

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1944)

Artikel: Rapport de gestion présenté par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux 1944
Autor: Meile
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676142>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

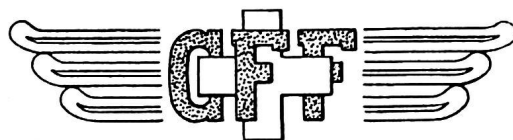
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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

Terms of use

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

Download PDF: 15.01.2026

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



Rapport de gestion

présenté par la

Direction générale des Chemins de fer fédéraux

1944

I. Etendue du réseau

La longueur des lignes appartenant à la Confédération était, à fin 1944, de 2916,9 km

dont, à double voie . . . 1113,1 km
à traction électrique 2474,9 »

Elle se répartit comme il suit entre les trois arrondissements:

	longueur de propriété	à double voie	à traction électrique
I ^{er} arrondissement	936,2 km	420,3 km	801,8 km
II ^e »	974,5 »	409,8 »	883,2 »
III ^e »	1006,2 »	283,0 »	789,9 »

Sont hors service les lignes

Otelfingen-Niederglatt . . . 12,8 km
Bâle CFF-Bâle St-Jean
(frontière) 5,3 » ¹⁾

et quelques raccordements

d'un total de 6,8 » ¹⁾ 24,7 »

Propres lignes en service 2892,2 km

Sont remises à bail par les Chemins de fer fédéraux, les lignes de Wohlen-Bremgarten 7,0 km

Wattwil-Ebnat-Kappel . . . 5,1 » 12,1 »

La longueur de notre propre réseau exploité à nos frais est de 2880,1 km

Les Chemins de fer fédéraux ont pris à bail les lignes de

Nyon-Crassier-La Rippe . . . 5,9 km
Vevey-Puidoux-Chexbres . . . 7,8 » 13,7 »

La longueur totale du réseau exploité à nos frais (y compris les lignes prises à bail, mais sans les lignes remises à bail) est de 2893,8 km

Les Chemins de fer fédéraux participent à l'exploitation 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 3,2 km
Le Pont-Le Brassus . . . 13,1 »
Les Verrières (frontière)-
Pontarlier — » ²⁾
Moutier-Longeau 13,0 »
Coblence (frontière)-Walds-
hut 1,7 »
Iselle (limite de propriété)-
Domodossola 19,1 »
Pino (frontière)-Luino . . 14,9 »
et sur quelques petits rac-
cordements, d'un total de 2,5 » 67,5 »

La longueur des lignes à l'exploitation desquelles notre administration participe, est ainsi de 71,5 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 2965,3 km

¹⁾ A raison des hostilités, ces lignes n'ont pas pu être exploitées en 1944

²⁾ Depuis le 1^{er} décembre 1944, et jusqu'à nouvel ordre, le tronçon Les Verrières-Pontarlier est exploité par la SNCF

II. Situation générale et résultats financiers

En 1944, les Chemins de fer fédéraux ont encore enregistré une certaine augmentation des transports de voyageurs et un recul accentué du trafic des marchandises.

Les *transports de voyageurs*, après avoir été en légère mais constante progression depuis le milieu de 1936, prirent un essor extraordinaire dès le début de la guerre. Ils ont battu un nouveau record en 1944, puisque le nombre des voyageurs a été de 189,57 millions. L'augmentation est de 12,58 millions de personnes (7,1 %) par rapport au chiffre de l'année précédente et de 78,30 millions de personnes (70,4 %) par rapport au nombre moyen de 1934 à 1938. Tandis que, dans ces cinq dernières années d'avant-guerre, nos trains transportaient environ 300 000 voyageurs par jour, la moyenne quotidienne de 1944 a été de près de 518 000 personnes, ce qui représente presque 12 % de la population suisse. Nous devons l'amélioration de l'année dernière aux transports de voyageurs ordinaires, mais aussi et surtout au trafic dit professionnel (employés et ouvriers porteurs d'abonnement), ainsi qu'aux déplacements de militaires et de permissionnaires.

Les *recettes du service des voyageurs*, par suite de l'introduction de suppléments de taxe dès le 1^{er} avril, ont proportionnellement augmenté dans une plus forte mesure que le nombre des voyageurs. Elles se sont élevées à 222,58 millions de francs, dépassant ainsi de 28,89 millions, ou de 14,9 %, le chiffre record de l'exercice précédent.

Les *transports de marchandises*, qui avaient augmenté de 9,44 millions de tonnes (68,1 %) de 1938 à 1941, pour atteindre le chiffre jusque-là inconnu de 23,31 millions de tonnes, ont subi un recul plus prononcé encore qu'en 1942 et 1943. En trafic des bagages, des colis postaux, des animaux vivants et des marchandises, la diminution, par rap-

port à 1943, est de 2,42 millions de tonnes, ou de 11,7 %. Toutefois, les 18,23 millions de tonnes transportées représentent encore un chiffre de 3,89 millions de tonnes (27,2 %) supérieur à la moyenne des cinq dernières années d'avant-guerre. La baisse de trafic constatée tout au long de l'exercice fut surtout très nette au cours de la seconde moitié puisque, par rapport au tonnage d'avant-guerre, elle a été respectivement de 8,5, 0,1, 14,2 et 24,5 % durant les premier, deuxième, troisième et quatrième trimestres.

Grâce à la perception, dès le 1^{er} mars, de suppléments sur les transports de marchandises, les *recettes totales du service des marchandises* n'ont pas baissé autant que les quantités transportées. Elles ont atteint 262,96 millions de francs; comparées à celles de 1943 et à celles de 1941 — les plus élevées — elles accusent une régression de 5,36 millions, ou de 2,0 %, dans le premier cas et de 15,46 millions, ou de 5,6 %, dans le second.

