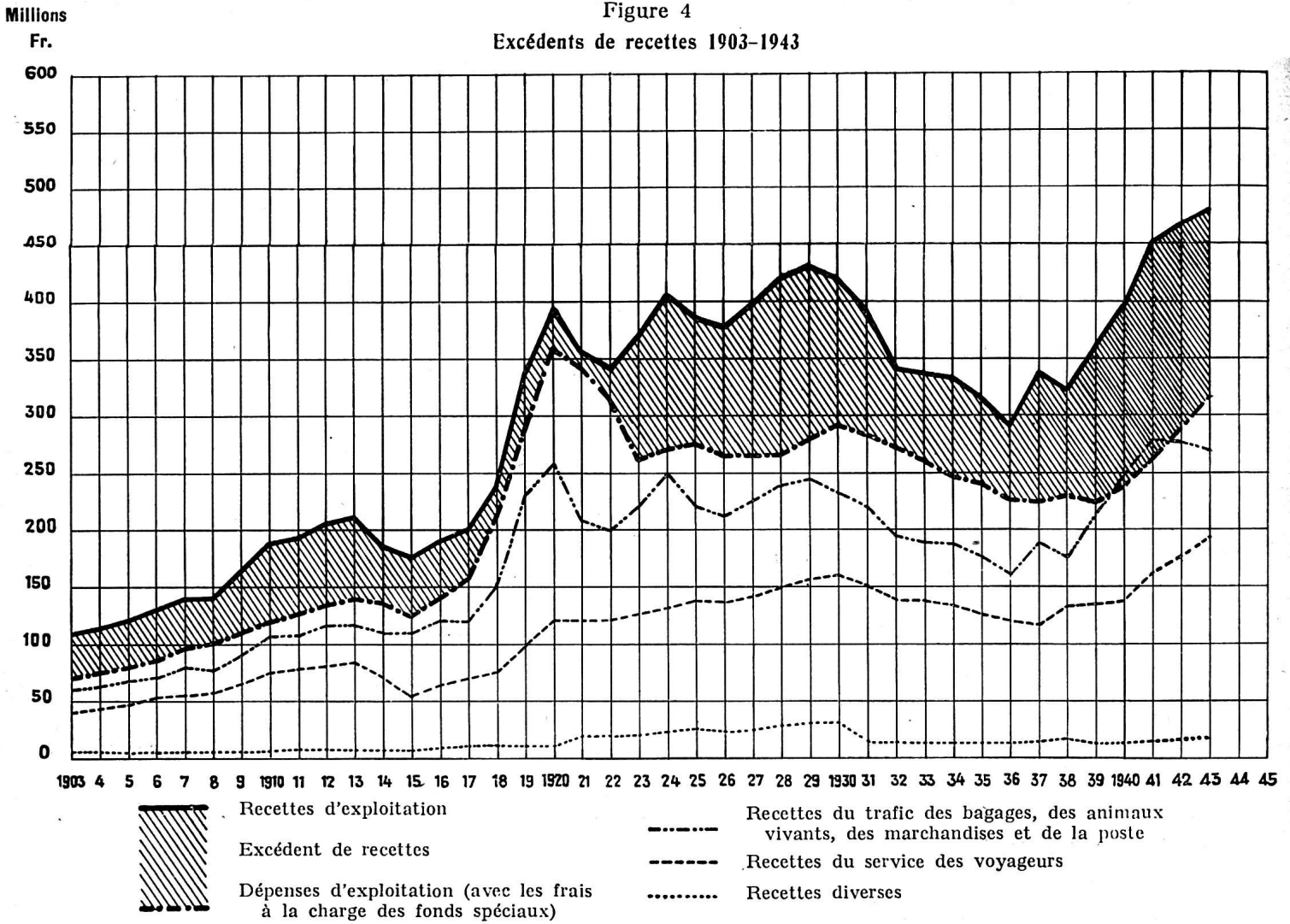
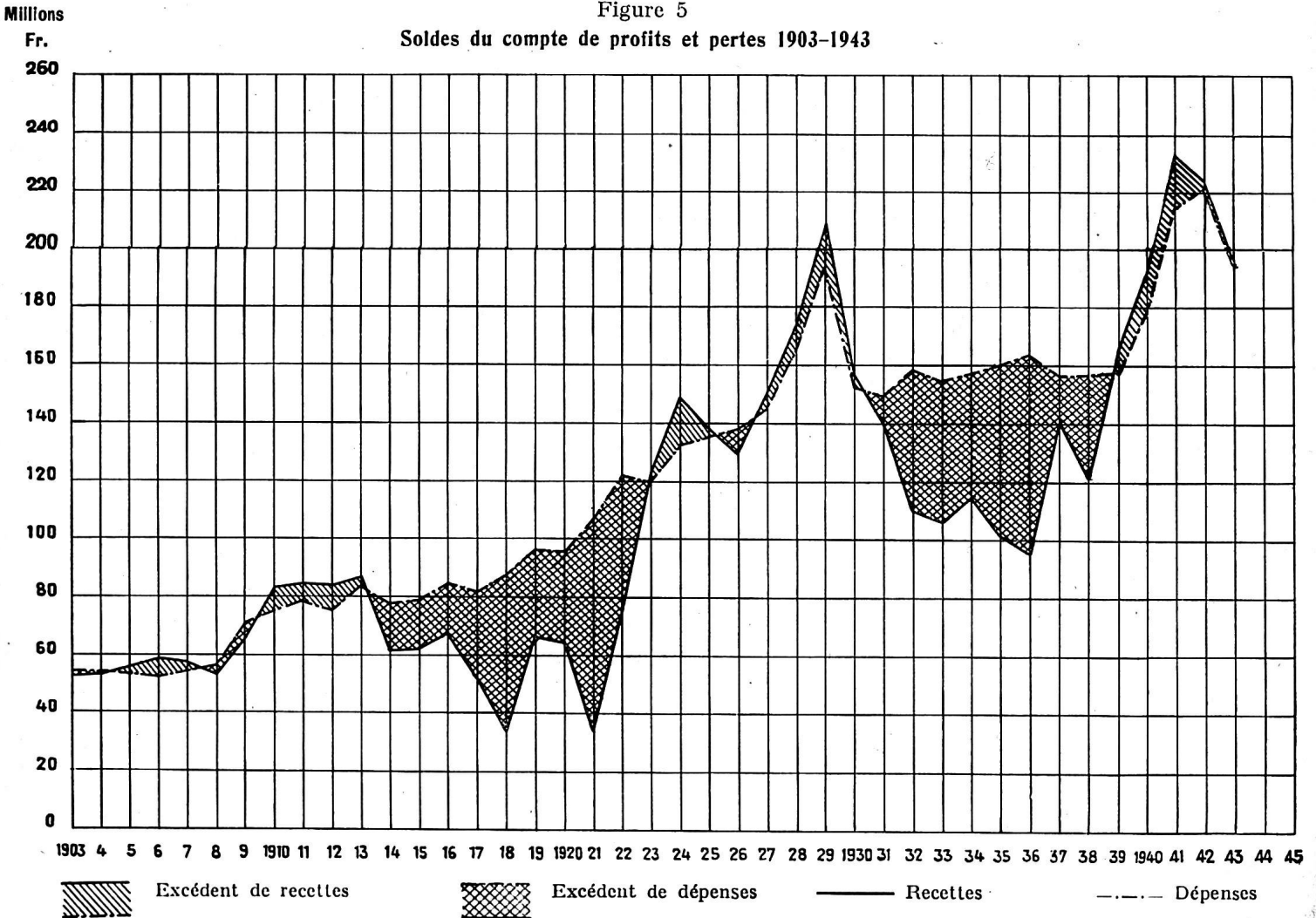


Figure 5
Soldes du compte de profits et pertes 1903-1943



L'excédent des recettes du compte d'exploitation se chiffre par 163,63 millions de francs. Il est inférieur de 16,30 millions à celui de l'exercice précédent (179,93 millions) qui, lui-même, se trouvait déjà notablement au-dessous des 194,38 millions de 1941, chiffre record des Chemins de fer fédéraux.

Le coefficient d'exploitation (dépenses d'exploitation en pourcent des recettes) est de 65,85. C'est le plus fort coefficient depuis le début de la guerre; il n'est plus très éloigné de celui de 1937 (66,40).

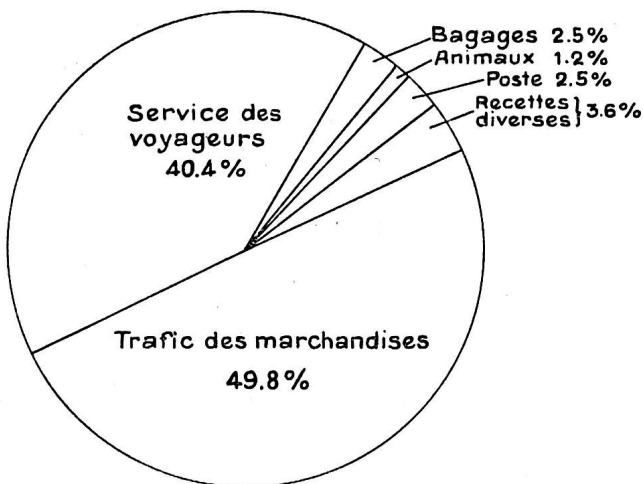
Le compte de profits et pertes présente encore un excédent de recettes, de 0,39 million de francs. Les soldes actifs de 1942 et de 1941 étaient de 2,50 et 18,47 millions de francs.

Les recettes du compte de profits et pertes s'élèvent à 194,69 millions de francs, et les dépenses à 194,30 millions. Le commentaire des différents articles de ce compte se trouve à page 88, où sont également indiquées les fluctuations par rapport à 1942. Signalons cependant ici l'article de dépenses relatif aux amortissements financiers et industriels, qui enregistre une forte baisse, de 50,39 à 27,42 millions de francs. La première raison de ce recul est que seuls 2,5 millions de francs — le solde actif de 1942 — sont comptabilisés dans le compte de profits et pertes de 1943 à titre de «réserve pour amortissements rétroactifs», alors que cet article figurait pour 18,47 millions de francs (solde actif de 1941) dans le compte de 1942. En outre, l'amortissement complémentaire fait en prévision de la réorganisation du régime des amortissements, est ramené de 20 à 13 millions de francs. L'article «autres dépenses» du compte de profits et pertes subit également une diminution et tombe, de 41,18 millions qu'il était en 1942, à 38,24 millions de francs en 1943, ce qui est principalement dû à la réduction de 16 à 14 millions de francs de la provision pour charges d'exploitation.

Nous avons exposé ici-même, l'an dernier, quel est le but de cette provision pour charges d'exploitation. Evidemment, rien n'a changé sous ce rapport au cours de l'exercice, de sorte qu'il reste absolument nécessaire de réserver des fonds pour l'exécution ultérieure de travaux différés par suite de la pénurie de matériaux.

Figure 6

Répartition des recettes d'exploitation en 1943



Ci-dessous, nous tenons encore à commenter spécialement les deux principaux articles de dépenses du compte de profits et pertes: Les frais de capitaux et les amortissements.

Les frais de capitaux se décomposent comme il suit:

	Fr.
Intérêts des emprunts consolidés . . .	102 230 196
Intérêts des dettes courantes	2 173 066
Intérêts du fonds de couverture de rentes-accidents	66 245
Frais de finance	140 479
Amortissement de frais d'emprunts . . .	3 886 250
	<hr/>
	108 496 236

Par rapport à 1942, où les frais de capitaux se montaient au total à 108,95 millions de francs, les changements sont peu importants. Si la nouvelle loi des Chemins de fer fédéraux, qui est pendante devant les Chambres fédérales, entre en vigueur, il s'ensuivra une réduction sensible de cet article de dépenses, le plus considérable du compte de profits et pertes. Pour montrer combien cet article pèse sur les finances des Chemins de fer fédéraux, en dépit de la baisse du taux de l'intérêt, il suffit d'indiquer qu'il absorbe 22,64 % des recettes d'exploitation et 55,16 % des recettes du compte de profits et pertes du présent exercice. Au plus fort de la crise, en 1936, les frais de capitaux des Chemins de fer fédéraux représentèrent même 42,04 % des recettes d'exploitation et 128,47 % des recettes du compte de profits et pertes.

La récapitulation ci-après contient l'ensemble des amortissements industriels opérés au cours de l'exercice sur les immobilisations et les disponibilités du service du chemin de fer et des services auxiliaires.

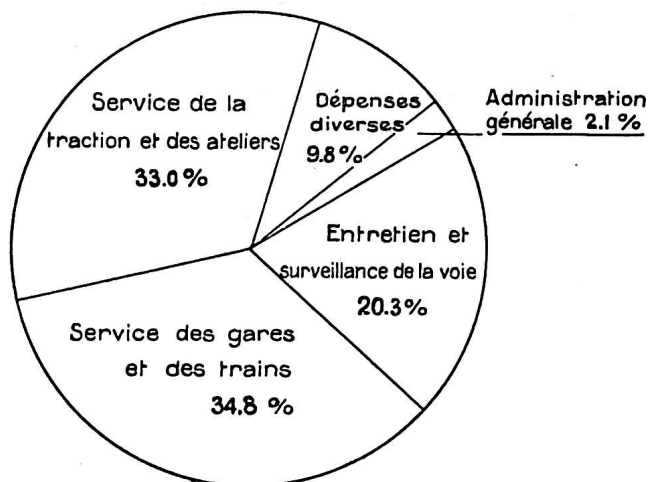
1. Amortissements sur les immobilisations:

a. Versements au fonds de renouvellement:

	Fr.	Fr.
Exploitation (ligne Wattwil-Ebnat-Kappel comprise)	22 485 533	
Economat	1 247	
Usines électriques	2 709 441	
	<hr/>	25 196 221
A reporter		25 196 221

Figure 7

Répartition des dépenses d'exploitation en 1943



	Fr.	Fr.
Report		25 196 221
b. Amortissements complémentaires en prévision de la réorganisation du système des amortissements		13 000 000
c. Amortissements sur le capital d'établissement:		
Economat	12 532	
Usines électriques . . .	1 294 203	
Ateliers	594 108	
Service des bateaux sur le lac de Constance .	46 655	
	—————	1 947 498
d. Amortissements industriels extraordinaires:		
Amortissements arriérés	391 408	
Installations supprimées	746 094	
Economat	9 233	
Usines électriques . . .	189 088	
Ateliers	22 871	
Service des bateaux sur le lac de Constance . .	2	
	—————	1 358 696
2. Amortissements sur les disponibilités de l'exploitation:		
a. Pertes de cours et moins-values de titres		72 694
b. Amortissements sur les approvisionnements de magasins:		
Economat	166 730	
Ateliers	75 712	
	—————	242 442
Total des amortissements		41 817 551

En 1942, les amortissements industriels avaient été, au total, de 50,94 millions de francs, c'est-à-dire de 9,12 millions plus élevés qu'en 1943. Comme nous l'avons dit plus haut, la réduction intervenue au cours de l'exercice provient, d'une part, de la baisse de 7 millions des amortissements complémentaires faits en prévision de la réorganisation du régime des amortissements et, d'autre part, du recul de 2,11 millions du solde actif du compte de profits et pertes réservé pour combler l'insuffisance des amortissements antérieurs. En 1941, le total des amortissements industriels s'était monté à 71,24 millions de francs, et nous avons pu réserver 22,42 millions pour combler les insuffisances d'amortissement. La forte diminution des amortissements industriels de 1941 à 1942 et de 1942 à 1943 est un indice de plus que le rendement de notre entreprise a fléchi au cours de ces deux dernières années. A ce propos, nous tenons à rappeler que les amortissements industriels nécessaires à une exploitation économique, ne doivent pas être déterminés suivant le rendement de l'entreprise. Seuls certains amortissements extraordinaires, comme les amortissements rétroactifs, peuvent être fixés selon le résultat de l'exercice. Les amortissements industriels opérés en 1943 constituent un minimum; prévoir une somme plus faible porterait atteinte aux principes d'une saine économie.

Citons, enfin, à côté des amortissements industriels figurant au compte de profits et pertes et dans les comptes des entreprises accessoires, les amortissements financiers légaux, qui grèvent le compte de profits et pertes de 1943 de 7,29 millions de francs, contre 7,02 millions l'an précédent.

III. Affaires générales

A. Institutions internationales de transport

1. La *Délégation internationale du Simplon* s'est réunie à Berne les 28 et 29 mai 1943 pour discuter les questions habituelles d'horaires et de tarifs de la ligne Brigue-Iselle. La séance ordinaire d'automne n'a pu avoir lieu, à raison des événements internationaux.

2. Les institutions suivantes n'ont de nouveau pas pu tenir de sessions en 1943, du fait de la guerre: *Comité international des transports*, *Union internationale des chemins de fer*, *Union d'administrations des chemins de fer de l'Europe centrale*, *Union internationale des wagons (RIV)*, *Association internationale du Congrès des chemins de fer*.

3. Pour le même motif, la *Conférence européenne des horaires et des services directs* qui, selon les statuts, aurait dû se tenir en octobre, n'a pas eu lieu.

Comme l'année précédente, l'horaire des relations internationales par chemin de fer a été établi

dans des conférences partielles, dont nous parlerons au chapitre VIII E.

B. Assurance contre dégâts matériels et responsabilité civile

1. Les *caisses cantonales d'assurance contre l'incendie* nous ont versé 11 571 fr. 20 pour 10 sinistres.

2. En 1943, il y eut 57 incendies à la charge de notre *propre fonds d'assurance* contre l'incendie et les accidents; ces sinistres ont représenté une somme totale de 103 168 fr. 79.

3. Les tableaux statistiques et les comptes renseignent sur le nombre d'*accidents* survenus en 1943 et sur le montant des *indemnités* versées en vertu des dispositions sur la *responsabilité civile*.

Les Directions d'arrondissement ont réglé, au cours de l'exercice, 157 *cas de responsabilité* (182 en 1942).

4. Réclamations pour pertes totales ou partielles, avaries et retards en service des voyageurs, des bagages, des colis express et des marchandises.

a. Réclamations adressées aux Chemins de fer fédéraux.

Non liquidées l'année précédente	977	(1 153 en 1942)
Reçues pendant l'exercice	32 145	(31 628 » 1942)
Réglées » »	31 882	(31 838 » 1942)

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

Transmises aux Chemins de fer fédéraux	2710	(3255 en 1942)
--	------	----------------

5. Avis d'empêchement à la livraison 1671 (1460 en 1942)

6. Procès.

Pendants depuis 1942.	1	(4 en 1942)
Intentés en 1943	11	(3 » 1942)
Terminés.	5	(6 » 1942)

C. Chemin de fer et automobile

L'année 1943, malheureusement, s'est écoulée sans qu'ait été créée la *base constitutionnelle permettant à la Confédération de coordonner le trafic*. Le Conseil fédéral a décidé d'ajourner la votation sur le projet de nouvel article 23^{ter}, adopté à une très forte majorité par les Chambres.