La chute du trafic des marchandises a pour cause un fléchissement sensible du commerce extérieur et des transports de transit.

Les *importations*, sous l'effet d'une guerre économique renforcée et surtout de restrictions nouvelles apportées pendant le second semestre à nos relations avec les pays d'outre-mer, qui furent même totalement suspendues par moments, ont fléchi sensiblement plus que dans les premières années de la guerre. Pour la quantité (2,68 millions de tonnes), elles ont diminué de 1,39 million de tonnes, ou 34,2 %, et, pour la valeur (1186 millions de francs), de 541 millions de francs, ou 31,3 %. L'arrivée de denrées alimentaires et de matières brutes pour l'industrie n'ayant cessé de diminuer depuis 1940, nous n'importons plus maintenant que le tiers à peu près des quantités transportées au cours du dernier exercice d'avant-guerre. Voilà qui montre à quel point le ravitaillement de notre pays pâtit des événements politiques et militaires.

Figure 1
Développement du mouvement des voyageurs
1913 à 1944

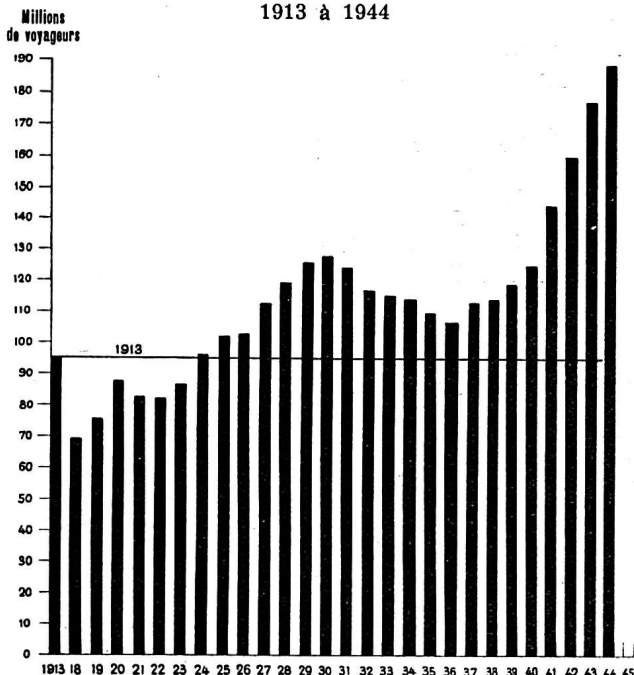
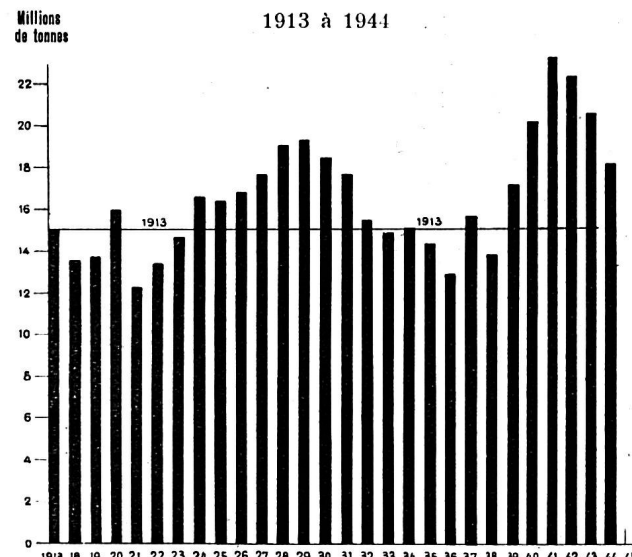


Figure 2
Marche de l'ensemble du trafic des marchandises
1913 à 1944



Pour les *exportations* également, le mouvement de recul s'est accéléré: le nombre de tonnes est descendu à 310 000, ce qui fait une diminution de 59 000 tonnes ou de 15,9 %. La forte régression des envois de produits manufacturés de grand prix a entraîné une baisse sensible, la première depuis 1940, de la valeur des exportations. Les marchandises exportées ne représentaient plus qu'une somme de 1132 millions de francs; la diminution est ainsi de 497 millions de francs ou de 30,5 %. Comparativement aux chiffres du dernier exercice d'avant-guerre, le tonnage des exportations a diminué de moitié. La baisse porte tant sur les matières premières et les denrées alimentaires que sur les produits finis, mais surtout sur ceux-ci.

Le *trafic de transit*, qui avait subi un important recul en 1943, ne s'est pas amélioré au cours de l'exercice écoulé, bien au contraire.

Sous les effets d'une économie de guerre toujours accrue, le *trafic interne* est resté dans l'ensemble au niveau élevé des dernières années de guerre.

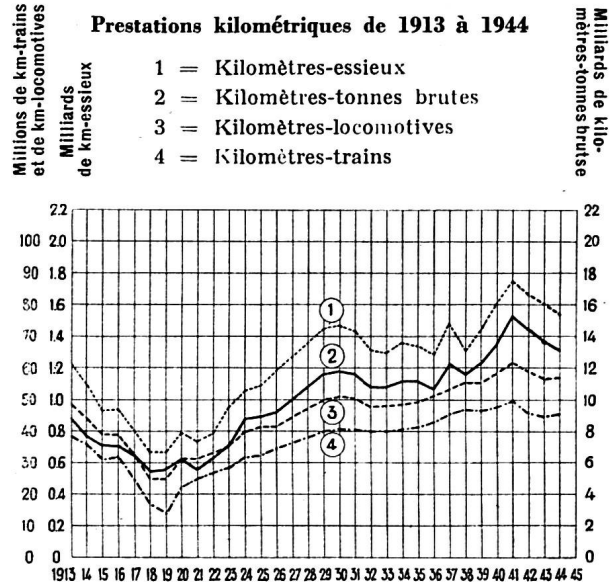
Les recettes du service des voyageurs ayant augmenté de 28,89 millions de francs, alors que celles du trafic des marchandises ne baissaient que de 5,36 millions de francs, les *recettes de transport* se sont montées à 485,54 millions de francs.

L'*indice suisse des prix de gros* (1914 = 100), qui tient compte des produits alimentaires, des matières brutes et des matières auxiliaires non manufacturés les plus importants, ainsi que des fourrages et des engrais, n'est monté que de 220 à 221, abstraction faite de quelques légères variations mensuelles. Par rapport à août 1939, le renchérissement se trouvait être à fin décembre 1944 de 107 %, ce qui est principalement dû aux marchandises de l'étranger, leur prix ayant augmenté de 159 % et celui des produits du pays de 73 % seulement. L'*indice national du coût de la vie* (1914 = 100), portant sur les denrées alimentaires, les combustibles, la lumière, les vêtements et les loyers, a enregistré également une hausse moins sensible l'année dernière. La hausse n'est que de trois points: 205 à 208. L'augmentation est de 1,5 %, alors qu'elle était de 3 % en 1943, de 9 % en 1942 et de 15 % en 1941. La hausse du coût de la vie du début de la guerre à fin 1944 est de 52 %; la cause essentielle en est le renchérissement des denrées alimentaires (64 %).

Par suite de l'augmentation des transports de voyageurs et de la forte régression du trafic des marchandises, les *prestations d'exploitation* ont manifesté deux tendances contradictoires. Le nombre de kilomètres-trains des *trains de voyageurs* s'est accru de 1,29 million, ou de 4,2 %, pour passer à 32,09 millions; celui des kilomètres-tonnes brutes, s'amplifiant de 386 millions ou de 5,6 %, a atteint 7,27 milliards. Pour les *trains de marchandises*, en revanche, les kilomètres-trains ont reculé de 498 000 (3,6 %) jusqu'à 13,37 millions, et les kilomètres-tonnes brutes de 959 millions (14,1 %) jusqu'à 5,85 milliards. Les parcours de voitures ont augmenté de 46 millions de kilomètres-essieux (7,4 %) et passé à 671 millions, tandis que ceux des wagons diminuaient de 120 millions de kilomètres-essieux

(14,7 %) pour tomber à 695 millions. Par rapport à la moyenne des dix dernières années d'avant-guerre, les kilomètres-trains ont augmenté dans leur ensemble de 9,3 %, les kilomètres-essieux de 10,9 % et les kilomètres-tonnes brutes de 15,5 %. En 1944, 89 % des kilomètres-véhicules moteurs, 93 % des kilomètres-trains, 96 % des kilomètres-essieux et 96 % des kilomètres-tonnes brutes ont été parcourus sur les lignes électrifiées.

Figure 3



Si nous comparons les parcours de trains entre la première et la deuxième guerre mondiale, nous constatons que de 1913 à 1918, les parcours de trains-voyageurs et de trains de marchandises n'avaient cessé de diminuer; la réduction totale fut de 18,34 millions de kilomètres, ou de 66,3 %, pour les premiers et de 3,99 millions de kilomètres, ou de 34,6 %, pour les seconds. De 1938 à 1944, en revanche, les parcours de trains-voyageurs n'ont été réduits que de 3,38 millions de kilomètres, ou de 9,5 %, tandis que ceux des trains de marchandises ont encore augmenté de 2,24 millions de kilomètres, ou de 20,1 %.

L'*effectif du personnel* (agents permanents du réseau) a été en moyenne de 30 011 agents au total. Il y eut ainsi 508 agents de plus en 1944 qu'en 1943. Cette augmentation de 1,7 % concerne avant tout les services d'expédition des marchandises, des gares, des trains et de l'entretien de la voie. Les Chemins de fer fédéraux ont, en outre, occupé en moyenne 3424 ouvriers d'entrepreneur et auxiliaires, y compris les remplaçants et remplaçantes privés du service des barrières et des gares; l'année précédente, ce nombre était de 3581.