Il est cependant urgent de jeter les bases juridiques d'une coordination des divers moyens de transport. En effet, imitant les chemins de fer qui se proposent de moderniser leur équipement dans le cadre de la création d'occasions de travail, les autres moyens de transport ont établi, eux aussi, des programmes de travaux dans lesquels ils songent à engager des sommes considérables. C'est ainsi que, sous la direction de l'inspectorat fédéral des travaux publics, un programme de construction de routes a été élaboré, dont l'exécution intégrale au cours des 15 prochaines années n'exigerait pas moins de 600 millions de francs. Les partisans de la navigation fluviale projettent de régulariser nos cours d'eau à l'aide de quelques centaines de millions de francs, tandis que d'autres milieux visent à engager quelque 200 millions de francs dans la navigation aérienne. Avec des plans aussi ambitieux, nous risquons d'avoir un appareil de transport hypertrophié et, conséquemment, de galvauder d'importants capitaux. Aussi s'impose-t-il de donner dès que possible à la Confédération la compétence de diriger le développement des divers moyens de transport selon leur affectation naturelle et, au besoin, d'y mettre un frein.

Entre temps, le projet soulève une opposition de plus en plus marquée. Comme il est difficile de s'en prendre à un article de pure compétence, la lutte est menée à l'aide d'arguments qui se rapportent plus aux lois d'exécution qui découleront de l'article constitutionnel qu'à l'article lui-même.

Certains adversaires du nouvel art. 23^{ter} partent de l'idée que le *statut des transports automobiles* actuellement en vigueur enlève toute raison d'être à une nouvelle réglementation des transports et, par là-même, à l'article constitutionnel. Cette argumentation n'est pas fondée: Le statut est principalement une loi de protection professionnelle, qui

ne permet pas une véritable coordination des moyens de transport. Il est, au surplus, dépourvu de base constitutionnelle.

L'application du statut des transports automobiles se poursuit. La publication des demandes d'octroi de concessions est plus ou moins terminée, et les organes à consulter d'office ont donné leur avis. La prochaine étape consistera dans l'octroi de concessions définitives par l'Office fédéral des transports. Toute cette procédure ne prendra guère fin avant 1945, dernière année de validité du statut. D'ailleurs, d'importantes réglementations ne sont qu'en cours de préparation: Il existe un projet de contrat collectif de travail, et la réglementation tarifaire est en voie d'élaboration. Il est donc compréhensible que la question de la prolongation de la durée de validité du statut soit soulevée dès maintenant. Nul ne se dissimule, toutefois, que le statut ne peut remplacer une législation plus complète en matière de trafic, d'où la nécessité d'introduire l'article sur les transports dans la constitution fédérale.

L'*industrie des transports automobiles* est de plus en plus affectée par les restrictions qu'impose la guerre. Alors que le problème des carburants, naguère primordial, a pu être plus ou moins résolu par la transformation des véhicules, c'est, aujourd'hui, la question des pneus qui occasionne les plus grosses difficultés, surtout pour les camions. Les restrictions apportées au trafic automobile ont apporté aux chemins de fer un supplément de travail.

D. Chemins de fer fédéraux et opinion publique

Depuis le début de la guerre, les Chemins de fer fédéraux jouissent d'une considération grandissante. Le public est, en effet, avantageusement surpris de voir que, même durant la cinquième année de guerre, avec un personnel et un matériel à peine accrus, le rail est parvenu à assurer un trafic près de deux fois plus important qu'avant les hostilités. Sans cesse aussi, des voix s'élèvent pour reconnaître que le réseau national s'est montré à la hauteur de toutes les exigences de l'économie de guerre et du trafic militaire, et qu'aucun secteur de la vie économique

n'est demeuré, jusqu'à présent, aussi exempt de restrictions que les transports par chemin de fer.

Souhaitons que cette réhabilitation du rail ait un effet durable. Un instrument de transport intact et répondant à tous les besoins n'est pas moins important qu'une armée bien préparée; l'expérience n'a-t-elle pas montré dans quelle mesure, en période de neutralité armée, la possibilité de tenir militairement et économiquement, dépendait de transports assurés en tout état de cause?

Ainsi qu'ils en ont coutume, les Chemins de fer fédéraux se sont efforcés d'entretenir de bonnes relations avec l'opinion publique, notamment avec la presse. Comme toujours, les journaux, la radio et le cinéma leur ont prêté un précieux concours. Les problèmes afférents au trafic n'ont cessé d'être à l'ordre du jour. Parmi eux, citons l'article constitutionnel, l'assainissement des Chemins de fer fédéraux, l'introduction de suppléments de guerre et les modifications à l'horaire. L'avenir des moyens de transport aujourd'hui plus ou moins évincés n'a pas été sans soulever des discussions passionnées.

Les Chemins de fer fédéraux peuvent considérer comme d'excellente propagande l'électrification des lignes Winterthour-Schaffhouse et Wil-Wattwil, qui donna lieu à des manifestations de vive cordialité de la part de la population de ces régions. Dans l'un et l'autre cas, les journalistes invités ne se bornèrent pas à faire un reportage détaillé de la course inaugurale; ils célébrèrent encore, dans de nombreux numéros spéciaux, les bienfaits de l'électrification pour notre pays.

La presse de la Ville fédérale a été priée de prendre part à une inspection de l'usine de Rupperswil-Auenstein, dont la construction est arrivée au stade le plus intéressant. Nous avons aussi convié la radio et le cinéma à ces visites de presse, ce qui a eu pour résultat que divers studios et le ciné-journal suisse insèrent volontiers, dans leurs programmes, de vivants reportages sur le service du chemin de fer. Nous nous bornons à citer ici les comptes rendus radiophoniques que fit le studio de Zurich depuis un train en marche, lors de l'électrification de la ligne Wil-Wattwil, la description, par les studios de Bâle et de la Suisse romande, des travaux exécutés à 10 m sous l'eau, dans les caissons, à Rupperswil, ainsi que les dialogues du studio de Berne sur l'occupation des places dans les trains.

D'entente avec l'Office central suisse du tourisme, le service de presse a organisé pour les correspondants de journaux étrangers résidant en Suisse, lesquels ont formé des groupes d'après leur pays d'origine, trois visites de presse au cours desquelles furent présentées la commande automatique des trains, la nouvelle locomotive à turbine à gaz et l'usine de Rupperswil. Ces visites avaient moins pour but de susciter un large écho, que de maintenir le contact avec la presse étrangère, en dépit des circonstances actuelles.

Les Chemins de fer fédéraux ne se sont pas bornés à adresser des communiqués officiels à la presse; ils ont de plus en plus cherché à se mettre directement en rapport avec les journalistes qui désiraient un supplément d'information, de la documen-

tation photographique et des facilités pour écrire un reportage. Il est réjouissant de constater combien la presse illustrée et les publications pour familles se sont intéressées aux innovations de l'exploitation, et à quel point elles ont contribué à renseigner et à discipliner le public. Les archives photographiques, dont l'établissement n'est pas encore achevé, ont permis, pour une large part, d'accroître la publicité par l'image et d'obtenir le concours de la presse illustrée en vue d'éduquer le public dans l'art de voyager.

Pour la première fois l'an passé, les Chemins de fer fédéraux ont fait de la publicité par voie d'annonces. Ils ont, en effet, publié, à brefs intervalles, l'été dans la grande presse politique et l'hiver dans la presse rurale, toute une série d'annonces dont le but était de fournir au grand public des notions élémentaires sur les CFF. Ce n'était là qu'un essai, dont les résultats n'ont pas encore été définitivement établis.

A la demande de la division des gares et des trains, le service de presse a fait tourner un film intitulé «*Sur le transport des marchandises*». Ce film doit illustrer aux yeux du personnel intéressé la fréquence des dégâts causés aux marchandises par une manipulation défectueuse, et la manière d'y remédier. Il fait appel à l'amour-propre des agents, éveille en eux l'orgueil du travail bien fait et le souci de donner pleine satisfaction à la clientèle.

La nouvelle commission interdépartementale de publicité n'a pas cessé d'assurer une collaboration des plus étroites avec le service de publicité.

Le Bulletin des CFF, publié en trois langues, a porté son tirage à plus de 35 000 exemplaires. Depuis le 1^{er} juillet 1943, l'édition française est imprimée en Suisse romande (à Genève). Le Bulletin ne sert pas seulement d'organe professionnel et d'agent de liaison entre l'administration et le personnel; il fait encore œuvre de propagande, plus de 3000 exemplaires étant envoyés aux rédactions de la presse quotidienne et technique, aux écoles, aux bibliothèques, aux autorités et aux entreprises amies.

Disons encore deux mots de la bibliothèque, qui s'est augmentée de 2000 livres et brochures par rapport à l'année précédente, et dont la clientèle, quelque 11 000 lecteurs, s'est accrue de plus de 2000 personnes. Abstraction faite du personnel, les nouveaux clients se recrutent tout particulièrement parmi les étudiants et les élèves des écoles secondaires; la preuve est ainsi faite qu'une bibliothèque bien équipée favorise et facilite la préparation de thèses et de travaux de séminaires, ainsi que l'étude de questions se rapportant au trafic. La bibliothèque a reçu la visite d'un groupe d'étudiants de l'Université de Berne et de diverses personnalités des milieux industriels et administratifs.

E. Participation à d'autres entreprises

1. Les recettes d'exploitation de la *Société de gares frigorifiques, ports-francs et glaciers de Genève* sont les plus élevées que l'entreprise ait enregistrées depuis sa fondation. Cet excellent résultat et la pru-

dente politique d'amortissements qu'elle a suivie, ont permis à la Société d'acquérir par ses propres moyens une bonne partie des nouvelles installations de congélation à basse température qui ont été mises en service en juin. Une modeste somme a, de nouveau, été affectée à l'assurance-vieillesse créée l'année précédente.

2. Les recettes d'exploitation des *Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle S. A.* ont atteint un chiffre record. L'amélioration du résultat a surtout servi à poursuivre systématiquement une saine politique de consolidation financière. De nouveaux versements ont été faits au fonds de prévoyance du personnel et à la réserve spéciale.

3. En fin d'exercice, le résultat financier de la *Compagnie suisse de navigation S. A., à Bâle*, n'était pas encore connu. Il est cependant certain que, tout comme l'année passée, les comptes se solderont favorablement. Une fois opérés les amortissements usuels, il sera possible de verser un dividende au capital-actions.

4. Le capital-actions de 20 millions de francs et le capital-obligations de 30 millions de francs de l'*Usine de l'Etzel S. A.* n'ont subi aucune modification. Le fonds de réserve s'est accru du montant de l'attribution légale. Le fonds d'amortissement des capitaux et de renouvellement a reçu les versements prescrits dans le contrat de fondation. Pour l'exercice 1942/43, qui s'est achevé le 30 septembre, un dividende de 4 % a de nouveau été distribué. D'autres renseignements au sujet de l'usine de l'Etzel figurent au chapitre X (voie et usines électriques).

5. Le Conseil d'administration de l'*usine de Rupperswil S. A.* avait proposé une modification statutaire aux termes de laquelle la raison sociale

de l'entreprise devait être remplacée par *Usine de Rupperswil-Auenstein S. A.* Cette proposition a été adoptée par la première assemblée générale.

Pour se procurer les ressources nécessaires, la Société a demandé le versement d'une nouvelle tranche de 30 % sur le capital-actions de 12 millions de francs (part des CFF: 6 600 000 fr.), en sorte que, à la fin de l'exercice, les actions étaient libérées jusqu'à concurrence de 50 %. De plus, la Société a émis un emprunt obligataire à long terme de 20 millions de francs, à 3½ %. Pour de plus amples renseignements, voir chapitre X (voie et usines électriques).

F. Direction de l'entreprise et divisions de service

La *Direction générale* a tenu 52 séances pour discuter les affaires de son ressort.

Au cours de l'exercice ont eu lieu quatre *conférences des directeurs*, qui s'occupèrent principalement de questions d'ordre administratif.

Le Conseil d'administration a nommé chef de la division de la voie et des usines électriques, en remplacement de M. H. Eggenberger, qui, atteint par la limite d'âge, a pris sa retraite à la fin de 1943, M. *Adolf Bühler*, jusqu'alors 1^{er} chef de section près l'ingénieur en chef.

G. Conseil d'administration

Pendant l'exercice, le Conseil d'administration a tenu six séances, au cours desquelles il a traité 30 affaires, qui, pour la plupart, sont mentionnées dans les chapitres IV à X de la partie générale du rapport de gestion. A l'occasion de ces séances, le Conseil a procédé à trois inspections.

IV. Finances et comptabilité

A. Caisse principale et service des titres

1. Le *livre de la dette de la Confédération* a été ouvert le 15 décembre 1943 et refermé le 15 janvier 1944. Jusqu'à fin décembre, un montant de 7 596 000 fr., titres de nos emprunts, y fut nouvellement inscrit. A la fin de l'année, notre dette y figurait pour une somme de 4 191 880 000 fr.

2. Le *prêt 1 % de la Confédération suisse de 1942*, au montant de 40 millions de francs, échu le 1^{er} mai 1943, a été renouvelé aux conditions suivantes:

26 450 000 fr. à un an ferme et à 1 % net,
12 300 000 fr. à deux ans ferme et à 1½ % net,
1 250 000 fr. à trois ans ferme et à 2 % brut.

Cette opération a eu lieu sous forme de rescissions de la Confédération à six mois, renouvelables de une à cinq fois. En raison de ce morcellement et de la brièveté du délai, le prêt a été séparé des emprunts fermes. A l'aide de nos disponibilités, nous avons remboursé par anticipation, dans le courant de l'année, la tranche de 12 300 000 fr.

3. Notre *dette flottante auprès du Département fédéral des finances* s'élevait, à la fin de l'année, à 77 700 000 fr.

4. A l'occasion de l'émission de l'emprunt 3½ % de l'usine de Rupperswil-Auenstein S. A. de 1943, nous avons attribué au *portefeuille de la caisse de pensions et de secours* pour 5 millions de francs de titres de cet emprunt, au cours de 99 %, plus 0,6 % de timbre fédéral.

En outre, de l'excédent des recettes sur les dépenses, nous avons pu verser, à la fin de l'année, au portefeuille de la caisse de pensions et de secours, pour 10 millions de francs de *bons de dépôt* de notre administration. Le montant des bons de dépôt a, de ce fait, passé de 320 à 330 millions de francs. Le taux d'intérêt est resté à 3½ %.

5. Compte tenu des modifications précitées, ainsi que des tirages au sort, au montant de 13 760 850 fr., notre *dette consolidée* s'est élevée, à la fin de l'année, à 2 931 891 300 fr., contre 2 975 652 150 fr. l'année précédente.

6. Au cours de l'exercice, des modifications ont été apportées au *trafic des paiements* avec divers pays:

L'accord de compensation conclu avec l'Allemagne, et prolongé à titre provisoire jusqu'au 15 janvier 1943, n'avait, d'abord, pas été renouvelé; c'est le 1^{er} octobre seulement qu'il a été prolongé, jusqu'à fin 1943, par un accord additionnel. Le trafic de compensation n'en a pas moins continué, en l'absence de tout accord, pour les comptes de clearing déjà existants.

Le 9 avril 1943, a été conclu avec la Croatie un nouvel accord sur le trafic des marchandises et des paiements. Alors que le trafic des marchandises demeure soumis au clearing, le service des voyageurs se règle en devises libres.

La Suisse et la Roumanie ont conclu, le 19 avril 1943, un nouvel accord sur l'échange des marchandises et le trafic des paiements. Cet accord est valable jusqu'au 30 avril 1944.

Le 4 août 1943, un nouvel accord a été conclu avec la Turquie au sujet du trafic des marchandises et des paiements. Cet accord est valable jusqu'au 1^{er} septembre 1944.

Le 20 octobre 1943, l'accord sur le trafic des marchandises et des paiements avec la Hongrie, a aussi été prolongé, provisoirement, jusqu'au 30 septembre 1944.

Les négociations entamées avec la Confédération en vue d'obtenir la garantie nécessaire de l'arriéré de *clearing ferroviaire Italie-Suisse*, ont abouti. Par arrêté du 10 septembre 1943, la Confédération nous a accordé une garantie maximum de 50 millions de francs. Par arrêté du Conseil fédéral du 3 décembre 1943, elle a porté sa garantie à 53 491 000 fr. (totalité de l'arriéré). A la suite des événements politiques survenus en Italie, le trafic des paiements avec ce pays est suspendu depuis le 2 octobre 1943.

7. L'état des *sûretés déposées à la caisse principale* par des titulaires de crédits pour frais de transport, par des fournisseurs, des entrepreneurs, etc., se présentait, à la fin de l'exercice, comme il suit:

2163 dépôts en espèces	3 645 812 fr. 11
2994 cautionnements	23 617 396 » 50
1034 dépôts de titres	12 118 121 » 05
<u>6191 sûretés représentant</u>	<u>39 381 329 fr. 66</u>

(1942: 6115 sûretés, au montant total de 39 406 531 fr. 30.)

8. Au cours de l'exercice, 2 471 442 fr. 05 nous ont été remboursés sur le montant des *prêts hypothécaires* que nous avons accordés avec les disponibilités de la *caisse de pensions et de secours*. Nous avons, en revanche, octroyé de nouveaux prêts, pour un total de 537 928 fr. A la fin de l'année, les prêts hypothécaires s'élevaient à 47 848 100 fr. 20, contre 49 781 614 fr. 25 l'année précédente.

9. A la fin de l'exercice, le portefeuille des *fonds publics* s'élevait à 15 217 529 fr. 55, contre 13 542 252 fr. 90 à la fin de 1942. L'augmentation

provient du paiement supplémentaire de 30 % sur notre participation, de 6 600 000 fr. nominal, aux actions de l'usine Rapperswil-Auenstein S. A. Une nouvelle estimation du portefeuille a fait ressortir une moins-value de 67 363 fr. 40.

B. Contrôle des finances et comptabilité générale

Au cours de 1943, les agents du contrôle des finances et de la comptabilité générale ont procédé aux revisions suivantes:

Vérification d'un certain nombre de caisses d'avances dans les services de la Direction générale et des arrondissements I à III; revision du solde de la caisse principale. En outre, le service du contrôle des finances et de la comptabilité générale a participé aux inventaires du matériel de superstructure dans les arrondissements I et III, à celui des uniformes et des stocks de drap dans les magasins de l'économat, ainsi qu'à celui des stocks de combustible et de matières de graissage dans les trois arrondissements.

Ces vérifications ont permis de constater l'exactitude de l'encaisse et des stocks, ainsi que leur concordance avec les livres.

Les agents du contrôle des finances et de la comptabilité générale ont, en outre, vérifié le produit des recettes provenant de l'affichage dans les gares, d'une gare frigorifique et d'autres maisons, ainsi que les comptes d'une gare commune et de la gérance immobilière de Genève-La Praille. Les reviseurs ont également vérifié les livres de 28 buffets de gare, de 5 entreprises de camionnage, de 3 librairies de gare et d'un certain nombre de magasins se trouvant sur le domaine du chemin de fer. Ils ont, enfin, contrôlé les recettes brutes de 1942 de 46 buffets de gare et d'une librairie de gare.

Le 12 mars, la commission de vérification des comptes de la Délégation internationale du Simplon a examiné les comptes de construction et d'exploitation de la ligne Brigue-Iselle de l'année 1941.

C. Contrôle du trafic

1. Pour l'*expédition simplifiée de tous les objets transportés à la taxe de zone*, de nouveaux papiers de transport ont été créés.

2. En trafic avec les *stations d'automobiles de la vallée de la Surb*, les gares expéditrices ont été chargées du calcul de la taxe pour les envois de colis de détail sur les parcours d'automobiles.

3. Le *système d'expédition et de comptabilisation de semenceaux de pommes de terre contrôlés sur champ* a fait l'objet d'une nouvelle réglementation.

4. A l'administration des marchandises de Genève, le *mode de comptabilisation par procédé mécanique* a été étendu à l'ensemble du trafic de grande et de petite vitesse, ainsi qu'aux bagages. En tant que bureau central de comptabilité pour son propre trafic et celui du service des marchandises

de Bâle St-Jean et de Pratteln, ainsi que des entrepôts de Bâle et du service des bagages de Bâle CFF, l'administration des marchandises de Bâle CFF a aussi été chargée de la comptabilité du service de la grande vitesse de Bâle CFF. L'administration des marchandises de la gare de Berne a été chargée de la comptabilité des expéditions du service de la grande vitesse de Berne, de celles de la sucrerie d'Aarberg, ainsi que des transports de betteraves à destination d'Aarberg. Les machines comptables de l'administration des marchandises de la gare de Chiasso sont également utilisées pour la comptabilité des expéditions de marchandises et de bagages de Lugano.

5. Les 19 et 20 novembre, la commission des chefs de contrôle a tenu sa 11^e séance.

6. Les comptes portant sur les recettes de transport de la ligne Brigue-Iselle de l'année 1941, ont été vérifiés le 12 mars par la commission de vérification des comptes de la Délégation internationale du Simplon.

7. Les reviseurs ont vérifié les caisses et les livres de 653 services; il a fallu ouvrir une enquête spéciale pour 61 de ceux-ci.

8. Les crédits pour frais de transport, que les gares ouvrent aux maisons de commerce, ont subi les changements suivants: 558 crédits nouveaux, 213 crédits supprimés. Situation à fin décembre 1943: 6551 crédits en compte courant.

9. L'imprimerie des billets a imprimé 52 919 000 billets Edmonson.

D. Exploitations affermées

1. Généralités

a. Dans sa séance du 12 juillet 1943, le Conseil d'administration a approuvé la proposition de la Direction générale de confier au département commercial et du contentieux, les affaires relatives aux buffets de gare, qui étaient auparavant du ressort du département des travaux et de l'exploitation. A la suite de cette décision, les exploitations affermées relèvent, maintenant, toutes, du même département.

Le Conseil d'administration a autorisé la Direction générale à modifier en conséquence le règlement

organique (n° 1) de la Direction générale, de ses départements et de ses divisions, du 15 juillet 1927.

b. Se fondant sur la décision susmentionnée du Conseil d'administration, la Direction générale a nommé, le 16 juillet 1943, M. F. Thomann, chef de section du contrôle des finances et de la comptabilité générale, en qualité de délégué aux affermages. Pour toutes les questions touchant aux exploitations affermées, M. Thomann relève directement du chef du département commercial et du contentieux.

c. Sont considérés, pour le moment, comme exploitations affermées: les buffets de gare, les librairies de gare et les entreprises de distributeurs automatiques.

d. Nous préparons un ordre général de service concernant les exploitations affermées, délimitant les attributions de la Direction générale et des Directions d'arrondissement en matière de buffets de gare, de librairies de gare et de distributeurs automatiques.

2. Buffets de gare

a. Les travaux préparatoires en vue d'une révision totale des prescriptions d'affermage des buffets de gare, sont en cours.

b. Nous avons chargé notre contrôle des finances de vérifier la comptabilité de divers buffets de gare avec loyer à forfait.

3. Librairies de gare

a. Nous avons fait examiner par notre contrôle des finances, qui nous a présenté un rapport détaillé, les livres de l'exercice de 1942 de la S. A. Kiosque, à Berne, ainsi que de la maison Naville et Cie., à Genève.

b. Un avenant, des 30 et 31 décembre 1943, a remplacé l'art. 12 du contrat, du 30 octobre 1941, qui fixait le taux d'affermage appliqué aux maisons Kiosque S. A., à Berne, Naville et Cie., à Genève, et Paul Schmidt, à Bâle.

c. Des enquêtes approfondies nous ont permis de préciser la situation des petits fermiers (kiosques à fruits), notamment le rapport entre les gros fermiers (kiosques à journaux) et les petits fermiers (kiosques à fruits).

4. Entreprises de distributeurs automatiques

Nous avons traité des affaires de loyers avec la Compagnie suisse des distributeurs automatiques S. A., à Berne.

V. Personnel

A. Questions générales

1. La subordination du personnel ferroviaire au droit pénal militaire a été maintenue pendant l'exercice.

2. Les arrêtés du Conseil fédéral du 15 septembre 1939 et du 23 janvier 1940 réglant les rapports de service et les traitements du personnel de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux pendant le service militaire actif (voir rapports de gestion pour 1939 et 1940, chap. V, ch. 2, p. 11) sont demeurés en vigueur en 1943. Toutefois, par arrêté du Conseil

fédéral du 12 janvier 1943, les dispositions relatives à la compensation ou à la rétribution en espèces des heures supplémentaires, ont été atténuées en ce sens que les prescriptions de la loi sur la durée du travail et de la loi sur le travail dans les fabriques sont de nouveau applicables sans restrictions. Comme jusqu'ici, en cas de levée extraordinaire de troupes, le personnel n'a pas droit à la compensation des heures supplémentaires, ni sous forme de congés, ni sous forme d'indemnités. Par le même arrêté, l'indemnité journalière des bénéficiaires de rente appelés au service a été légèrement augmentée.

3. Pour compenser partiellement le renchérissement de la vie qui s'est produit depuis le début de la guerre, le Conseil fédéral a pris, le 7 janvier 1943, un arrêté accordant des *allocations de renchérissement* au personnel de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux pour 1943. Elles comprenaient :

a. Une *allocation principale* qui, y compris la différence entre le traitement d'avant-guerre et le gain déterminant, incluse déjà dans les rétributions fixes versées actuellement, représentait :

aa. jusqu'à un gain déterminant de 4000 fr., 22 % du traitement d'avant-guerre

	pour agents mariés	pour célibataires avec obligation d'entretien ou d'assistance	pour célibataires sans obligation d'entretien ou d'assistance
	fr.	fr.	fr.
au minimum	900	800	640
mais au maximum	36 %	30 %	24 %
	du traitement d'avant-guerre;		

bb. pour les gains déterminants plus élevés, 0,1 % en moins pour chaque tranche ou fraction de 100 fr. en plus, mais au minimum 16 % du traitement d'avant-guerre;

b. Un *supplément pour enfant*, qui s'élevait, pour chaque enfant de moins de 18 ans, à 30 fr. par année si l'agent avait un ou deux enfants, et à 40 fr. par année s'il avait plus de deux enfants.

Est réputé gain déterminant le montant stabilisé du traitement, des appointements ou du salaire, conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 30 mai 1941. Est réputé traitement d'avant-guerre, le traitement correspondant au gain déterminant, tel qu'il ressort de la loi sur le statut des fonctionnaires du 30 juin 1927, après réduction de 13 %, compte tenu d'un montant de 1800 fr. exonéré de la réduction.

L'administration a payé en tout pour 25 129 618 fr. d'allocations de renchérissement (en 1942: 13 692 556 fr.).

4. La vie ayant continué à renchérir au cours de l'année, le Conseil fédéral a pris, le 1^{er} octobre 1943, un arrêté prévoyant le *versement d'une allocation de renchérissement supplémentaire unique* pour 1943.

Celle-ci fut de

- 250 fr. pour les agents mariés,
- 210 fr. pour les célibataires avec obligations d'entretien ou d'assistance,
- 170 fr. pour les célibataires n'ayant pas ces charges,
- 10 fr. par enfant au-dessous de 18 ans.

L'administration a payé en tout pour 7 259 180 fr. d'allocations de renchérissement supplémentaires.

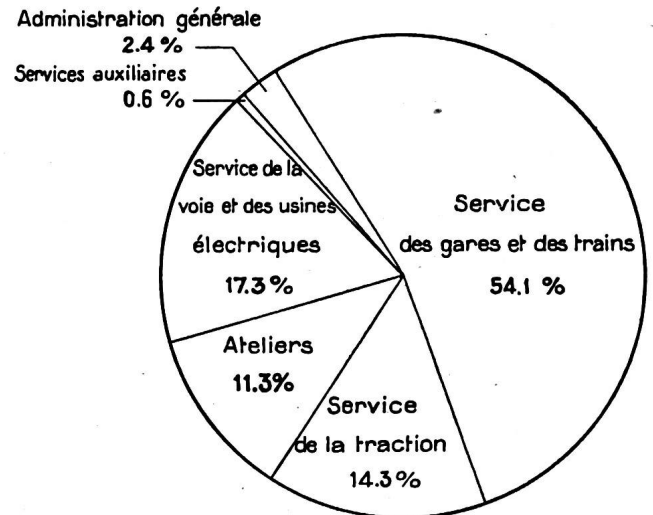
5. A partir du 1^{er} janvier et du 1^{er} février 1943, en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 7 janvier 1943 et de l'ordonnance du département fédéral des finances et des douanes, du 15 février 1943, des *suppléments de renchérissement* ont été octroyés sur les *allocations supplémentaires du personnel*. Ces suppléments ont amélioré de 20 à 25 % en moyenne les

taux en vigueur en 1939; ils ont été notamment versés sur les indemnités pour voyage de service, pour occupation au dehors du personnel roulant, pour service de nuit, pour heures supplémentaires et pour remplacement dans une fonction plus élevée.

L'administration a payé en tout pour 1 773 672 fr. de suppléments de renchérissement sur les allocations supplémentaires (en 1942: 840 116 fr.).

Figure 8

Répartition du personnel entre les services en 1943



6. En vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 7 janvier 1943 accordant des allocations de renchérissement aux bénéficiaires de pension des deux caisses d'assurance du personnel fédéral pour l'année 1943, les *retraités des Chemins de fer fédéraux* ont reçu les *allocations de renchérissement* ci-après :

invalides mariés	400 fr.
invalides célibataires	300 »
bénéficiaires de pensions pour veuves . . .	300 »
bénéficiaires de pensions pour orphelins. .	120 »

L'allocation se réduisait de 40 fr. pour les invalides mariés et de 30 fr. pour les invalides célibataires, par tranche ou fraction de 500 fr. dépassant 6000 fr. de rente annuelle. Elle s'élevait, cependant, au minimum à 200 fr. pour les invalides mariés, et à 150 fr. pour les invalides célibataires.

L'administration a payé en tout pour 6 732 213 fr. d'allocations de renchérissement aux bénéficiaires de pension (en 1942: 3 861 568 fr.).

7. Par arrêté du Conseil fédéral du 26 janvier 1943 et pour tenir compte du renchérissement, les prescriptions sur le *paiement d'allocations pour perte de salaire aux travailleurs en service militaire actif* ont été modifiées, dès le 1^{er} février 1943, dans le sens d'une nouvelle augmentation des prestations aux militaires.

	1943	1942
Contribution des Chemins de fer fédéraux à la caisse de compensation des salaires	3 630 144	3 311 873
Contribution du personnel	3 630 144	3 311 872
Total	7 260 288	6 623 745
Allocation payée aux Chemins de fer fédéraux	1 060 059	701 406
Solde remis à la caisse	6 200 229	5 922 339

8. Des règles à suivre pour l'engagement d'ouvriers auxiliaires ont été édictées le 28 mai 1943. Elles règlent l'engagement des ouvriers auxiliaires auxquels l'administration fait appel, en cas de surcroît extraordinaire de travail dû à l'augmentation du trafic, pour des travaux saisonniers au service d'entretien de la voie, ainsi que lors de perturbations de service et de travaux de déblaiement de la neige. Les rapports de service des ouvriers auxiliaires ne sont que très ténus; c'est ainsi que ces ouvriers ne sont admis ni dans la caisse de pensions et de secours, ni dans la caisse des malades des Chemins de fer fédéraux, et qu'ils sont congédiés sitôt après l'achèvement des travaux pour lesquels ils ont été engagés.

Les ouvriers auxiliaires remplacent les ouvriers d'entrepreneurs là où les entrepreneurs n'emploient eux-mêmes pas d'ouvriers, mais se bornent à en fournir.

9. L'effectif du personnel a subi les modifications suivantes:

Nombre des agents engagés à poste fixe (fonctionnaires, employés et ouvriers):		
en moyenne annuelle 1943	29 503	
1942	28 951	
	Augmentation	552
Personnel auxiliaire:		
en moyenne annuelle 1943	1 265	
1942	800	
	Augmentation	465

(Font partie du personnel auxiliaire, les ouvriers auxiliaires engagés en vertu des instructions du 28 mai 1943, ainsi que les remplaçants au service des barrières et des gares qui sont occupés à l'heure et à la journée, et les aides de bureau provisoirement engagés au service des gares et d'expédition des marchandises. Nous comptons une personne pour 208 heures de travail payées par mois.)

Le nombre des ouvriers d'entrepreneurs, c'est-à-dire des ouvriers qui nous sont fournis, en cas de besoin, par des entrepreneurs privés, a été:

en 1943.	de 2316
en 1942.	de 2950
d'où une diminution de	634
Augmentation du personnel engagé à poste fixe en 1943.	552
Augmentation du personnel auxiliaire en 1943	465
Augmentation totale	1017
Diminution du nombre des ouvriers d'entrepreneurs	634
Augmentation totale	383

10. Les bénéficiaires de rente (anciens agents) rappelés au service en vertu de l'arrêté du 15 septembre 1939 sur les rapports de service du personnel pendant le service militaire actif, ont accompli au total 15 480 journées de travail (1942: 21 012).

11. Les commissions disciplinaires ont donné leur préavis sur 18 recours. Elles ont proposé le rejet dans 10 et l'atténuation dans 8 cas. Les autorités de recours ont rejeté l'appel dans 14 cas. Dans 4 cas, elles se sont ralliées à l'avis des commissions disciplinaires tendant à l'atténuation de la peine. Pour 4 autres cas, elles se sont opposées à l'atténuation proposée par les commissions disciplinaires.

12. Les commissions du personnel ont tenu trois séances pour examiner différentes affaires concernant le service et entendre des conférences.

13. Nous avons octroyé, de plein gré, sur le fonds de secours en faveur d'agents qui n'ont pas droit à la pension, des secours, représentant une somme de 7890 fr., à 20 anciens agents auxiliaires qui n'étaient pas assurés à la caisse de pensions et de secours (1942: à 18 = 8168 fr.).

14. En vertu de l'art. 56 du statut des fonctionnaires, nous avons, dans 26 cas, donné, de plein gré, des secours à des agents licenciés par leur propre faute et se trouvant dans le besoin, ainsi qu'à des survivants de tels agents. Ces secours se sont élevés à 26 770 fr. (1942: dans 26 cas, pour 26 270 fr.).

15. Nous avons alloué sur le fonds Guyer-Zeller des récompenses pour un montant de 1900 fr. (1942: dans 26 cas, pour 2960 fr.), à 20 agents qui, par leur sang-froid ou leur diligence, ont prévenu des accidents.

16. Service psychotechnique. 120 candidats à des places d'apprenti du service des gares et 10 aspirants à des places de garde de station faisant du service de bureau, ont passé l'examen d'aptitudes professionnelles. 16 candidats ont subi une épreuve analogue pour le contrôle des finances et la comptabilité générale.

389 candidats à des places d'apprenti des ateliers ont passé l'examen de connaissances scolaires, et 212 d'entre eux celui d'aptitudes professionnelles. 682 candidats au service des locomotives ont passé un examen sur leurs connaissances scolaires, et 357 d'entre eux un examen psychotechnique. Ont encore été examinés 38 candidats pour le service de dépôt et de visiteur et 7 candidats pour le service de sécurité. 11 expertises détaillées ont été établies. De plus, le service psychotechnique a accepté de faire passer des examens sur les connaissances scolaires et les aptitudes professionnelles des apprentis de la fabrique d'armes à Berne.

17. Service de prévention des accidents. Outre ses activités réglementaires, le service de prévention des accidents a établi des rapports spéciaux sur les accidents dus à l'exploitation des chemins de fer en 1942 et sur les accidents survenus pendant l'obscurcissement. Il a, de plus, orienté les apprentis de gare sur la prévention des accidents dans 10 cours finaux et les agents du service de la voie dans 5 cours d'instruction.

Fréquence relative des accidents pour le personnel CFF. L'augmentation du nombre des accidents, observée depuis 1939, s'est beaucoup atténuée en 1943; le nombre des accidents graves a notablement diminué.

Frais d'accident. Par rapport au chiffre de 1941, le coût des accidents professionnels de 1942, par agent, a reculé de plus de 15 %. Le résultat sera probablement encore plus favorable pour 1943.