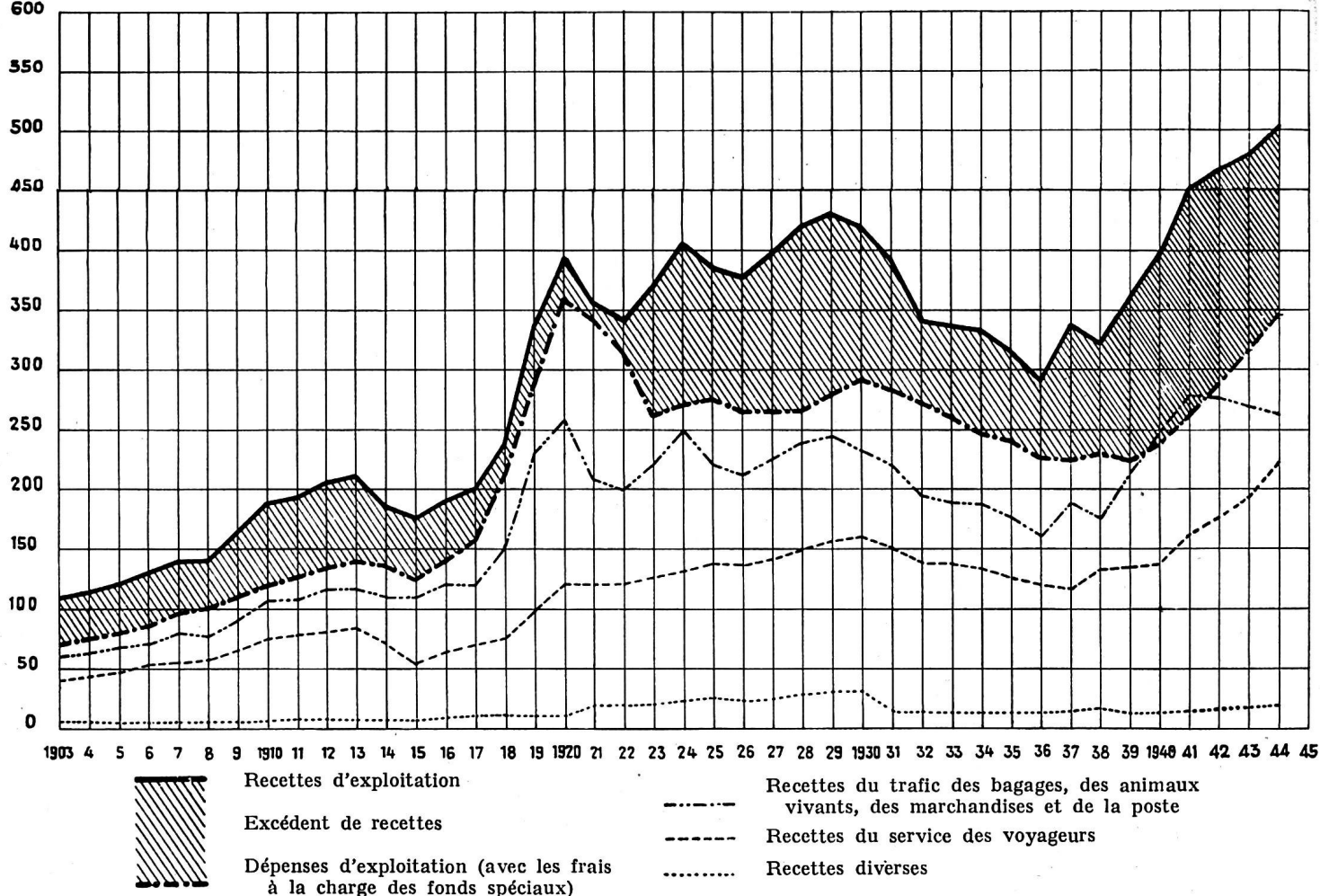
Les *recettes totales d'exploitation* atteignent 504,68 millions de francs. Sur ce chiffre, 485,54 millions sont des recettes de transport et 19,14 millions des recettes diverses. C'est la première fois que les recettes d'exploitation ont dépassé le demi-milliard. A vrai dire, les suppléments de taxe, introduits le 1^{er} mars et le 1^{er} avril 1944 ont rapporté 31,50 millions. Comme, comparativement aux chiffres de

Millions

Fr.