B. Assurance du personnel

1. Caisse de pensions et de secours

a. Nous avons réglé conformément aux statuts les cas énumérés ci-après:

Cas d'invalidité et de décès	DG	Arrondissements			Total	Année précédente
		I	II	III		
I. Ancienne réglementation.						
<i>Invalides:</i>						
ayant droit à la pension complète	87 ^{a)}	165	168	196	616	542
ayant droit à une pension partielle	—	3	1	1	5	20
ayant reçu une indemnité unique	—	—	1	1	2	2
<i>Assurés actifs décédés</i>						
veuves pensionnées	20 ^{b)}	39	39	39	137	161
orphelins pensionnés	18	33	32	37	120	123
orphelins de père et de mère, pensionnés	10	17	29	35	91	112
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	2	—	—	2	—
<i>Invalides décédés</i>						
veuves pensionnées	44	144	228	203	619	578
orphelins pensionnés	20	84	137	141	382	352
orphelins de père et de mère, pensionnés	2	10	18	11	41	39
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	—	4	2	6	6
<i>Veuves décédées</i>						
orphelins de père et de mère, pensionnés	40	61	104	99	304	282
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	—	1	—	1	12
<i>Veuves remariées</i>						
Orphelins n'ayant plus droit à la pension	—	2	4	2	8	11
Orphelins de père et de mère, n'ayant plus droit à la pension	16	45	66	51	178	220
Assurés indemnisés conformément à l'art. 34	6	—	3	1	10	34
	—	—	—	—	—	1
^{a)} dont 78 des ateliers principaux.						
^{b)} dont 14 des ateliers principaux.						
II. Nouvelle réglementation.						
<i>Invalides:</i>						
ayant droit à la pension complète	—	—	—	—	—	1
ayant reçu une indemnité unique	1 ^{c)}	1	—	—	2	—
<i>Assurés actifs décédés</i>						
Veuves pensionnées	1 ^{d)}	4	1	2	8	—
Veuves pensionnées	—	—	—	1	1	—
^{c)} dont 1 des ateliers principaux						
^{d)} dont 1 des ateliers principaux						
III. Déposants.						
<i>Invalides ayant droit à des prestations de la caisse (art. 41¹)</i>						
	—	2	—	2	4	—
<i>Déposants décédés, avec remboursement des cotisations et des intérêts (art. 43¹)</i>						
	—	—	1	1	2	—

En outre, les commissions de la caisse ont accordé des secours selon l'art. 45 des statuts pour un montant de 37 705 fr. (105 cas).

b. Le tableau ci-après indique l'effectif des assurés actifs, des déposants et du gain assuré au 31 décembre 1943, ainsi que le nombre des invalides,

veuves et orphelins pensionnés, et des personnes secourues.

(Ancienne réglementation: assuré avant le 1^{er} juillet 1941.)

(Nouvelle réglementation: assuré à partir du 1^{er} juillet 1941.)

I. Assurés:	Gain assuré			
	1943	1942	1943	1942
Ancienne réglementation	24 696	25 528	125 913 714 fr.	128 810 779 fr.
Nouvelle réglementation	3 982	2 428	12 589 375 »	7 571 330 »
II. Déposants	412	447	1 316 152 »	1 364 786 »

III. Pensionnés:

1. Ancienne réglementation.

	Montant de la pension annuelle			
Invalides	11 488	11 502	40 378 942 fr.	40 425 777 fr.
Invalides partiels	195	204	70 985 »	78 737 »
Veuves	7 853	7 668	13 124 365 »	12 736 666 »
Orphelins	785	824	381 712 »	404 356 »
Orphelins de père et de mère	57	64	53 076 »	58 247 »

2. Nouvelle réglementation.

Invalides	1	1	*	—
Veuves	1	—	839	—

IV. Bénéficiaires de prestations de la caisse accordées de plein gré:

1. Ancienne réglementation.

Invalides dans le besoin	4	10	1 250 fr.	2 685 fr.
Orphelins de plus de 18 ans	405	390	239 928 »	225 637 »
Epoux ou parenté	39	46	23 228 »	26 687 »
Personnes secourues conformément à l'art. 56 de la loi sur le statut des fonctionnaires	27	26	27 600 »	27 120 »

2. Nouvelle réglementation: néant.

* Aucune pension, parce que la rente-accident est supérieure.

Le nombre des assurés de l'ancienne réglementation a diminué de 832 membres, et le montant des gains assurés de 2 897 065 fr. Le nombre des membres de l'ancienne réglementation d'assurance (caisse fermée) ira sans cesse en diminuant.

Par suite des nouvelles nominations et des transferts de la caisse des déposants, le nombre des assurés de la nouvelle réglementation a augmenté de 1554 membres, et le gain assuré de 5 018 045 fr.

Le nombre des déposants a diminué de 35, et le montant des gains de 48 634 fr.

c. Au cours de l'exercice, le déficit pour les assurés de l'ancienne réglementation a diminué de 9,1 millions de francs, en nombre rond, ce qui le réduit, à fin 1943, au montant approximatif de 572,8 millions de francs, contre 581,9 millions de francs l'année précédente. Ce réjouissant résultat provient principalement du fait que le nombre des mises à la pension est resté très en deçà des prévisions (599 seulement au lieu de 1056). A raison du renchérissement de la vie, les membres de la caisse ont, en effet, tenu à rester le plus longtemps possible en service, afin de conserver leur revenu. Seuls

ont demandé leur retraite ceux qui étaient devenus complètement incapables d'assurer leur service.

Pour les assurés de la nouvelle réglementation, nous avons enregistré, au terme de l'exercice, une plus-value de recettes d'environ 473 100 fr. (1942: 440 100 fr.). Cette augmentation est due principalement aux nouvelles entrées et aux augmentations de traitement; à fin 1943, la nouvelle réglementation d'assurance disposait d'un excédent actif d'environ 891 100 fr.

d. Le présent rapport fournit, à page 124, tous renseignements sur le bilan arrêté le 31 décembre 1943.

e. Le portefeuille de la caisse de pensions et de secours a passé de 372 437 010 fr. 25 à 385 397 051 fr. 20. Malgré le remboursement, par acomptes ou en totalité, d'environ 2 millions de francs de prêts hypothécaires, le portefeuille s'est accru de 12 960 040 fr. 95. Cette augmentation provient de l'achat de 5 000 000 fr. d'obligations 3½ % de l'usine électrique Ruppertswil-Auenstein S. A. de 1943, et de l'attribution de 10 000 000 fr. de bons de dépôt CFF. L'évaluation à fin 1943 a fait ressortir une plus-value de 32 055 fr.

2. Assurance contre les accidents

En 1943, nous avons payé pour notre personnel à la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, à Lucerne, les primes suivantes:

	<i>Pour les accidents professionnels:</i>	
	1943	1942
Salaires assurés	166 386 014 fr.	152 087 893 fr.
Primes	2 534 770 »	1 736 400 »
Taux de prime moyen	15,23 ‰	11,42 ‰

	<i>Pour les accidents non professionnels:</i>	
Salaires assurés	165 677 989 fr.	151 440 711 fr.
Primes	905 694 »	827 867 »
Taux de prime moyen	5,47 ‰	5,47 ‰

La Caisse nationale nous a versé, pour notre service d'agences de la CNAL, 275 237 fr., contre 205 141 fr. en 1942.

En matière d'accidents professionnels, la Caisse a élevé de 12 à 16 ‰, avec effet au 1^{er} janvier 1943, le taux des primes pour les agents rangés sous la rubrique *a* du service de l'exploitation.

3. Caisse d'assurance en cas de maladie

Etaient assurés le 31 décembre 1943 conformément aux art. 16 et 17 des statuts (les chiffres correspondants de 1942 sont entre parenthèses):

Classe *a* (médecin et médicaments seulement)
25 722 (24 697) hommes et 1168 (1167) femmes;

Classe *b* (indemnité de chômage seulement)
aucun assuré.

Classe *c* (médecin, médicaments et indemnité de chômage) 222 (225) hommes et 4 (9) femmes.

Le compte de profits et pertes de notre caisse d'assurance en cas de maladie est reproduit à pages 126 et 127 du présent rapport.

La classe *a* a présenté un solde passif de 47 895 fr. 91 (17 624 fr. 71 en 1942), bien que, dès le 1^{er} janvier 1943, la contribution mensuelle des membres, élevée de 20 c., ait été portée de 3 fr. 70 à 3 fr. 90. Par suite du renchérissement, les frais médicaux et pharmaceutiques ont de nouveau augmenté. Conformément à l'art. 38, al. 6, des statuts, le déficit doit être couvert pour moitié par l'administration et pour moitié par la caisse (fonds de compensation). C'est la raison pour laquelle ce fonds a diminué de 23 947 fr. 96; à la fin de l'exercice, il s'élevait à 567 538 fr. 44 (591 486 fr. 40 en 1942).

La classe *b* disposait à fin 1943 d'un fonds de 10 203 fr. 20 (9906 fr. en 1942).

La classe *c* se soldait par un bénéfice de 1370 fr. 02 (1462 fr. 47 en 1942). A fin 1943, le fonds de compensation atteignait 6809 fr. 67 (5439 fr. 65 en 1942).

Le fonds spécial s'est accru de 4950 fr. 05 (intérêts et amendes disciplinaires) et se trouvait être, à fin 1943, de 167 204 fr., contre 162 253 fr. 95 en 1942.

La morbidité au cours de l'exercice est indiquée à page 128 du présent rapport, dans la statistique du compte de profits et pertes de 1943. Les frais par assuré (soins pharmaceutiques et médicaux, séjour dans un hôpital et autres moyens de guérison) se sont élevés à 51 fr. 90 (47 fr. 26 en 1942) pour les caisses des malades des ateliers, et à 50 fr. 20 (47 fr. 07 en 1942) pour celles des arrondissements. C'est par suite de l'augmentation des frais médicaux et pharmaceutiques, que la situation a empiré. Six (contre cinq l'année précédente) des neuf unités administratives accusent une perte; ce sont les caisses des malades des ateliers d'Yverdon, Bienne, Bellinzona et Coire, et des arrondissements de Lausanne et de Zurich.

Nous avons soumis les comptes de 1942 de notre caisse des malades à l'office fédéral des assurances sociales, qui n'a pas fait d'observation.

C. Service médical

1. Au cours de l'exercice, 12 743 cas de maladie et 4369 accidents nous ont été annoncés. Le total des jours de maladie et d'accident (absences de courte durée comprises) a été de 448 412 (438 601 en 1942), ce qui, avec un effectif moyen de 29 497 agents, fait 15,20 jours par agent, au lieu de 15,15 en 1942 et 15,45 en 1941.

Par rapport aux différentes activités, la morbidité a été la suivante:

	1943 jours	1942 jours	1941 jours
Service de bureau	9,38	8,24	8,15
» en plein air	18,80	18,43	18,61
» de bureau et en plein air	13,65	13,78	14,18
» sur les locomotives	13,72	14,19	13,54
» dans les trains	16,32	17,03	19,27
» dans les ateliers (ouvriers)	16,27	15,67	14,98

En moyenne, la guérison a exigé:

dans les cas de maladie	26,85	26,83	28,57
» » » d'accident	19,90	21,48	23,18

2. Nous avons fait

en 1943	en 1942	en 1941	
1916	1902	2315	examens d'admission,
388	380	504	» de mise à la retraite,
899	868	947	» de contrôle dans des cas de maladie.

3. Voici le pourcentage des principales maladies:

	1943	1942	1941
Maladies infectieuses	17,41	16,75	17,39
» nerveuses	6,14	5,44	6,20
» des organes respiratoires	18,31	19,99	19,86
» des organes circulatoires	7,56	6,80	7,77
» des organes digestifs *18,22	17,55	14,33	
Rhumatismes	19,55	20,80	22,64
Autres diagnostics	12,81	12,67	11,81

*) 1940: 9,84

Comme nous le faisons remarquer l'année précédente déjà, les maladies des organes digestifs deviennent toujours plus fréquentes, ce qu'expliquent en partie de légères épidémies de dysenterie et d'hépatite.

Les cas de surmenage signalés par les médecins, et confirmés, après des recherches approfondies, par le service médical, ont de nouveau diminué.

Malgré la guerre, l'état de santé du personnel des CFF est en général satisfaisant, et ne donne lieu à aucun souci.

VI. Economat

A. Achat de matériaux

L'économat a procédé, en 1943, à divers achats de matériaux, dont voici les plus importants:

Matériel de superstructure et d'enclenchement (sans les rails et les traverses)	1 491 t.
Traverses de bois	109 960 p.
Rails d'acier	4 106 t.
Traverses métalliques (provenant de la récupération)	14 900 p.
Matières de consommation pour la traction (charbon non compris)	4 506 t.
Bois pour le chauffage des locomotifs et les ateliers	76 547 st.

B. Vente de matériaux de rebut

L'économat a vendu:

Des matériaux de rebut des ateliers et autres services, pour	1 270 500 fr.
Du matériel de rebut de la voie, pour	1 062 794 fr.

Fers et autres métaux pour les ateliers, etc.	7 087 t.
Matériaux de construction (ciment, carbure de calcium, etc., couleurs)	8 433 t.
Articles divers pour les ateliers, etc., pour	1 776 270 fr.
Matières de chauffage, d'éclairage et de nettoyage, pour	1 708 655 fr.
Matériel électrique, pour	8 641 000 fr.
Clôtures, ingrédients pour la suppression de la poussière et pour le désherbage, pour	249 617 fr.
Objets d'inventaire, matériel de bureau, etc., pour	2 579 810 fr.
Etoffes et confection des uniformes de service, pour	1 729 734 fr.

C. Ravitaillement en charbon

Au cours de l'exercice, 157 941 t. de combustibles minéraux, dont 38 275 t. de coke, ont été achetées.

Nos stocks de charbon étaient en augmentation à la fin de l'exercice.

VII. Tarifs et publicité

A. Généralités

La Conférence commerciale des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic, a tenu sa 53^e séance le 27 mai.

B. Service des voyageurs et des bagages

1. Le 1^{er} janvier, les dernières majorations de distance ont été supprimées sur les lignes suivantes: Brigue-Iselle transit (100 %), Le Day-Le Pont (50 %), Neuchâtel-Le Locle frontière (33 %), Giswil-Meiringen (100 % en 1^{re} et 2^e classe et pour les

bagages, et 50 % en 3^e classe), Erstfeld-Bodio (40 %), Emmenbrücke-Wildegg-Beromünster (20 %), Winterthur-Wald (20 %), Wald-Rüti (40 %), ainsi que pour le tunnel du Ricken (60 %). Les modifications résultant des réductions de taxe consécutives à cette mesure, ont été apportées dans les tarifs.

2. A la même date, la réduction de 10 % accordée sur tous les billets circulaires de 10 jours, a été portée à 20 %, afin que le prix en soit adapté à celui des billets d'aller et retour avec billets de changement de parcours.

Figure 9

Voyageurs transportés par jour en 1942 et 1943

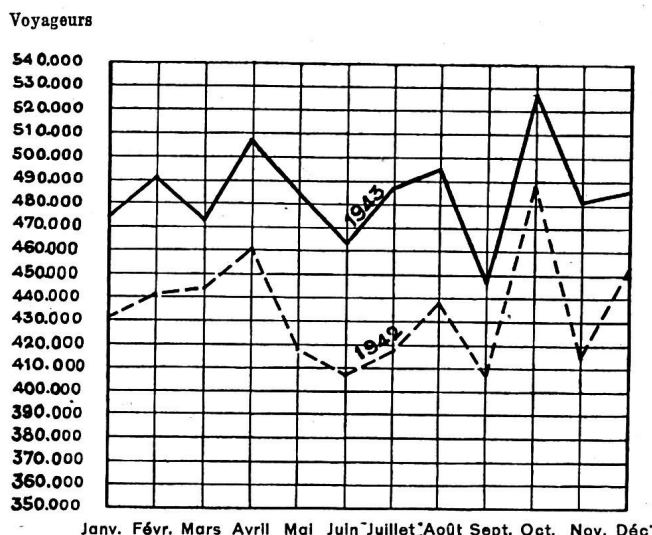
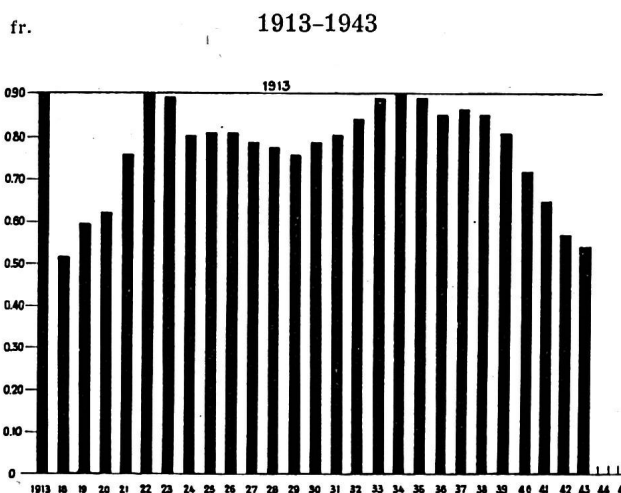


Figure 10

Recette moyenne par voyageur, compte tenu de la diminution du pouvoir d'achat de l'argent (indice)



3. Les *billets du dimanche* ont été émis jusqu'au 28 mars et à partir du 18 décembre. Pour des raisons relevant de l'économie de guerre, l'émission de ces billets a dû être de nouveau limitée à la période des sports d'hiver. Il a fallu, pour les mêmes motifs, en limiter l'émission au trafic à courte distance, le coût du billet d'aller et retour étant à la portée de toutes les bourses. Les minimums de perception ont été élevés de 2 à 3 fr. pour la troisième classe, de 2 fr. 80 à 4 fr. 20 pour la seconde, et de 4 à 6 fr. pour la première.

4. L'*abonnement de vacances donnant droit à des demi-billets*, introduit en 1940 en vue de stimuler les voyages de vacances, a de nouveau été émis du 1^{er} avril au 31 octobre. Il l'avait également été du 19 décembre 1942 au 31 mars 1943, derechef avec l'aide financière de la Confédération.

Les chiffres ci-après montrent l'ampleur de la vente des abonnements de vacances et des cartes complémentaires:

	Abon- nements	Cartes complémentaires Nombre
Été 1940 (1 ^{er} V—31 X) . . .	130 204	100 366
Hiver 1940/41 (15 XII—31 III)	50 259	35 637
Été 1941 (1 ^{er} IV—31 X) . . .	266 405	203 739
Hiver 1941/42 (20 XII—31 III)	69 851	46 782
Été 1942 (1 ^{er} IV—31 X) . . .	305 927	216 977
Hiver 1942/43 (19 XII—31 III)	74 011	49 604
Été 1943 (1 ^{er} IV—31 X) . . .	313 272	227 529

5. Les *abonnements régionaux de vacances*, lancés, en 1937, par quelques entreprises de transport privées, pour les régions touristiques les plus importantes, ont aussi été émis, en 1943, pendant la saison des voyages. Les Chemins de fer fédéraux étaient intéressés à quelques-uns de ces abonnements.

6. Depuis le 1^{er} mai, nous avons accordé aux participants aux *camps de travail pour émigrants et internés, ainsi qu'aux hommes, femmes et enfants placés dans des homes d'internés*, des demi-billets ordinaires de 3^e classe à l'occasion des voyages qu'ils doivent faire pour accomplir des formalités se rapportant à l'émigration, ainsi que pour régler des affaires de famille urgentes. En outre, la facilité a été élargie par l'octroi du quart de taxe aux enfants.

7. La limite de salaire donnant droit à des *abonnements d'ouvrier* a été portée, le 1^{er} avril, à 18 fr. par jour de travail, 450 fr. par mois ou 5400 fr. par an.

8. Une nouvelle édition des *prescriptions concernant les transports militaires* par chemins de fer et bateaux pendant le service actif, est entrée en vigueur le 1^{er} août. Ces prescriptions, qui remplacent celles du 1^{er} mai 1940, apportent diverses innovations qui, toutefois, ne sont pas d'importance fondamentale.

9. Les indications ci-après montrent le développement du trafic dans certains domaines présentant un intérêt particulier:

	Nombre d'abonnements délivrés (avec et sans surtaxe pour train direct)	
	1943	1942
<i>a. Abonnements pour parcours déterminés:</i>		
Série A: Abonnement pour 20 courses simples à exécuter en trois mois.	67 541	59 864
Série B: Abonnement pour 10 courses aller et retour à exécuter en trois, quatre ou six mois	86 673	75 698
Série B I: Abonnement pour 10 courses aller et retour à exécuter en un mois	129 002	115 496
Série I: Abonnement ordinaire pour un nombre illimité de courses	91 263	83 682
Série I ^a : Abonnement ordinaire pour deux courses journalières simples.	111 412	104 402
Série II: Abonnement d'écolier pour un nombre illimité de courses	232 736	218 372
Série II ^a : Abonnement d'écolier pour un nombre illimité de courses certains jours seulement	81 805	74 713
Série III: Abonnement d'ouvrier pour une course aller et retour par jour ouvrable	644 927	600 513
Série III ^a : Abonnement d'ouvrier pour deux courses aller et retour par jour ouvrable	136 412	128 411
Série IV: Abonnement annuel pour parcours combinables ¹⁾	3 150	2 245
Abonnement d'ouvrier pour visites à la famille	22 401	18 628
Total	1 607 322	1 482 324

¹⁾ Les cartes partielles sont converties en cartes annuelles.

	Nombre d'abonnements délivrés	
	1943	1942
<i>b. Abonnements généraux:</i>		
Pour <i>une</i> personne et valables		
8 jours	9 960	9 484
15 »	7 012	6 204
Carte complémentaire	3 406	3 314
12 mois	1 744	1 365
1 ^{er} acompte	21 123	19 029
2 ^e —12 ^e acompte	181 429	162 956
Pour <i>deux</i> personnes de la même entreprise et valables		
12 mois	127	122
1 ^{er} acompte.	943	820
2 ^e —12 ^e acompte.	9 801	8 251

Les recettes (surtaxe pour train direct comprise) ont atteint:

au total		part des CFF	
1943	1942	1943	1942
22 922 271 fr.	20 108 199 fr.	19 229 186 fr.	16 774 278 fr.

c. Abonnements pour demi-billets:

	Nombre d'abonnements délivrés		au total	Produit de la vente		part des CFF	
	1943	1942		1943	1942	1943	1942
pour 3 mois.	5 265	4 700	908 425 fr.	747 367 fr.	804 326 fr.	661 724 fr.	
» 12 »	2 611	2 025					

d. Billets combinés suisses:

Nombre de billets délivrés		au total	Produit de la vente		part des CFF	
1943	1942		1943	1942	1943	1942
76 622	74 755	2 170 735 fr.	2 149 473 fr.	1 498 982 fr.	1 512 386 fr.	

e. Billets internationaux à coupons combinables:

Emission suspendue depuis le 1^{er} janvier 1942.

C. Service des marchandises et des animaux

1. Le 1^{er} avril, l'Espagne a adhéré à la C. I. M. Le *tarif international des marchandises*, du 1^{er} octobre 1938, a été complété en conséquence. Dans ce tarif, les dérogations relatives au paiement des frais de transport, aux remboursements et aux débours ont, pour le trafic entre l'Allemagne et l'Italie, ainsi qu'entre la Suisse et l'Italie, fait l'objet d'une nouvelle réglementation.

2. Un 1^{er} supplément aux *prescriptions générales de tarif et à la classification des marchandises* est entré en vigueur le 1^{er} novembre. A côté de modifications publiées antérieurement, il en contient de nouvelles. C'est ainsi que, en vue d'une utilisation plus rationnelle des wagons, les conditions requises pour la mise de véhicules à la disposition de l'expéditeur, à l'effet d'y charger des expéditions partielles, ont été, d'une manière générale, quelque peu aggravées.

La facilité consistant à taxer sur la moitié du poids les emballages neufs allant prendre charge, a été abrogée.

Au rebours de l'ancienne réglementation, plus aucune taxe de location n'est portée en compte pour les marchandises ayant droit au transport à couvert, lorsque, pour d'impérieuses raisons d'exploitation, le chemin de fer fournit un wagon découvert avec bâche, en lieu et place du wagon couvert demandé.

Comme l'année précédente, la réduction de 50 % du prix de transport, concédée, en vertu de l'article 22 P. G. T., pendant la période du 15 octobre au 15 mai, pour les semenceaux de pommes de terre provenant de cultures visitées et reconnus sains et purs de sorte, a été, pour la période 1942/43, prolongée jusqu'au 31 mai, et pour la période 1943/44 — comme depuis le début de la guerre — accordée dès le 15 septembre. La même réduction a été, pour la première fois, concédée pour les semenceaux de secours indigènes.

La *classification des marchandises* a subi les modifications suivantes:

Les carreaux ou dalles en terre cuite commune avec revêtement de bois factice, ont été rangés dans la classe IV pour wagons complets et dans le tarif exceptionnel n° 19; la poussière de liège et la lignine l'ont été dans la classe IV pour wagons complets et dans le tarif exceptionnel n° 22. Une série d'arséniates ont été rangés dans des tarifs plus chers.

3. Les prescriptions concernant les réductions de taxe pour le *matériel de campement du service de travail volontaire pour chômeurs, des camps de travail et de réadaptation professionnelle pour émigrants et du service agricole*, ont été rééditées.

4. L'application du règlement concernant l'octroi de réductions de taxe pour les *objets destinés à des expositions* a été accordée pour 152 expositions d'animaux et 12 expositions de marchandises.

5. 124 nouveaux contrats ont été conclus, et 141 annulés. De plus, nous avons procédé à des enquêtes au sujet de demandes de concession pour des entreprises de transport automobiles.

6. Le 1^{er} mars est entré en vigueur l'ordre général de service n° 40 concernant les *envois de service et les envois soumis à la régale des postes*. Il remplace le règlement n° 40, du 1^{er} mai 1912, sur le *transport d'envois de service*.

7. *Tarifs exceptionnels*. Le tarif exceptionnel n° 25 appliqué à certaines marchandises de la classe de tarif IV pour wagons complets, a été réédité le 1^{er} janvier. Il n'y a pas eu de modifications de fond.

Le tarif exceptionnel n° 50 pour produits agricoles d'origine suisse, a été réédité le 1^{er} juin sur une base quelque peu modifiée. Le nouveau tarif contient, notamment, les innovations suivantes:

- a. Il est applicable toute l'année.
- b. Une nouvelle série a été créée pour les chargements de 5 tonnes en grande vitesse.

c. Les taux de grande vitesse, ainsi que ceux de petite vitesse pour pommes de terre, ont été abaissés.

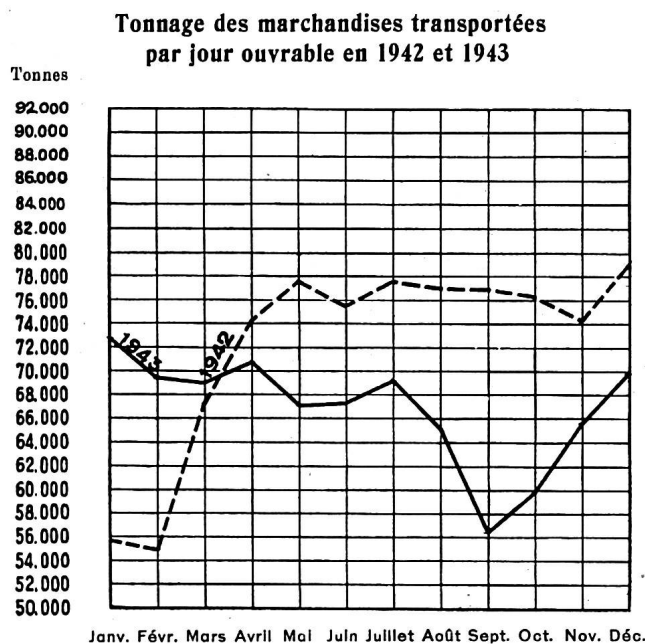
Ont été abrogés le tarif exceptionnel n° 31 pour l'exportation de marchandises d'origine suisse, ainsi qu'un certain nombre de taxes exceptionnelles pour l'exportation de produits chimiques.

L'application des taxes spécialement réduites pour le transport de foin, paille, foin et paille hâchés d'origine suisse, a été étendue au transport de litière de feuillage, et de roseaux et herbes de marais de même origine.

Ont été complétés:

- le tarif exceptionnel n° 4, par l'inscription du sang d'animaux;
- le tarif exceptionnel n° 18, par l'inscription des briquettes de bois;
- le tarif exceptionnel n° 19, par l'inscription du talc, de la stéatite et des pierres ollaires d'origine suisse, et des ardoises non travaillées de moins de 2 cm d'épaisseur;
- le tarif exceptionnel n° 22, par l'inscription des déchets et du poussier de charbon, ainsi que des lessives résiduelles bisulfuriques concentrées;
- le tarif exceptionnel n° 25, par l'inscription des lessives résiduelles bisulfuriques à l'état solide.

Figure 11



8. Des taxes exceptionnelles ont été introduites:

- a. En *trafic interne suisse*, pour le transport de minerai de fer de Frick à Flums; de matières ayant servi à épurer le gaz, épuisées, de Wettingen à Luterbach et à Pratteln; de résidu provenant de la fabrication d'amidon, d'Au (Zch.) à Schübelbach et Siebnen-Wangen; de pyrite magnétique et de pyrrhotine, de Rivera-B. à Flüelen et de Flüelen à Luterbach, Pratteln et Uetikon; d'eau ammoniacale provenant de la fabrication du gaz, de Zofingen à Bâle;
- b. Pour l'*exportation* de minerai de fer de Martigny et Sembrancher à Buchs (St-G.) transit.

Les taxes exceptionnelles pour le transport du granit, du gravier, des pavés et du sable à destination de gares de régions frontalières, ont été supprimées, parce que la concurrence de centres de production étrangers est actuellement inexistante.

9. Afin de décharger la ligne de la Broye et celles de Langenthal-Huttwil et Huttwil-Wolhusen exploitées à la vapeur, des détournements de trafic ont été prescrits pour le 1^{er} juillet.

10. Pendant l'interruption de la ligne dans le tunnel de la Croix entre St-Ursanne et Courgenay, 2478 wagons complets pour et de l'Ajoie ont été, entre le 27 mars et le 13 juillet, détournés par St-Louis—Pfetterhouse.

11. Des suppléments sont entrés en vigueur, le 1^{er} juillet, pour tous les tarifs du *trafic direct suisse des marchandises*.

12. En *trafic des marchandises germano-suisse*, les deux tarifs exceptionnels pour envois de groupage à destination et en provenance de Bâle, ainsi que le tarif exceptionnel pour ardoises brutes, ont été réédités.

Les deux tarifs pour le transport de sucre d'Allemagne et de Bohême et Moravie en Suisse, ont dû être abrogés par suite du relèvement des taxes allemandes. Comme il ne fallait plus s'attendre à des transports, ces tarifs n'ont pas été réédités.

13. En *trafic entre les ports danubiens allemands et la Suisse*, un nouveau tarif spécial 9 pour charbons est entré en vigueur le 1^{er} août.

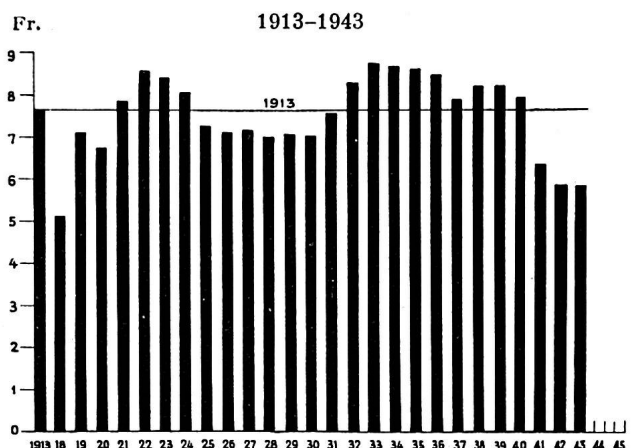
Par suite de l'élévation des taxes allemandes, les prix du tarif spécial 2 pour céréales ont dû être relevés à partir du 1^{er} février.

14. En *trafic des marchandises italo-suisse*, les parties I et II du tarif direct ont été rééditées le 1^{er} mars.

La partie I remplace l'édition (partie I B) du 1^{er} septembre 1925 et contient les dispositions complémentaires à la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, les prescriptions générales de tarif et la classifi-

Figure 12

Recette moyenne par tonne, compte tenu de la diminution du pouvoir d'achat de l'argent (indice)



cation des marchandises. La classification des marchandises pour la petite vitesse a été faite sur le modèle de la classification interne suisse.

La partie II remplace l'édition (partie II A) du 1^{er} août 1929. La nouvelle édition n'a subi aucune modification essentielle quant au fond.

Sauf quelques taxes spéciales, qui ont été abandonnées, les taxes du premier appendice ont été reprises telles quelles dans la nouvelle édition. Seules celles des charbons ont été légèrement relevées. En revanche, le deuxième appendice a été définitivement abrogé.

15. Les *tarifs hongrois* ayant été majorés de 25 %, toutes les taxes du tarif de l'union hongroise-suisse ont dû être relevées en conséquence, le 16 août. Les taxes des fascicules 1 (céréales) et 3 (sucre) ont subi une nouvelle augmentation le 1^{er} novembre, du fait que le Chemin de fer du Reich a ramené de 20 à 10 % la réduction accordée sur les taxes de transit.

De nouveaux tarifs spéciaux 14 et 15 ont été introduits pour le transport de paraffine et de roseaux.

16. Le *tarif de l'union slovaque-suisse* s'est augmenté d'un nouveau tarif spécial (20) pour lignite; il a, en outre, été étendu aux gares de la nouvelle ligne Strazske-Kapusany.

Par suite de la suppression de tarifs d'exportation slovaques, presque tous les tarifs spéciaux ont dû être calculés à nouveau et réédités.

17. Tous les fascicules du *tarif des marchandises croate-suisse* ont été réédités le 1^{er} février.

18. Une nouvelle édition du *tarif des marchandises néerlandais-suisse* est entrée en vigueur le 1^{er} mai. Elle comprend les tarifs spéciaux 1 pour marchandises de toute nature, 2 pour objets en fer et en acier, 3 pour pommes de terre, 4 pour plantes, 5 pour graines et 6 pour briques réfractaires.

19. En *trafic germano-italien*, des prescriptions spéciales ont été édictées en vue d'un détournement éventuel du trafic pour des raisons d'exploitation. Il est, en général, admis que le port doit être calculé sur la distance du parcours, de bout en bout.

Un supplément a été publié pour la partie I (prescriptions de tarif et classification des marchandises). Les prescriptions sur la réexpédition ont été refondues.

Les taxes, spécialement réduites, pour chanvre, bauxite, phosphorite et minerai de fer de l'Italie sur l'Allemagne, en outre pour pâte de bois chimique, fonte brute et produits semi-fabriqués de la Scandinavie sur l'Italie, qui étaient valables jusqu'au 31 décembre 1942, ont été accordées jusqu'à fin 1943.

20. Le 31 décembre, les fascicules 1 et 2 du *tarif des marchandises Scandinavie-Italie*, qui contiennent les taxes, ont été supprimés. La partie I (prescriptions de tarif et classification des marchandises) demeure en vigueur.

21. Un tarif d'occupation est entré en vigueur en trafic entre l'Italie et les Pays-Bas.

D. Publicité

1. Par décision du 23 décembre 1942, la Direction générale a institué une commission consultative des services de propagande des CFF, dans laquelle une série de chemins de fer privés, le secrétariat général de l'Union d'entreprises suisses de transport et la Direction générale des PTT, sont représentés par leurs personnalités dirigeantes. La commission a tenu deux séances au cours de l'année.

2. Le 30 décembre, la Direction générale a décidé de conférer à l'agence de publicité Orell Füssli S. A., à Zurich, pour une durée provisoire de trois ans, le droit de placer des réclames commerciales dans les voitures à deux et à trois essieux.

Nous avons commencé à changer les images qui ornent les voitures. Nous poursuivrons ce travail jusqu'à ce que toutes les voitures soient pourvues de nouvelles vues.

D'accord avec la société fermière des réclames de gare, nous avons fait un contrôle des réclames commerciales dans les gares et stations. Nous avons, par la suite, ordonné d'enlever des réclames inopportunes et de tenir plus largement compte de la réclame touristique. Dans le même ordre d'idées, nous avons fourni des images et des agrandissements photographiques pour orner les salles d'attente et les locaux du personnel dans les gares, ainsi que les bureaux de l'exploitation et de l'administration.

3. Nous avons posé, dans les gares et dans les localités les plus importantes, 525 affiches «Avec l'abonnement de vacances», 1210 exemplaires de l'affiche «Chargez rapidement» et 4000 affiches de l'abonnement général. 3000 pancartes faisant de la réclame, à l'époque de Noël, en faveur du bon de voyage offert comme cadeau, ont été suspendues dans les voitures, et 1000 transparents «Die Fahrkarte als Geschenk», placés aux guichets des billets.

De plus, nous avons distribué quelque 250 000 prospectus et horaires de sport.

Nous avons remis le calendrier CFF de 1944 à plus de 30 000 clients, et distribué 222 000 timbres-réclame établis d'après l'affiche «Chargez rapidement».

4. Nous avons fait paraître, dans 12 quotidiens politiques, 29 feuilles professionnelles et 11 journaux illustrés du pays, des séries d'annonces en faveur du service franco domicile, de l'abonnement général et du bon de voyage offert comme cadeau.

5. Nos décorations de vitrines, neuves en partie, ont été exposées dans 89 bureaux de voyage de toute la Suisse.

6. Nous avons aménagé les bureaux de timbrage des billets et de renseignements des foires de Bâle, Lausanne et Lugano. En collaboration avec l'Office central suisse du tourisme, nous avons fait de la réclame pour les transports par chemin de fer.