Figure 4

Excédents de recettes 1903—1944

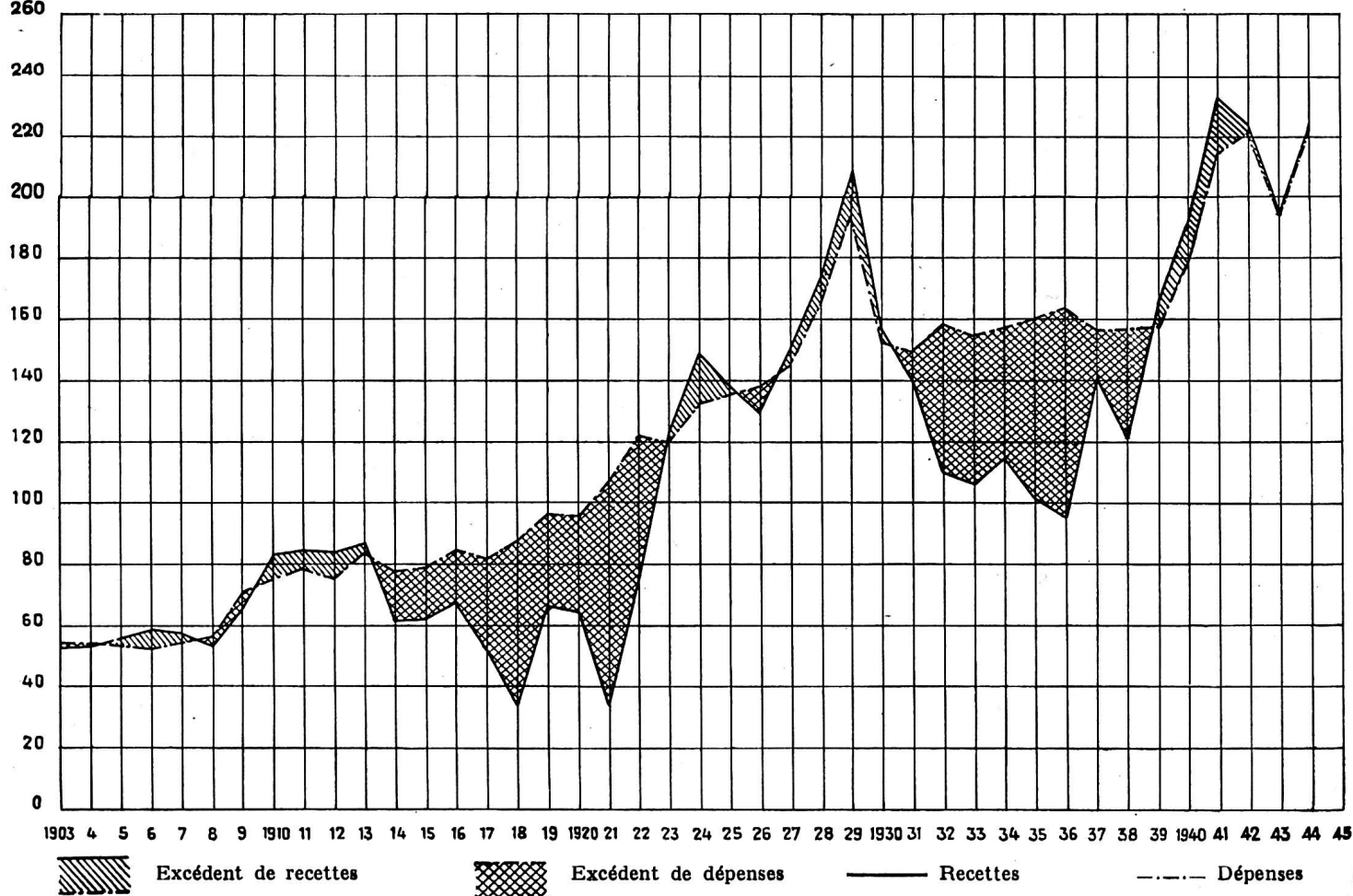


Millions

Fr.

Figure 5

Soldes du compte de profits et pertes 1903—1944



1943, les recettes de transport ont augmenté de 13,53 millions et les recettes totales d'exploitation de 25,47 millions, il y a lieu de relever que, sans la perception de suppléments de taxe, les recettes du compte d'exploitation auraient été plus faibles qu'en 1943.

Les dépenses d'exploitation ont de nouveau augmenté plus fortement que les recettes d'exploitation. Elles se montent en effet à 345,24 millions de francs, ou 29,67 millions de plus qu'en 1943. Rappelons que, cette année-là, les dépenses d'exploitation s'étaient accrues de 27,18 millions et les recettes d'exploitation de 10,88 millions.

Les causes de cet important accroissement des dépenses d'exploitation sont longuement exposées dans le commentaire du compte d'exploitation de 1944. Nous n'en pouvons donner ici qu'un bref aperçu. Les dépenses pour le personnel, y compris les allocations supplémentaires, ont augmenté de 18,18 millions par rapport au chiffre de 1943. L'écart provient principalement du versement d'allocations de renchérissement, et, dans une mesure moindre, de l'accroissement de l'effectif du personnel. Les allocations de renchérissement ont, en effet, atteint l'important montant de 46,44 millions pour le personnel actif (y compris les allocations supplémentaires de renchérissement et les suppléments de renchérissement sur les allocations supplémentaires). En ajoutant à ce chiffre les allocations de renchérissement allouées aux pensionnés, qui se montent à 9,07 millions, nous arrivons à un total de 55,51 millions pour allocations de vie chère. D'ailleurs, le renchérissement, qui va toujours en s'amplifiant, a naturellement aussi accru le coût des matériaux. Les dépenses de matériaux mentionnées dans les observations relatives au compte d'exploitation sont, en effet, supérieures de 6,34 millions à celles de 1943. Si l'effectif du personnel a encore légèrement augmenté, c'est pour deux raisons: d'une part, il a fallu engager à temps des jeunes agents en prévision des mises à la retraite et, d'autre part, comme c'est le cas depuis le début de la guerre, la pénurie constante de matériel n'a permis d'exécuter qu'une partie des renouvellements budgétés, ce qui a nécessité,

notamment, un plus grand nombre de travaux de ballastage et de dressage de la voie.

L'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation s'élève à 159,44 millions de francs. Le recul par rapport au chiffre de 1943 est de 4,19 millions. C'est là un résultat qui suffit tout juste à empêcher le compte de profits et pertes de l'entreprise non assainie, de se solder par un déficit. Mais l'excédent enregistré montre quand même que les Chemins de fer fédéraux bénéficient encore des conditions de guerre. Rappelons, en effet, que, en moyenne des cinq années d'avant-guerre 1934/1938, les excédents d'exploitation n'ont atteint que 86,89 millions. Même après défalcation du produit des suppléments de taxe, il y a donc encore une nette amélioration par rapport à autrefois. Mais la situation des Chemins de fer fédéraux ne s'aggrave pas moins pour autant; il suffit, en effet, de songer qu'en 1941 et 1942, l'excédent d'exploitation atteignait, sans suppléments de guerre, 194,38 et 179,93 millions.

Le coefficient d'exploitation (dépenses d'exploitation en pourcent des recettes) a de nouveau empiré du fait de l'augmentation assez forte des dépenses d'exploitation. Il est monté à 68,41, contre 65,85 l'année précédente.

Le compte de profits et pertes se solde par un très petit excédent de recettes: 0,02 million de francs. Le solde actif de l'année précédente s'élevait à 0,39 million, alors qu'au cours des meilleurs exercices de guerre, 1941 à 1940, il s'était encore monté à 18,47 et 13,40 millions.