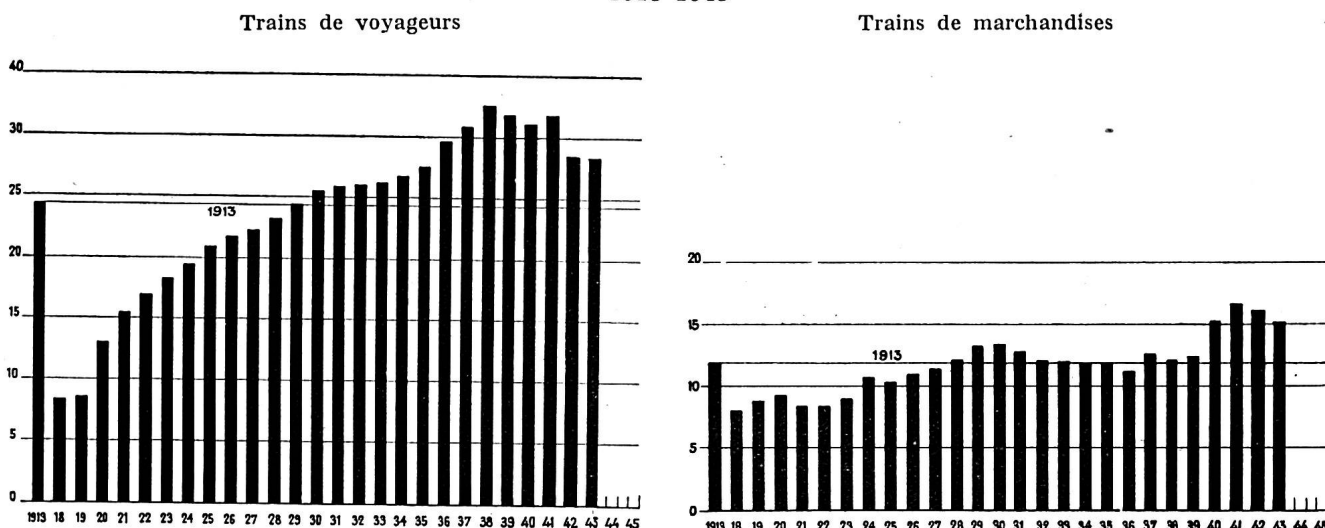
D'entente avec la Compagnie suisse de navigation S. A. et la «Swissair», nous avons exposé à Bâle deux grandes peintures sur verre symbolisant la solidarité des trois moyens de transport particulièrement qualifiés pour l'approvisionnement du pays.

7. Pendant les mois d'hiver, nous avons publié notre bulletin sportif avec des indications sur 64 stations.

8. Notre service de conférences s'est considérablement développé en 1943. Nous avons organisé en tout 141 représentations pour écoliers et 202 soirées avec films et projections en couleurs, commentés par des conférenciers. Au moyen des dessins animés « Il faut savoir se préparer au départ » et « Force domptée », nous avons porté certains vœux de l'administration à la connaissance du public. Outre le dernier des deux dessins animés, qui était nouveau, nous

avons fait faire deux films en couleurs, représentant l'un la « Vallée de la Broye », et l'autre « Le Rhin suisse et le lac inférieur de Constance ». Nous avons aussi pu acquérir un film en couleurs sur l'Oberland bernois et un autre sur le Valais. Nous avons prêté des films du chemin de fer à la Centrale des films étroits, au Centre d'éducation ouvrière et à la Semaine suisse, qui les ont présentés régulièrement à leurs nombreuses manifestations.

Figure 13
Nombre de trains par jour et par km de ligne
1913-1943



VIII. Gares et trains

A. Généralités

1. Un nouveau règlement de la circulation des trains sur les chemins de fer à voie normale a été mis en vigueur le 1^{er} juillet 1943.

2. Le 20 novembre a paru une nouvelle édition de l'ordre général de service concernant les avis et enquêtes relatifs aux perturbations, mises en danger, accidents et incendies survenant dans le service du chemin de fer et de la navigation.

3. Pour satisfaire à des demandes toujours très nombreuses, nous avons fait construire vingt nouveaux petits containers.

B. Recrutement et instruction du personnel

1. Pour couvrir nos besoins en agents de gare et de train, nous avons engagé 180 apprentis du service des gares et 150 apprentis du service des trains.

2. Des examens de capacité ont eu lieu pour les 220 apprentis du service des gares qui, entrés en 1941, ont achevé leur apprentissage au cours de l'exercice et pris part à un cours final de quatre semaines.

C. Service des voyageurs

1. En 1943, nous avons pu assurer, sans perturbations notables, le transport des voyageurs, de beaucoup supérieur à celui de l'année précédente.

2. Le transport des voyageurs par les points frontières du Bouveret, de Crassier-La Rippe, de Vallorbe, des Verrières, du Locle, de Delle et de Bâle-Alsace, a été suspendu pendant toute l'année. Les points frontières italo-suisse ont aussi été fermés au service des voyageurs le 18 septembre 1943, jusqu'à nouvel avis.

3. Par suite des événements militaires et politiques, nous avons dû organiser de nombreux transports de réfugiés, de notre frontière sud à l'intérieur du pays.

D. Service des marchandises

1. Le trafic des marchandises a été important d'un bout à l'autre de l'année. L'extension des cultures et les transports militaires, notamment, l'ont accru dans une sensible mesure. Nous avons chargé en moyenne, par jour ouvrable, 8000 wagons, dont 4600 de colis isolés, de bétail et de lait. Le trafic des marchandises a pu être assuré, dans son ensemble, sans grande difficulté.

2. Nous avons continué à envoyer un nombre considérable de wagons suisses vides hors de nos frontières, pour y prendre charge de denrées indispensables à notre ravitaillement.

3. Le trafic des marchandises en transit d'Allemagne en Italie et inversement, a été entièrement suspendu du 9 au 29 septembre. En direction Italie-Allemagne, le trafic de transit a repris le 30 septembre; en direction Allemagne-Italie, le 13 octobre. De même, le trafic des marchandises Suisse-Italie a été suspendu du 11 septembre au 15 novembre. Les transports de marchandises de l'Italie à destination de la Suisse n'ont jamais cessé, mais ils furent peu nombreux.

4. Les événements militaires d'Italie, en septembre 1943, ont entraîné la fermeture du port de Gênes à nos marchandises d'outre-mer. Nous avons eu, depuis lors, le port de Marseille à disposition. Le trafic d'outre-mer à destination de la Suisse est, dans son ensemble, dirigé par Genève, tandis que la plus grande partie des marchandises importées de l'Est entrent par Buchs (St-G) et St-Margrethen.

5. Le Comité international de la Croix-Rouge, à Genève, a expédié, en moyenne, de 30 à 40 wagons de marchandises par jour ouvrable pour les prisonniers de guerre. Le Gouvernement suisse a, de son côté, fait exécuter des transports pour les Suisses du dehors, atteints par la guerre.

6. Le 1^{er} août 1943, le contrôle des importations et du transit pour et à travers la France, qui était opéré depuis le 1^{er} août 1941 par des douaniers allemands à La Plaine, a été transféré à Bellegarde, à raison de l'occupation de l'ancienne zone libre française par des troupes allemandes.

E. Horaire

1. Du 12 au 14 janvier ont eu lieu à Stuttgart, et du 4 au 9 octobre à Strbské Pleso (Slovaquie), des conférences au sujet des relations internationales par trains directs qui ont pu être maintenues jusqu'ici. A Stuttgart, les pourparlers portèrent sur l'horaire des trains de voyageurs 1943/44, et à Strbské Pleso, sur celui de 1944/45.

2. Au cours de la procédure d'approbation de l'horaire valable à partir du 10 mai 1943, 346 requêtes ont été annoncées; 253 d'entre elles concernaient les Chemins de fer fédéraux. Il y a lieu de mentionner, en particulier: 58 requêtes tendant à l'introduction de nouveaux trains ou au prolongement de parcours de trains existants, 43 visant à l'introduction de nouveaux arrêts de train direct et accéléré, ainsi que 21 ayant pour but une meilleure desserte de stations et de haltes par des trains de voyageurs et de marchandises. 69 de ces revendications ont été totalement ou en partie prises en considération, tandis que 152 étaient retirées par les gouvernements cantonaux. 32 requêtes qui étaient soumises pour décision à l'office fédéral des transports, ont toutes été rejetées.

3. L'horaire annuel 1943/44 n'a guère modifié le nombre des trains sur les lignes électrifiées. En revanche, à raison de la pénurie de combustible, il fallut, une fois close la procédure d'approbation de l'horaire, supprimer encore, sur les lignes exploitées à la vapeur, environ 1500 km par jour de trains de voyageurs et de marchandises, c'est-à-dire 15 % des parcours quotidiens. D'ailleurs, 270 km d'autres parcours quotidiens assurés à la vapeur sur des lignes électrifiées ont été, soit supprimés, soit exécutés avec des locomotives électriques, en sorte que l'économie totale des parcours-vapeur a été d'environ 18 %.

4. Le département fédéral des postes et des chemins de fer a fixé à la période du 8 mai 1944 au 6 mai 1945 la validité du prochain horaire annuel.

5. En Allemagne, en Italie et en France, l'heure de l'Europe centrale a été réintroduite dans la nuit du 3 au 4 octobre 1943. Elle sera vraisemblablement observée jusqu'au 2 avril 1944.

F. Contrats d'exploitation, de jonction et de cojouissance

Au cours de l'année, nous avons élevé les indemnités que nous percevons pour la traction et la conduite des trains du Pont-Brassus, ainsi que celles de la cojouissance de la gare de Thoune par le BLS, et de la station de Göschenen par le chemin de fer des Schöllenen.

IX. Traction et ateliers

A. Achat et équipement de matériel roulant

1. Au cours de l'exercice 1943, nous avons *mis en service* le matériel roulant ci-après:

Voie normale:

- 9 voitures de type léger de la série B^{4u},
- 6 voitures de type léger de la série C^{4u},
- 3 voitures RIC de la série C^{4u},
- 7 fourgons de type léger de la série F^{4u},
- 158 wagons ouverts de la série M⁷,
- 1 wagon ouvert spécial à six essieux de la série O,
- 6 ballastières basculantes de la série S^{kt}.

L'achèvement des 901 wagons des séries K³ et K³¹ achetés pour le compte du département fédéral de l'économie publique, et, notamment, l'établissement du décompte, ont été retardés par diverses circonstances. Comme il ne nous a pas été possible de mettre à la charge du département fédéral de l'économie publique la somme dépassant le crédit de 14 millions de francs, nous avons été obligés de garder 81 wagons, pour une valeur d'achat de 1 347 476 fr. 54.

2. Nous avons *commandé* le matériel roulant ci-après:

Voie normale:

- 4 locomotives électriques de ligne de la série Ae ⁴/₆,
- 6 locomotives électriques de manœuvre de la série Ee ³/₃,
- 5 voitures de type léger de la série AB^{4u},
- 3 voitures de type léger de la série C^{4u},
- 2 wagons-restaurants de type léger de la série Dr^{4u},
- 120 wagons ouverts de la série L^{6 1},
- 30 wagons ouverts à quatre essieux de la série M⁹ et
- 15 voitures C^{4u} (anciennes voitures AB^{4u}).

Voie étroite (ligne du Brunig):

- 1 chasse-neige,
- 3 voitures de type léger de la série AB⁴,
- 2 voitures de type léger de la série B⁴,
- 2 voitures de type léger de la série BC⁴,
- 12 voitures de type léger de la série C⁴.

3. Au cours de l'exercice, nous avons transformé le matériel roulant suivant:

Voie normale:

- 6 voitures de la série BC⁴, en voitures AB^{4u},
- 5 wagons de particulier, de la série P, en wagons couverts des séries J¹, K² et K^{2 1},
- 58 C³, en wagons ouverts de la série L³,
- 1 F, en wagon ouvert de la série L³,
- 7 X, en wagons ouverts de la série L³,
- 2 wagons-restaurants, en wagons de service à quatre essieux, de la série X^{4 4u},
- 14 anciens wagons, en wagons de service de la série X.

Pour économiser des carburants liquides, nous avons transformé quatre tracteurs à benzine Tm, en tracteurs électriques de la série Te. Ces transformations ont ainsi pris fin pour le moment.

Profitant du remplacement de pièces importantes, nous avons transformé deux des locomotives électriques pour trains de marchandises de la série Ce⁶/₈^{II}, mises en service entre 1920 et 1922, de façon à accroître leur puissance de 15 % et à porter leur maximum de vitesse à 75 km/h. Les locomotives modifiées forment la série Be⁶/₈.

Voie étroite:

- 1 wagon X, en wagon couvert de la série K,
- 4 C³ et 1 X³, en 5 wagons ouverts de la série M,
- 1 C³, en un wagon de service couvert de la série X³.

B. Traction

1. La sous-division de la traction qui, jusqu'ici, dans les arrondissements, faisait partie de la division d'exploitation, a été transformée, le 1^{er} avril, en une «division de la traction» indépendante, et placée, comme quatrième division, sous les ordres du directeur d'arrondissement.

2. Pour couvrir nos besoins en personnel de locomotive, nous avons engagé 36 ajusteurs.

3. A partir du 25 mai 1943, nous avons employé la locomotive à turbine à gaz Am⁴/₆ 1101 pour

l'exploitation régulière de la ligne Winterthour-Eglisau-Stein-Säckingen.

4. Au changement d'horaire, nous avons publié de nouvelles prescriptions pour le service à un seul homme des véhicules moteurs électriques. En outre, nous avons publié des prescriptions pour améliorer les relations entre le personnel des trains transitants, et le chef de gare.

5. Ensuite de la pénurie de charbon, l'emploi de locomotives à vapeur sur les lignes électrifiées a été interdit en février. Pour réduire la consommation du charbon de chauffage des locomotives, nous avons, au mois de mai 1943, commencé à chauffer les locomotives à vapeur avec du bois.

6. En 1943, nous avons loué 3 wagons de chauffage à des entreprises de l'industrie des denrées alimentaires et de l'industrie du bois, ainsi qu'une automotrice légère Re²/₄ avec remorque pour skis, à l'OeBB.

7. A fin 1943, toutes les voitures à quatre essieux de la ligne du Brunig étaient munies de l'attelage automatique, du chauffage électrique et de l'éclairage à la dynamo.

C. Ateliers

a. Entretien du matériel roulant

1. Véhicules moteurs

Au cours de l'exercice, les véhicules moteurs ont nécessité les travaux d'entretien suivants:

Réparations courantes	903
Réparations intermédiaires	145
Revisions	302
Total	1350

Le matériel roulant ayant été mis plus fortement à contribution, par suite du fort trafic, les réparations et les revisions ont sensiblement augmenté depuis 1939. Tous les travaux ont pu être faits dans nos propres ateliers.

2. Véhicules non moteurs

Les ateliers principaux ont exécuté, en 1943, les travaux d'entretien suivants:

	Voitures	Fourgons	Wagons
Petites réparations (petit entretien)	6641	1298	15 412
Revisions	1743	293	5 555
Réparations intermédiaires	127	2	735
Réparations principales	32	3	274
Transformations	8	—	9
Total	8551	1596	21 985

Le matériel roulant étant très fortement sollicité pendant la guerre, l'entretien des véhicules, celui des wagons surtout, a donné, en 1943 de nouveau, beaucoup plus de travail qu'auparavant. Nous avons veillé, notamment, à ce que le moins de wagons possible soient immobilisés pendant le trafic d'automne.

b. Installations des ateliers

Aux ateliers d'Olten, les deux groupes convertisseurs rotatifs, à courant triphasé, qui étaient démodés et dont la puissance ne suffisait plus, ont été remplacés par une installation composée de deux redresseurs à vapeur de mercure, d'une puissance de 84 kW.

Dans les ateliers de Bellinzone, l'installation de tournage d'essieux montés a pu, en partie, être mise en service vers la fin de l'exercice. L'agrandissement de l'installation de bobinage et d'ajustage

des moteurs, a été entrepris au cours du quatrième trimestre.

Aux ateliers de Zurich, l'installation de recharge des boudins de roue a été complétée par deux porte-électrodes «Elin» pour la soudure des fils non isolés.

Aux ateliers de Coire, pour économiser le combustible, nous avons remplacé, à la fin de l'exercice, la locomotive de manœuvre à vapeur, qui était utilisée d'une manière incomplète, par un tracteur à accumulateurs avec accouplement électro-magnétique, construit par les ateliers d'Olten.

X. Voie et usines électriques

A. Généralités

1. Nous avons établi des dispositions pour régler l'admission et l'instruction de jeunes ingénieurs et architectes à la division de la voie et des usines électriques de la Direction générale, et aux divisions des travaux des arrondissements.

2. Nous avons continué, en les accélérant, les travaux d'établissement des projets concernant les constructions prévues dans le programme de création d'occasions de travail. Nous avons déjà introduit la procédure d'approbation des plans pour un certain nombre de projets prêts à être exécutés, afin d'être en mesure, après avoir obtenu l'approbation du Conseil d'administration et les crédits nécessaires, de commencer les travaux aussitôt qu'apparaîtra le chômage. Le programme immédiat, dont nous avons déjà parlé dans notre précédent rapport de gestion, a été mis à jour; il porte sur une somme budgétaire de 230 millions de francs.

3. Pour être en mesure de donner satisfaction aux industriels et artisans, ainsi qu'à l'armée, qui demandaient du matériel de superstructure pour l'établissement ou l'extension de voies de raccordement, nous avons, comme l'année précédente, enlevé, de certaines gares et stations, des voies superflues ou peu utilisées.

4. En 1942 déjà, le rationnement du ciment et du fer a obligé les Chemins de fer fédéraux à créer un organisme chargé de répartir, entre les services, ces matériaux de construction, qui sont mis à notre disposition, dans des limites déterminées, par l'Office de guerre de l'industrie et du travail. L'aggravation des conditions d'approvisionnement de notre pays a donné lieu, pour 1943, à des prescriptions plus sévères quant à l'attribution de matériaux de construction, dont le rationnement s'est étendu à tous les produits les plus importants. Après avoir établi l'urgence des projets de construction pour la faire valoir auprès de l'office précité, la division de la voie et des usines électriques de la Direction générale, d'entente avec les divisions des travaux des arrondissements, lui a adressé les demandes d'attribution.

5. Par arrêté du 26 janvier 1943, le Conseil fédéral a établi les bases juridiques de la perception générale d'un «impôt du fer» en 1944. L'accomplissement de cette obligation fiscale a déjà commencé le 1^{er} juin

1943. La part incombant aux Chemins de fer fédéraux n'a pas encore été fixée. Le ramassage auquel nous avons procédé, s'est étendu à toutes les installations de nos services: ateliers, dépôts, magasins et places d'entrepôt, sans exception. Nous avons rassemblé tous les matériaux non indispensables, démolé les garnitures superflues, les ornements des bâtiments et des toitures, remplacé, par des installations en bois, les balustrades et les brise-vent métalliques, remplacé les vieux ponts par des ouvrages en béton avec renforcement approprié; nous avons, en outre, enlevé les attelages de sûreté des véhicules, les attelages et chaînes de réserve des véhicules moteurs, les corps de chauffage à la vapeur des voitures. Ces mesures et d'autres semblables nous ont permis, dans la période allant du 1^{er} juillet à fin décembre 1943, de récupérer du fer pour un poids total de 10 000 tonnes.

B. Travaux neufs et de parachèvement

1. Le Conseil d'administration a accordé, au cours de l'exercice, les crédits suivants:

- | | |
|---|----------------|
| a. pour la pose de la double voie Brunnen-Sisikon | 18 940 000 fr. |
| plus 180 000 fr. pour amortissements; | |
| b. pour l'électrification de la ligne Wil-Wattwil | 2 280 000 » |
| plus 184 000 fr. pour amortissements. | |

2. Nous avons poursuivi les travaux de *doublement de voies* et mis en service, le 1^{er} mars, la deuxième voie Sisikon-Flüelen.

Se trouvent en cours de transformation: les tronçons Rupperswil-Lenzbourg et Rivera-Bironico-Taverne.

A fin 1943, sur 2885 km de lignes de notre propre réseau exploitées entièrement à nos frais, 1113 km étaient à double voie.

3. *Travaux importants achevés au cours de l'exercice:*

Rosé: construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs, avec halle aux marchandises, et W.-C.;

Avenches: construction d'une voie et d'une cour de débord;

Chiètres: construction d'une voie de débord;

Neuveville: déplacement de la halle aux marchandises et prolongement de la voie en cul-de-sac;
Daucher: prolongement de la voie d'évitement;
Berne: prolongement des voies G. V. et construction d'un quai;
Münsingen: construction d'un bâtiment auxiliaire;
Berthoud: transformation de la voie A IV en voie de garage, aménagement d'un passage pour piétons à l'ouest du bâtiment aux voyageurs et prolongement de la toiture du quai intermédiaire;
Liestal: extension des voies et aménagement d'un quai intermédiaire;
Bâle: construction d'une ligne directe pour trains de marchandises de la gare de triage à la ligne du Jura, et réunion des postes d'enclenchement IV et V à la gare aux marchandises;
Brienzwiler: agrandissement de la station;
Emmenbrücke: pose d'une voie de débord et amélioration des voies;
Niederhallwil: construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs;
Airolo: construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs; prolongement de la voie II;
Bellinzona: pose d'une installation électrique pour le chauffage préalable des trains;
Chiasso: pose des voies B 21 et 22, ainsi que des voies de chargement d'embranchés privés;
Zurich: agrandissement du bureau de renseignements dans le bâtiment aux voyageurs;
Oberglatt: agrandissement du bâtiment aux voyageurs;
Winterthur: construction d'un quatrième quai, déplacement de la cantine, ainsi qu'agrandissement et transformation du bâtiment G. V. en un bâtiment de service;
Frauenfeld: transformation et agrandissement des locaux de service du bâtiment aux voyageurs;
St-Margrethen: pose d'une voie de tiroir.

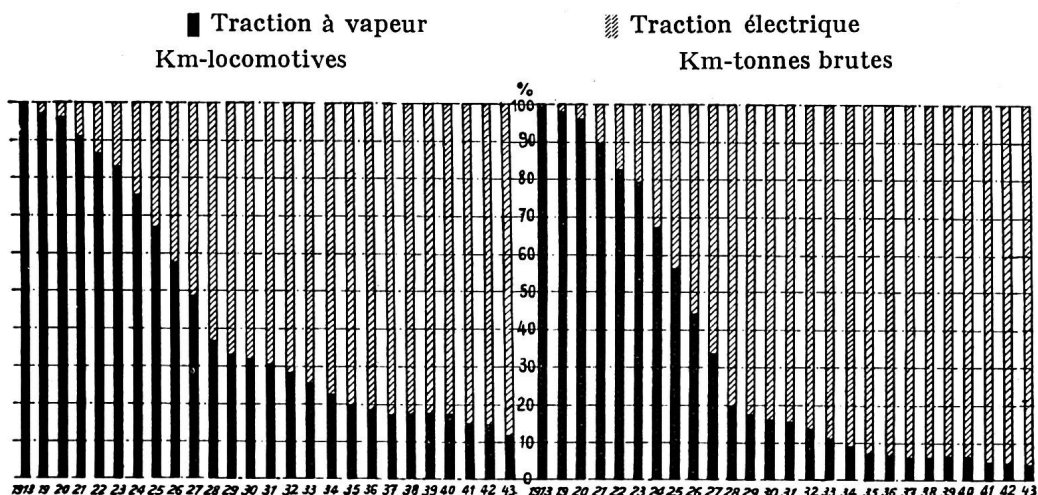
4. Travaux importants en cours d'exécution:

Genève-Cornavin—La Praille: construction du premier tronçon de la ligne de raccordement entre les gares de Genève-Cornavin et des Eaux-Vives;

Rolle: suppression de la traversée des voies directes et agrandissement de la station;
Brigue: pose de deux voies pour trains de marchandises;
La Chaux-de-Fonds: transformation des combles du bâtiment aux voyageurs;
Fribourg: modification des voies d'entrée côté Matran, et agrandissement de la gare aux marchandises;
Olten: construction d'un nouveau bâtiment pour la poste de transit, d'un bâtiment-annexe et de W.-C.; pose d'une voie pour locomotives;
Bâle: pose d'une installation combinée à vapeur et à eau chaude pour le buffet et les bains dans le bâtiment aux voyageurs; construction de nouveaux ascenseurs pour marchandises dans les entrepôts, II^e étape, et d'une voie de garage pour locomotives à la gare aux marchandises, ainsi que d'un bâtiment de service, des voies de garage A 12 et 13 et d'une remise pour locomotives à la gare de triage;
Sissach: construction d'un quai intermédiaire;
Soleure: construction d'un nouveau bâtiment aux marchandises et agrandissement de la halle aux marchandises;
Däniken: élargissement de l'entrevoie, de 3,60 m à 4,50 m., et construction d'un quai intermédiaire;
Göschenen-Airolo: construction d'une voie de raccordement et d'une station de signaux au milieu du tunnel du St-Gothard;
Zurich g. p.: aménagement de locaux pour le personnel dans la halle de la gare aux marchandises;
Zurich-Oerlikon: construction d'un troisième quai;
Zurich-Affoltern: agrandissement de la cour de débord;
Thalwil: construction d'un magasin pour le service d'entretien des lignes de contact;
Henggart: agrandissement de la station;
St-Margrethen: prolongement de la halle aux marchandises, agrandissement du bureau des marchandises et transfert du bureau de la douane suisse.

Figure 14

Développement de l'électrification



5. Ponts; constructions et renforcements

Nous avons achevé les travaux importants désignés ci-après:

Remplacement du pont de la Broye près de Payerne; remplacement des ponts sur le Vallone et le bras du Vallone entre Bodio et Biasca; sur la ligne Wil-Wattwil, remplacement des ponts métalliques à treillis de Bazenheid et de Dietfurt, par des ponts voûtés.

Les travaux importants suivants sont en cours d'exécution:

Remplacement du pont de la Broye près de Châtillens sur la ligne Palézieux-Payerne, et du pont métallique de l'Ulischbach sur la ligne Wattwil-Ebnat-Kappel, par un nouvel ouvrage en fer.

6. Installations à basse tension et à courant faible

Nous avons mis en service l'installation téléphonique automatique de la ligne Lausanne-Fribourg, avec un nouveau central téléphonique à Fribourg, et des centraux téléphoniques agrandis à Lausanne et à Berne.

Nous avons achevé l'agrandissement du central téléphonique automatique dans le bâtiment d'administration de la Direction générale à Berne, et mis en service le nouveau commutateur.

Nous avons amélioré et étendu l'éclairage des voies et des halles aux marchandises de la gare de Genève, et mis sous câble des installations à basse tension et à courant faible.

Nous avons mis en service une installation de haut-parleurs à la gare de Lausanne. Le montage d'installations de ce genre est en voie d'exécution à Bâle et à Olten.

Nous avons aménagé une cuisine électrique pour le buffet de la gare de Zurich-Enge.

C. Passages à niveau

1. Nous avons supprimé, au cours de l'exercice, treize passages à niveau. Sept d'entre eux ont été remplacés par cinq passages inférieurs et un passage supérieur. Nous avons pu supprimer cinq passages sans les remplacer; un autre a été remplacé par un chemin parallèle. Le chemin de fer participe aux travaux de remplacement, dans la mesure où il est intéressé, par l'octroi de subventions.

2. Parmi les principaux travaux achevés, nous citerons les suivants: Remplacement du passage à niveau, au km 36,583, près d'Yverne, par un passage sous-voie; du passage à niveau du Hoffnungsweg et de la Widmerstrasse près de Zurich-Wollishofen, par des passages supérieurs; de deux passages entre Hornussen et Frick, par un passage inférieur.

3. Nous avons amélioré les barrières d'un certain nombre de passages à niveau.

D. Signaux et installations de sécurité

1. Nous avons installé à Lausanne des indicateurs de voies à cadran.

Nous avons mis en service de nouveaux enclenchements électriques à Berthoud, Sisikon et Flüelen, et achevé le complètement et le renouvellement des signaux et installations de sécurité de la ligne Meiringen-Interlaken-Ost. Un nouvel appareil de station, électrique, a été posé à Frauenfeld.

2. En raison des difficultés que nous avons de nous procurer le matériel nécessaire, il ne nous a pas encore été possible de terminer les installations d'enclenchement électrique, depuis longtemps en cours d'exécution, à Genève, au côté ouest des gares de Bâle et de Soleure g. p., ainsi qu'à la gare de Rüti (Zch).

3. De nouvelles installations d'enclenchement électrique sont en cours d'exécution à Morges, Lies-tal, Däniken, Henggart, Andelfingen et Dachsen. Nous avons également entrepris d'améliorer et de compléter les installations d'enclenchement de Zurich g. p. et d'Erstfeld. Dans un certain nombre de gares, les anciens signaux à figures, ont été remplacés par des signaux lumineux de jour.

4. A raison du manque de matériel et de main-d'œuvre, nous n'avons pas encore pu terminer le montage, en cours d'exécution, du block-system électrique de Neuveville à Bienne, ainsi que sur les parcours Olten-Hammer-Oensingen et Meggen-Im-mensee.

Nous avons mis en service le block-system sur le parcours Uetikon-Feldbach.

5. Nous avons installé, à titre d'essai, le chauffage électrique à quelques aiguilles d'un certain nombre de gares, pour les libérer de la neige et de la glace. Afin de réaliser des économies de pétrole, nous avons poursuivi l'installation de l'éclairage électrique des signaux et des aiguilles.

E. Entretien de la voie

1. Outre les travaux périodiques d'entretien, il y a lieu de mentionner la reconstruction de la voûte du tunnel de la Croix, entre St-Ursanne et Courgenay, qui s'était effondrée le 7 février 1943 (cf. aussi lit. J. 1).

2. La pénurie de la plupart des matériaux nécessaires pour l'entretien de la voie s'est encore accentuée pendant l'exercice. Nous n'avons pu nous procurer qu'en petite quantité le matériel de super-structure indispensable pour le renouvellement de la voie. Afin de la maintenir en bon état, nous avons augmenté le nombre des ballastages et des réglages.

F. Electrification

Le programme d'extension de la traction électrique sur les lignes exploitées à la vapeur (rapport de gestion de 1940, lit. X, E 3), dressé à fin 1940 pour une période de 4 à 5 ans, a été achevé, en 1943 déjà, par l'ouverture de l'exploitation électrique des tronçons:

Winterthur-Schaffhouse le 11 avril,
Wil-Wattwil le 12 décembre.

Compte tenu de ces parcours, nos propres lignes, d'une longueur totale de 2885 km, sont, depuis la

fin de 1943, électrifiées sur 2322 km, ce qui représente 80 % du réseau. Le trafic sur ces lignes constitue 95 % du trafic total.

L'extension des lignes de contact de la gare de Genève, première étape, et de la gare de triage de Zurich, groupe D, est achevée; celle des gares de

Lucerne, groupes E et G, et de la gare aux voyageurs de Bâle, est en cours d'exécution.

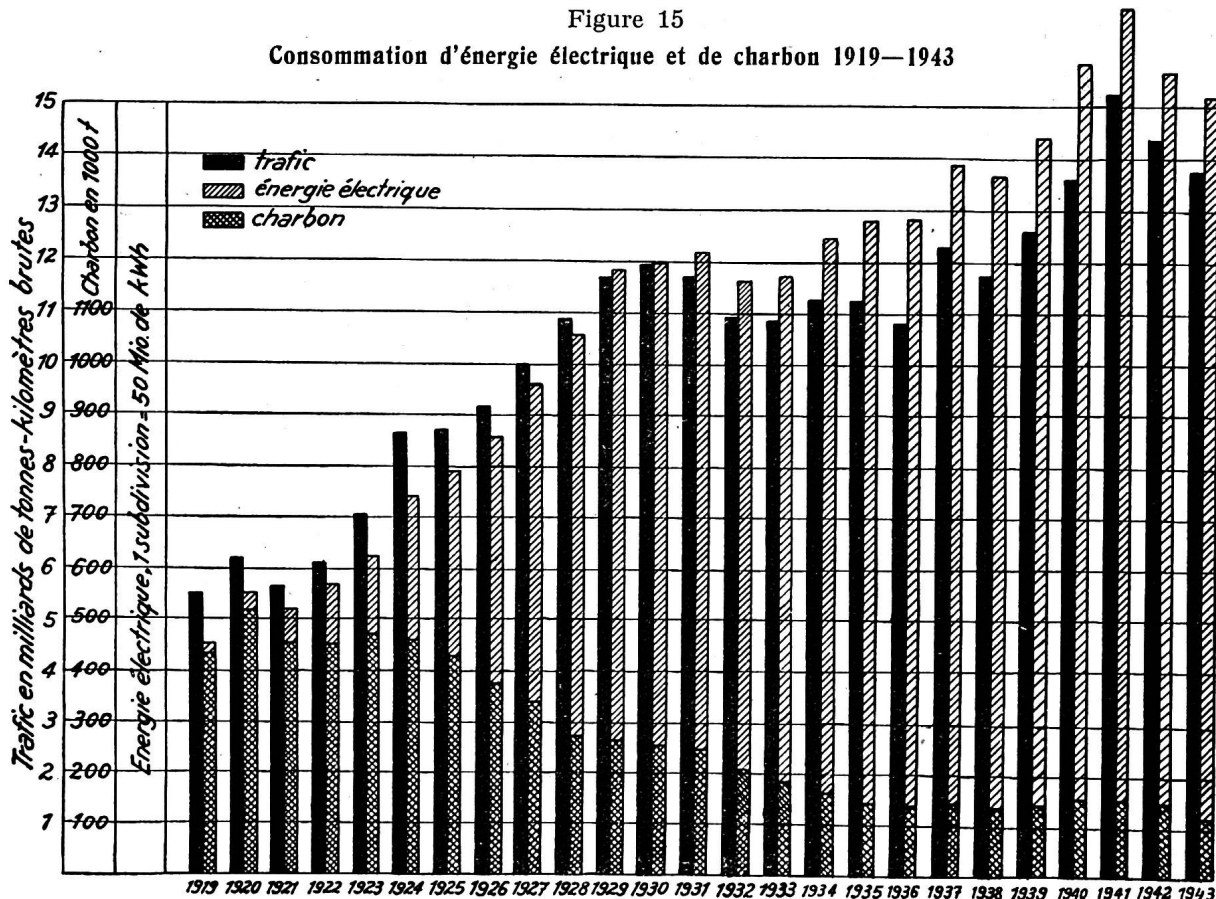
Vers la fin de l'exercice, nous avons commencé les travaux préparatoires, ainsi que les achats des matériaux, pour l'exécution d'un nouveau programme d'électrification.

G. Alimentation en énergie

1. Production et consommation d'énergie

	1943 kWh	1942 kWh
<i>Energie monophasée et triphasée produite par nos propres usines:</i>		
Groupe d'usines d'Amsteg, Ritom, Göschenen	342 640 000	344 222 000
» » de Vernayaz, Barberine, Trient, Massaboden	288 463 000	284 618 000
Total	631 103 000 (100 %)	628 840 000 (100 %)
dont		
a. par les usines de Ritom, Barberine et Vernayaz à l'aide de l'eau accumulée	203 955 000 (32 %)	200 349 000 (31 %)
b. par les usines au fil de l'eau d'Amsteg, Göschenen, Vernayaz, Trient et Massaboden	427 148 000 (68 %)	428 491 000 (69 %)
<i>Energie monophasée reçue d'autres usines:</i>		
de l'usine de l'Etzel	79 356 000	86 652 000
d'autres usines	72 148 000	79 831 000
Total	151 504 000	166 483 000
<i>Total de l'énergie monophasée et triphasée produite par nos usines et reçue d'autres usines.</i>	782 607 000	795 323 000
<i>Fourniture d'énergie en excédent</i>	55 431 000	60 617 000
<i>Fourniture d'énergie produite par nos usines et reçue d'autres usines pour l'exploitation du chemin de fer</i>	727 176 000	734 706 000

Figure 15
Consommation d'énergie électrique et de charbon 1919—1943



Pendant l'hiver 1942/43, l'abaissement des lacs d'accumulation s'est accompli conformément au programme, jusqu'à fin février. A partir de ce moment, les débits d'eau se sont améliorés de telle sorte que, le 18 avril, avant le début du remplissage, nous disposions encore d'une réserve de 43 millions de kWh. Par suite de la sécheresse et de la forte consommation d'énergie pendant l'été, les lacs n'ont, malgré la réserve sus-indiquée, pas pu être remplis complètement. Au commencement de l'abaissement, le 11 octobre, il ne nous manquait que 4,5 millions de kWh pour atteindre l'entière accumulation. La sécheresse persistant, nous avons dû nous servir prématurément et dans une forte mesure de l'énergie accumulée. Pour que l'énergie ne nous fit pas défaut, il nous fallut recourir, à partir du 15 novembre, à l'énergie de secours dont nous disposons auprès du consortium des Forces Motrices bernoises S. A., des Forces Motrices Nord-Est S. A. et de la S. A. Aar-Tessin, jusqu'à concurrence d'une puissance continue de 7000 kW. A fin décembre, l'abaissement des lacs avait atteint son extrême limite.

Des contrats ont été passés avec les compagnies Bière-Apples-Morges et Oensingen-Balsthal, pour la fourniture de l'énergie nécessaire à leur exploitation électrique.