Les recettes du compte de profits et pertes ont atteint 223,12 millions de francs (28,44 millions de plus qu'en 1943) et les dépenses 223,10 millions (28,80 millions de plus qu'en 1943). L'augmentation surprenante de ces deux montants par rapport aux chiffres de l'année précédente relève de la technique comptable. En vertu d'un arrêté du Conseil fédéral, un fonds des suppléments de taxe a, en effet, été créé. Comme les recettes provenant de ces suppléments sont déjà contenues dans l'excédent des recettes d'exploitation, le montant figurant aux recettes du compte de profits et pertes sous «Prélève-

Figure 6

Répartition des recettes d'exploitation en 1944

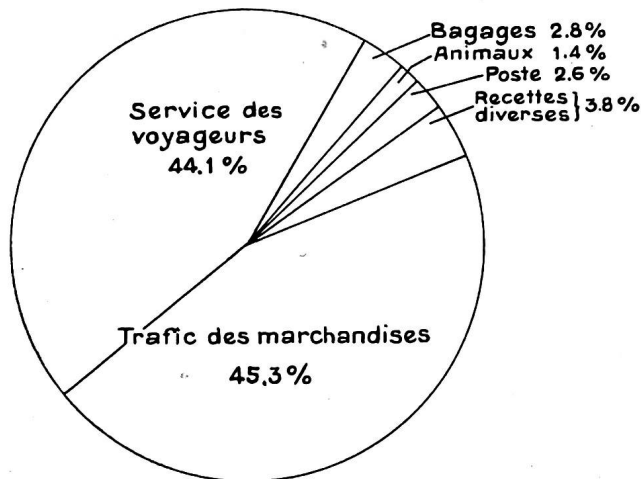
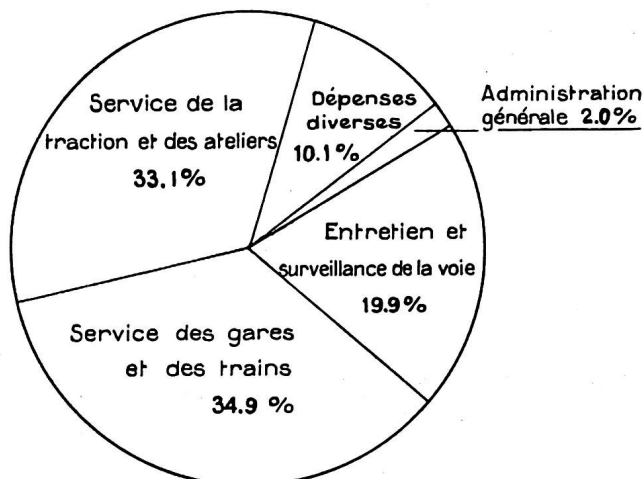


Figure 7

Répartition des dépenses d'exploitation en 1944



ments sur le fonds des suppléments de taxe» constitue une double écriture. Aussi faut-il lui opposer, aux dépenses du compte de profits et pertes, une rubrique intitulée «Versements au fonds des suppléments de taxe». C'est par cette opération comptable que s'explique l'augmentation des recettes et des dépenses totales du compte de profits et pertes.

Deux catégories de dépenses du compte de profits et pertes méritent encore une mention spéciale. D'une part, nous avons versé au fonds de couverture de rentes-accident une somme de 7,73 millions de francs, ou 7,28 millions de plus qu'en 1943. Ce fonds figurait jusqu'ici au bilan sous les fonds spéciaux, tandis qu'il est maintenant rangé sous les dettes courantes, ce qui correspond mieux à la situation de fait; par la même occasion, les bases comptables du fonds de couverture de rentes-accident ont aussi été remaniées. D'autre part, la provision pour charges d'exploitation, qui se montait à 14 millions en 1943, a été fixée à 6,28 millions en 1944. La grande importance que cette provision revêt pour l'économie de l'entreprise a déjà été longuement commentée ici même dans les rapports de gestion de 1943 et 1942. La nécessité d'opérer ces réserves n'a en principe pas changé.

Comme d'habitude, nous tenons à examiner encore les deux principaux articles de dépenses du compte de profits et pertes, à savoir les frais de capitaux et les amortissements.

Les *frais de capitaux* se décomposent comme il suit:

	Fr.
Intérêts des emprunts consolidés . . .	101 846 097
Intérêts des dettes courantes	1 905 043
Intérêts du fonds de couverture de rentes-accidents	77 746
Frais de finance	218 939
Amortissement de frais d'emprunts . .	3 306 950
	<hr/> 107 354 775

L'année précédente, les frais de capitaux se montaient à 108,50 millions. Le recul de 1,15 million par rapport à ce chiffre provient en majeure partie du fait que les intérêts des emprunts consolidés ont exigé 0,38 million, ceux des dettes courantes 0,27 million et l'amortissement de frais d'emprunts 0,58 million de moins qu'en 1943. Considérés au point de vue absolu, les frais de capitaux des Chemins de fer fédéraux apparaissent élevés, mais ils s'expliquent par la surcapitalisation de l'entreprise. Pendant les années où la guerre donna de l'essor au trafic, ils absorbèrent un cinquième à un quart des recettes d'exploitation, tandis que, avant le conflit, cette proportion était d'un tiers à deux cinquièmes. La mise en vigueur de la nouvelle loi sur les CFF acceptée par le peuple suisse le 21 janvier 1945 permettra aux Chemins de fer fédéraux de supporter plus facilement ce lourd fardeau. Si ce n'est pas le cas cette année-ci, ce le sera certainement en 1946.

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:

Exploitation (ligne Wattwil-Ebnat-Kappel comprise)	Fr.	Fr.
Economat	22 679 111	
Usines électriques	28 577	
	<hr/> 2 707 799	
		25 415 487

b. Amortissements complémentaires en prévision de la réorganisation du système des amortissements

13 000 000

c. Amortissements sur le capital d'établissement:

Economat	12 188	
Usines électriques	1 358 388	
Ateliers	599 622	
Service des bateaux sur le lac de Constance . .	43 738	
	<hr/>	2 013 936

d. Amortissements industriels extraordinaires:

Installations supprimées	1 454 558	
Economat	1 649	
Usines électriques	110 009	
Ateliers	7 193	
	<hr/>	1 573 409

2. Amortissements sur les disponibilités de l'exploitation:

a. Pertes de cours et moins-values de titres

36 513

b. Amortissements sur les approvisionnements de magasins:

Economat	182 283	
Ateliers	63 253	
	<hr/>	245 536

Total des amortissements

42 284 881

Les amortissements industriels de 1943 s'étaient élevés à 41,82 millions de francs. L'augmentation d'environ un demi-million survenue au cours de l'exercice provient principalement des modifications suivantes: Par suite de l'accroissement graduel de l'actif à amortir, les versements au fonds de renouvellement ont été supérieurs de 0,22 million à ceux de l'année précédente. Parmi les amortissements extraordinaires, les «installations supprimées» accusent une augmentation de 0,71 million, qui provient avant tout du plus grand nombre d'électrifications. En revanche, les «amortissements arriérés», qui figurent sous les amortissements industriels extraordinaires, ont disparu. Ces dernières années, ce sont les soldes actifs du compte de profits et pertes qui ont été affectés aux amortissements rétroactifs. Cette année-ci, nous proposons que le solde actif, qui est très faible, soit ajouté à la provision pour charges d'exploitation.

Outre les amortissements industriels figurant dans le compte de profits et pertes, ainsi que dans les comptes des entreprises accessoires, il y a lieu de mentionner ici l'amortissement financier légal, qui a exigé 7,57 millions de francs, contre 7,29 millions en 1943.

III. Affaires générales

A. Institutions internationales de transport

1. En raison des hostilités, la *Délégation internationale du Simplon* n'a pu tenir aucune séance.

2. Pour la même raison, les institutions suivantes n'ont pas pu tenir de sessions en 1944: *Comité international des transports par chemins de fer*, *Union internationale des chemins de fer*, *Union d'administrations de chemins de fer de l'Europe centrale*, *Union internationale des wagons (RIV)*, *Union internationale des voitures (RIC)*, *Association internationale du Congrès des chemins de fer*.

3. Il en va de même de la *Conférence européenne des horaires et des services directs* qui, selon les statuts, aurait dû se tenir en octobre.

Comme les années précédentes, 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 21 890 fr. pour 14 sinistres.

2. L'année dernière, il y eut 99 incendies à la charge de notre *propre fonds d'assurance* contre l'incendie et les accidents; ces sinistres ont représenté une somme totale de 85 600 fr.

3. Les tableaux statistiques et les comptes renseignent sur le nombre d'*accidents* survenus en 1944 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, 244 *cas de responsabilité* (157 en 1943).

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	1 240	(977 en 1943)
Reçues pendant l'exercice.	36 299	(32 145 » 1943)
Réglées » »	35 011	(31 882 » 1943)

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

Transmises aux Chemins de fer fédéraux.	2925	(2710 en 1943)
---	------	----------------

5. *Avis d'empêchement à la livraison* 1786 (1671 en 1943)

6. Procès.

Pendants depuis 1943	7	(1 en 1943)
Intentés en 1944.	2	(11 » 1943)
Terminés	7	(5 » 1943)

C. Chemin de fer et automobile

L'exercice 1944 a été caractérisé par la *pénurie de matières premières*. Grâce à leurs stocks et à l'électrification, les chemins de fer ont moins souffert des restrictions de toute nature que l'automobile. Il suffit, en effet, d'énumérer les principales mesures qui ont frappé l'an passé les transports routiers pour montrer combien le trafic automobile a été handicapé: interdiction de rouler le dimanche, réduction des vitesses maximums, nouveau mélange d'essence, obligation de livrer les réserves de pneus et d'essence, limitation des courses à 2000 km en deux mois, restriction de la circulation à certains rayons déterminés, introduction de tableaux de contrôle des courses, etc.

Ces mesures, imposées par la guerre, atteignent sans doute durement le trafic routier. Quand bien même elles valent un fort accroissement de transports au rail, les chemins de fer sont loin de s'en réjouir. Ils espèrent seulement que certaines de ces restrictions permettront de faire des expériences qui faciliteront la *réglementation du trafic dans l'après-guerre*. Certes, les bases de cette réglementation manquent toujours, car l'article constitutionnel 23^{ter} n'a pas été soumis au peuple en 1944 non plus.

Mais, maintenant que la nouvelle loi sur les Chemins de fer fédéraux a été acceptée par le souverain, rien ne s'oppose sans doute plus à une consultation populaire.

L'*organisation des intéressés au trafic routier* a subi une modification fondamentale. Jusqu'ici, il y avait deux groupements directeurs: la Ligue routière suisse et la Via Vita. Or ces groupements ont maintenant fusionné pour former la Fédération routière suisse. Si même le dynamisme des intéressés au trafic routier s'en trouve renforcé, il y a cependant lieu de se féliciter de cette nouvelle organisation; avec un seul partenaire, il est en effet plus facile d'arriver à une entente réciproque sur les brûlants problèmes du trafic.