2. Usines

Abris P. A.

Aux usines d'Amsteg, de Ritom, de Vernayaz et de Barberine, des abris P. A. sont en construction dans la montagne, à proximité des centrales; à la fin de l'année, le rocher était excavé pour tous ces abris.

Ritom

Le lac Ritom a atteint le 16 avril (l'année dernière, le 10 mai) son niveau le plus bas, 26,15 m (31,5 m); il contenait à cette date 4,75 (1,1) millions de m³ d'eau encore utilisable. Comme en 1942, le lac, par suite de la sécheresse de l'été, n'a atteint son niveau le plus élevé que tardivement, c'est-à-dire le 20 octobre; il était alors de 51 cm en-dessous de cette limite et il lui aurait encore fallu 0,7 millions de m³ pour atteindre son plein, de 27,5 millions de m³ (en 1942, le lac a été rempli le 8 novembre). Le 31 décembre, l'abaissement a été de 7,79 m, laissant un volume d'eau utilisable de 18,9 millions de m³ (en 1942: 5,64 m et 21,0 millions de m³). Le syphon de vidange du lac Cadagno dans le lac de Ritom, qui fonctionnait depuis le 30 octobre 1942, a été mis hors service le 26 mars, après que le niveau du lac Cadagno eût été abaissé de 4 m: cet apport d'eau n'était plus nécessaire. La quantité d'eau amenée au lac Ritom pendant l'hiver 1942/43 par l'abaissement du niveau du lac Cadagno, a été de 610 000 m³, représentant une production supplémentaire de 1,0 million de kWh. Le syphon a été remis en service le 16 novembre, et le lac abaissé de 2,20 m jusqu'à la fin de l'année, ce qui nous procura un supplément de 410 000 m³ d'eau et de 680 000 kWh.

Goeschenen

En automne, nous avons remplacé, pour cause de forte usure, la roue motrice et le distributeur de la turbine de l'usine auxiliaire de Goeschenen.

Vernayaz

Des améliorations ont été apportées à une turbine en vue d'augmenter son rendement. L'installation de pompage dans la fenêtre 5 de la galerie d'amenée à Trétien pour l'adduction de l'Abérieu, qui sort de là, a été achevée et mise en service le 21 janvier. Bien que les pourparlers entamés avec la commune de Salvan au sujet de la concession n'aient pas encore pu aboutir, ladite commune a approuvé cette nouvelle adduction à partir du 1^{er} octobre. Grâce à l'apport de ce torrent et de celui de la Scie, nous avons pu nous procurer 880 000 kWh pendant l'hiver 1942/43.

Barberine

Le lac de Barberine a atteint le 17 avril son niveau le plus bas, avec un abaissement de 29,1 m et 7,3 millions de m³ d'eau utilisable (l'année dernière, 42,8 m le 7 mai avec 1,3 millions de m³). Le lac a été rempli le 22 septembre; son volume fut, alors, de 39 millions de m³; l'année dernière, il a atteint son niveau le plus élevé le 10 novembre: 2,56 m au-dessous du déversoir, accusant ainsi un manque de 3,4 millions de m³. Le 31 décembre, l'abaissement était de 13,19 m (10,1 m), laissant un volume d'eau utilisable de 22,6 millions de m³ (en 1942: 26,2).

Ce printemps, le mur de barrage, dont le béton était désagrégé à plusieurs places du côté amont, a de nouveau été réparé. Afin d'empêcher de nouvelles inondations et de nouveaux dégâts dans la partie supérieure de l'alpe d'Emoson, en aval du mur de barrage, nous avons entrepris des travaux de canalisation de la Barberine; en automne, ces travaux étaient presque achevés.

Massaboden

L'adduction, du 26 novembre 1942 au 16 avril 1943, du torrent de Bitsch dans le canal d'amenée, nous a procuré 220 000 kWh. L'adduction a repris le 1^{er} octobre.

Usine de l'Etzel

Le lac de la Sihl a atteint le 25 mars (en 1942, le 6 mars) son abaissement le plus grand, 7,8 m (10,05 m); il contenait à cette époque 21,6 (7,9) millions de m³. La cote prescrite pour le 1^{er} juin, de 2 m en dessous au niveau maximum d'accumulation, n'a été atteinte que le 15 juin (25 juin). Cette année-ci comme en 1942, le lac n'a pas pu être rempli, à cause de la sécheresse qui a régné pendant l'été; il a atteint son point culminant le 4 octobre; il se trouvait alors 63 cm au-dessous du niveau maximum (le 9 novembre: 37 cm); la quantité d'eau utilisable était de 85,0 millions de m³ (87,8), alors qu'il faut 91,8 millions de m³ d'eau pour remplir le lac. Les CFF ont eu pour eux la totalité de leur part à la capacité du lac, c'est-à-dire les 51,7 millions de m³ correspondant à la surélévation du niveau maximum de 20 cm et, en plus, 0,6 million de m³ sur la part des NOK. A la fin de l'année, l'abaissement était de 3,82 m (2,66); la quantité d'eau utilisable représentait 54,9 millions de m³ (64,1), dont 34,4 millions de m³ (37,0) pour les CFF. L'affluent du lac de la Sihl a été très faible, même à la fin de l'année; en novembre et décembre, il ne représentait que 60. % environ de la moyenne de nombreuses années.

L'usine de l'Etzel a produit, en 1943, 156 (173) millions de kWh, dont 79,4 (87) millions pour les CFF et 74,3 millions pour les NOK; 2,3 millions (énergie au prix de revient suivant concession) ont été fournis au canton de Schwyz.

Dans l'intérêt du ravitaillement général en électricité pendant la guerre, l'indemnité à verser par l'usine de l'Etzel S. A. en juin et juillet au district d'Einsiedeln, tant que le lac n'a pas atteint le niveau prescrit au 1^{er} juin, a été réduite par un accord. Le commissaire du Département fédéral des postes et des chemins de fer, chargé de prendre des mesures en vue d'augmenter la production des usines hydro-électriques, a prorogé cet accord jusqu'au 31 octobre 1943. Par la même occasion, il a décrété, comme pour l'hiver 1942/43, la réduction de la dotation de la Sihl de 2,5 à 2,0 m³/s, déjà à partir du 2 septembre 1943.

Rupperswil-Auenstein

Par décision du 5 juillet 1943, l'Office de guerre pour l'industrie et le travail a déclaré que la construction de l'usine était un ouvrage d'intérêt national; l'attribution de matériel et de main-d'œuvre se trouve ainsi assurée.

Au cours de l'année, les fournitures et travaux les plus importants ont été adjugés. A la fin de l'exercice, la situation quant aux travaux et fournitures, était la suivante: les travaux du barrage ont avancé conformément au programme de construction; les fondements des culées et des deux avant-becs, ainsi que des murs de la rive droite, en amont du barrage, sont terminés; dans l'ouverture du côté droit, les caissons sont prêts à être descendus. Pour le fondement du bâtiment aux machines, sept des onze caissons prévus ont été descendus, et 42,5 % de l'excavation de l'Aar sont terminés; à ce point de vue, les travaux sont de trois mois en retard sur le programme; le groupe de machines NOK ne pourra dès lors pas être mis en service le 1^{er} juin 1945, comme cela était prévu, mais, selon toute prévision, le 1^{er} septembre 1945 seulement, en même temps que le groupe CFF. 70 % de l'excavation du canal de fuite sont achevés; le remblayage des digues de l'Aar sur la rive droite du barrage est pour ainsi dire terminé; le remplissage près de Biberstein est exécuté dans la proportion de 45 %. Ces travaux sont en avance de deux mois sur le programme de construction. Les habitations de service, de maçonnerie brute, conformément au programme, sont prêtes. La construction des turbines, générateurs et transformateurs, ainsi que des vannes du barrage, se déroule dans les fabriques selon le programme, les matières premières étant à disposition.

A fin 1943, le total des dépenses de construction s'élevait à 22,3 millions de francs. Il y avait à la même époque 1254 ouvriers occupés sur le chantier.

3. Sous-stations

Le central téléphonique de Chiètres a été mis en service.

H. Extension des cultures

De même que l'année précédente, les Chemins de fer fédéraux ont été dispensés de l'obligation, imposée aux entreprises à caractère économique, de créer des plantations pour leur personnel. Cette

dispense a été accordée, comme précédemment, à raison du trafic toujours intense que les CFF doivent assurer, et du fait que les terrains de culture situés sur le domaine du chemin de fer sont déjà largement utilisés.

Afin d'obtenir de nouvelles surfaces de culture, notre entreprise a accordé les crédits nécessaires pour faire défricher, drainer, pourvoir de terre arable et fertiliser les terrains par des engrais. Pour faciliter l'exécution de ces travaux supplémentaires, l'administration a, comme l'année précédente, autorisé, autant que faire se pouvait, les agents à prendre leurs vacances par tranches, à renvoyer des jours de repos et à changer des tours de service. Des primes ont été accordées pour récompenser les bons travaux. Tenant compte de la gravité des temps, le personnel, persévérant dans sa ligne de conduite, s'est mis à la tâche avec entrain. Une enquête faite en automne 1943 sur l'œuvre du personnel des CFF en matière de cultures, a fourni les chiffres suivants:

Surfaces cultivées par les agents sur le territoire du chemin de fer, y compris les jardins et les plantations des stations, des maisons de garde, etc. (sans les 3 146 000 m² de prairies et terrains vagues) 1 819 000 m²

Il y a lieu d'ajouter, à ce chiffre, les surfaces faisant partie d'habitations louées ou appartenant au personnel et situées en dehors du territoire du chemin de fer ou louées ou affermées par des agents à d'autres endroits, sur le domaine du chemin de fer (sans les 6 786 000 m² de prairies et terrains vagues) 10 751 000 m²

Des légumes et des fruits des champs ont, ainsi, été plantés sur 12 570 000 m²

Les agents qui ont pris part à l'œuvre des cultures sont au nombre de 17 907

m² par agent ayant participé aux cultures, nombre rond 700

m² par agent par rapport à l'ensemble du personnel (29 760), nombre rond 420

En outre, 436 agents ont participé bénévolement au service de travail d'organisations corporatives, et 270 au travail obligatoire pour l'extension des cultures.

J. Perturbations dues à des phénomènes naturels et à des événements extraordinaires

1. Le soir du 7 février, la voûte du tunnel de la Croix, entre St-Ursanne et Courgenay, au km 104,415, s'est effondrée sur une longueur de 4 à 5 m. Les masses de terre éboulées ont obstrué le tunnel sur une distance d'environ 40 m. La circulation a pu être rétablie dès le 15 juillet entre St-Ursanne et Courgenay pour le transport des marchandises et du bétail, ainsi que, partiellement, pour le transport des voyageurs; dès le 11 septembre, totalement et sans restrictions.

2. Le 10 avril, à 10 h. 22, immédiatement avant le passage du train 25, un éboulement de

rochers a recouvert la voie au km 85,900, entre Flamatt et Thörishaus. Le train ne put plus être arrêté et s'enfonça dans l'éboulis. La locomotive et trois voitures déraillèrent. Il en résulta d'importants dégâts matériels, mais personne ne fut blessé. Une des voies fut rétablie le 11 avril à minuit 20, et l'autre le 12 avril à 18 h.

3. Le 17 mai, au cours d'un raid d'avions étrangers, une bombe tomba, sans éclater, au km 24,832, entre Zurich-Seebach et Zurich-Affoltern. Pour procéder à l'enlèvement de l'engin, nous avons interrompu le trafic sur ce parcours du 17 mai à 23 h. au 18 mai à 17 h. Le transport des voyageurs fut assuré par automobile; celui des marchandises fut détourné par Zurich.

4. Le 18 mai, par suite d'un déplacement de chargement, cinq wagons du train 894 déraillèrent entre Airolo et Ambri-Piotta. Les voies subirent d'important dégâts. La voie droite fut inter-

rompue pendant dix heures, et la gauche pendant deux jours.

5. Le 25 mai, par suite d'échauffement d'un wagon et de rupture d'essieu, huit wagons du train 871 déraillèrent entre Erstfeld et Amsteg. Les voies subirent de gros dégâts. Celle de gauche fut interrompue pendant six heures, et celle de droite pendant deux jours.

6. Le 17 octobre, à 21 h. 20, les deux dernières voitures du train direct 369 ont déraillé à Schüpfheim, et télescopé la locomotive du train 3392, qui attendait le croisement. L'accident est dû à une manœuvre intempestive de l'aiguille d'entrée. De nombreux voyageurs se trouvaient dans les voitures déraillées. Il y eut 3 tués et 50 blessés; trois de ceux-ci ont succombé, par la suite, à leurs blessures. Le trafic a été maintenu le soir par un service de transbordement; quant à la circulation normale des trains, elle a pu reprendre le 18 octobre, au matin.

XI. Régime militaire des chemins de fer

L'exploitation de guerre des entreprises suisses de transport, décrétée par le Conseil fédéral en vertu de l'art. 217 de l'organisation militaire, est restée en vigueur pendant tout l'exercice. Les états-majors du directeur militaire des chemins de fer et des directeurs des groupes d'exploitation ont, au cours de l'année, continué à assumer, dans le cadre de leurs fonctions civiles, les tâches militaires considérables qui leur incombent en matière d'organisation et d'exploitation.

Lors des exercices de mobilisation ordonnés au cours de l'année, le chemin de fer a participé à l'annonce de ces exercices et à leur exécution en placardant les affiches dans les gares et en organisant dans les plus brefs délais les transports de rassemblement.

La réglementation ordonnée par le commandement de l'armée au sujet de l'organisation du service pendant les fêtes de Pâques, de Pentecôte, de Noël et de nouvel an, ainsi que les nouvelles dispositions réglant les congés accordés aux troupes (répartition sur tous les jours de la semaine), se sont révélées très opportunes pour l'exploitation ferroviaire. La mobilisation partielle de l'armée en septembre, les exercices de manœuvres, les relèves ordinaires et les transports civils, exécutés sans restriction, ont donné lieu à de fortes pointes de trafic.

Les préparatifs auxquels il fallut procéder, dès 1942 déjà, par ordre du commandement de l'armée, en vue de la destruction des installations du chemin de fer en cas de guerre, ont été organisés en détail dans les différents services. Les cours d'instruction requis ont été donnés. Les dispositions prises aux points frontières pour les haltes de contrôle et, à l'intérieur du pays, pour les ouvrages militaires et les barricades antitanks, ont été vérifiées, complétées et adaptées à la situation actuelle.

Au cours de l'année 1943, les détachements des services complémentaires, formés pour réparer les voies, ponts et installations électriques détruits, ont été de nouveau convoqués à des cours militaires, où ils ont reçu une instruction spéciale et exécuté des

travaux pratiques pour l'armée et le chemin de fer, sous la direction d'ingénieurs du chemin de fer. Les installations de montage et l'outillage des détachements des ponts ont été complétés.

Les groupes de défense contre avions créés pour les usines électriques des Chemins de fer fédéraux et recrutés parmi les agents du chemin de fer, conformément à l'ordonnance du 8 décembre 1939 du Conseil fédéral concernant les organismes locaux de défense contre avions, ont été instruits dans des services de relève et des cours spéciaux: tir, télémétrie et téléphone.

Conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 7 septembre 1943 concernant la défense des barrages du pays, les préparatifs nécessaires ont été faits dans des usines électriques, en vue de l'abaissement des lacs d'accumulation; nous avons également pris des mesures de défense passive: camouflage, alerte en cas de destruction des murs de barrage, etc.

Nous avons poursuivi l'instruction de la troupe de protection anti-aérienne et procédé à de nouveaux achats de matériel pour la défense passive. L'assombrissement des gares de triage, ordonné dans une plus forte mesure pendant le premier semestre, a compliqué sérieusement le service, surtout que le trafic fut très fort à cette époque.

Le chef de l'état-major général de l'armée a maintenu son ordre remplaçant les relèves que les agents astreints au service militaire devraient faire avec leur unité, par un service d'une durée d'un mois pouvant être accompli à la convenance des entreprises de transport.

Le service de surveillance armée du chemin de fer a été maintenu en 1943. Les agents qui, sans être astreints au service militaire, sont appelés à surveiller la voie, ont dû faire leurs exercices de tir avec des sociétés, conformément aux instructions données.

Les préparatifs faits en vue de la mobilisation de guerre ont été contrôlés en détail dans les différents services.

XII. Observations finales et propositions

Conformément à l'arrêté fédéral du 22 juin 1943, l'excédent de recettes du compte de profits et pertes de 1942, s'élevant à 2 499 590 fr. 10, a été porté dans les comptes de 1943 pour combler l'insuffisance des amortissements antérieurs sur le capital d'établissement du chemin de fer et des services auxiliaires. De plus, un montant de 8 754 164 fr. 46, représentant les intérêts du déficit de guerre pour 1942, a été mis à la charge du compte «Déficit de guerre» au 1^{er} janvier 1943. Ensuite de ces opérations, le solde passif du compte de profits et pertes s'élevait, au 1^{er} janvier 1943, à 238 405 081 fr. 87, et le déficit de guerre à 227 608 276 fr. 05.

L'excédent de recettes du compte de profits et pertes de l'exercice 1943 se monte à 391 407 fr. 51. Comme pour les quatre exercices précédents, l'utilisation de ce montant est fixée d'avance par la nécessité où se trouve l'administration de rattraper l'insuffisance des amortissements antérieurs.

Si l'intérêt du déficit de guerre continue à être calculé comme jusqu'ici, un montant de 9 104 331 fr. 05, représentant 4 % de 227 608 276 fr. 05, pourra être déduit du solde passif accumulé du compte de profits et pertes (qui se trouvera abaissé de 238 405 081 fr. 87 à 229 300 750 fr. 82) et ajouté au déficit de guerre, qui passe ainsi, au 1^{er} janvier 1944, à 236 712 607 fr. 10.

Nous nous permettons de présenter, à l'attention de l'Assemblée fédérale, les

résolutions

suivantes:

1^o Les comptes de 1943 et le bilan au 31 décembre 1943 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2^o La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1943 est approuvée.

3^o L'excédent des recettes du compte de profits et pertes de 1943, se montant à 391 407 fr. 51, est employé à combler l'insuffisance des amortissements antérieurs sur le capital d'établissement.

4^o Au 1^{er} janvier 1944, le déficit de guerre est débité d'un intérêt de 4 %, c'est-à-dire de 9 104 331 fr. 05. En contre-partie, ce montant est porté, au 1^{er} janvier 1944, en déduction du solde passif du compte de profits et pertes à fin 1943.

Berne, le 17 avril 1944.

*Pour la Direction générale
des Chemins de fer fédéraux:*

Le président,

Meile