La durée de validité du *statut des transports automobiles* expire en 1945. Jusqu'ici, cependant, aucune concession définitive n'a été octroyée. Durant l'exercice écoulé, l'autorité a surtout réglé des demandes d'autorisation de trafic mixte; l'enregistrement des véhicules servant au trafic privé a commencé. Comme il n'a pas encore été possible de faire suffisamment d'expériences, il est question de prolonger la durée de validité du statut pour une nouvelle période de cinq ans.

D. Chemins de fer fédéraux et opinion publique

Jamais encore depuis qu'ils existent, les Chemins de fer fédéraux n'ont paru susciter un tel intérêt parmi la population. C'est ainsi que l'assainissement et la nouvelle loi des Chemins de fer fédéraux ont longuement défrayé les conversations. Les services manifestes que notre réseau d'Etat rend au peuple et au pays, même en pleine sixième année de guerre, lui ont valu beaucoup de sympathies. De toute façon, en assurant contre vents et marées le bon fonctionnement de notre appareil national de transport, les Chemins de fer fédéraux ont contribué à renforcer le crédit dont ils jouissent actuellement un peu partout.

Au cours de l'exercice écoulé, les débats parlementaires sur la nouvelle *loi des Chemins de fer fédéraux* ont enfin pris fin. Dans la session de juin, au vote final, le Conseil national a approuvé la loi par 131 voix contre 2, et le Conseil des Etats par 33 voix contre 2. Un «comité d'action pour la réorganisation des Chemins de fer fédéraux» a lancé un référendum, qui a abouti de justesse avec 35 512 signatures. Le Conseil fédéral a fixé la votation populaire au 21 janvier 1945. Aussi, tout naturellement, est-ce durant la seconde moitié de l'année que les Chemins de fer fédéraux ont retenu davantage l'attention du public.

En prévision de la campagne référendaire, qui promettait d'être agitée, nous avons tenté de mettre sur pied une action méthodique de propagande qui éclairât l'ensemble de la population sur les services rendus par les Chemins de fer fédéraux au pays, au peuple, à l'économie et à l'armée. A cet effet, nous nous sommes servis de la presse, de la radio, du film et de la brochure. Nous avons aussi bénéficié des efforts fournis ces dernières années pour donner à la presse un aperçu d'ensemble de l'activité du réseau d'Etat. Nous nous plaisons à constater que les journaux de toute nuance nous ont prêté leur concours et qu'ils ont largement contribué à la réussite de l'entreprise. Les bonnes relations que nous entretenons depuis tant d'années avec le public se sont révélées à ce moment-là d'un prix inestimable.

Certains ont prétendu que les Chemins de fer fédéraux auraient dû s'abstenir de toute campagne. Nous tenons à dire ici que travailler en faveur de la loi était, pour nous, non seulement un droit, mais un devoir. Nous savons que, sur ce point, le Conseil d'administration et le Département sont d'accord avec nous.

Derechef, la presse quotidienne et les journaux techniques ont publié, sur tous les domaines de l'exploitation des CFF, toute une série de reportages photographiques et d'articles sortis de la plume de rédacteurs, de journalistes et d'écrivains.

Les *archives photographiques*, qui comprennent aujourd'hui 20 000 petits négatifs, constituent un précieux réservoir pour la publicité par l'image. Sans elles, il n'est pas de collaboration systématique possible avec les reporters, les agences photographiques, les journalistes et les maisons d'édition. Les archives ont également rendu de bons services pour les livres et brochures qui ont été publiés cette année: le manuel sur les chemins de fer d'Ed. Schütz, la brochure intitulée «Avec une 12 000 CV à travers le Gothard», les livres d'enfants «*Aloïs*» et l'opuscule

illustré «Les CFF pendant la guerre». Des versions française et italienne du manuel de Schütz sont en cours de préparation; si elles n'ont pas encore vu le jour, c'est uniquement que les deux rédacteurs chargés de les établir ont été fortement accaparés par leurs obligations militaires. L'ouvrage allemand, qui a été publié chez Sauerländer et avec la collaboration de l'Oeuvre suisse des lectures pour la jeunesse, a été fort bien accueilli par le public, le corps enseignant et les écoliers.

Nous avons aussi poursuivi notre collaboration avec le *Ciné-journal suisse*. Les sujets existant jusqu'ici ont pu être réunis dans une bande CFF spéciale. En vue de la votation du 21 janvier 1945, le Ciné-journal a consacré un de ses programmes de décembre exclusivement aux CFF; les scènes en ont été extraites d'un grand film en cours de préparation sur les chemins de fer. Ce film comprendra trois parties; la première, intitulée «Les voyages de jadis à aujourd'hui», qui était terminée à la fin de l'année, a rendu de bons services lors de la campagne pour la nouvelle loi des Chemins de fer fédéraux. Avec la bande «J'arriverai 19 h. 12. Pierre», qui a été tournée en 1943/44 et qui passe depuis l'automne 1944 dans les différentes villes du pays, les CFF se sont lancés dans le domaine, nouveau pour eux, du film hors programme fabriqué sur commande. Il ne fait pas l'ombre d'un doute que pour des films servant à l'éducation du public, à l'instruction du personnel, à l'enseignement du trafic dans les écoles, ainsi qu'à des fins techniques et scientifiques, les CFF présentent mille possibilités encore peu exploitées.

La *radio* a également été mise à contribution pour une série de reportages intitulés «Le cheminot et son service». Il est question d'intensifier prochainement cette collaboration et de la mettre sur le même pied que la campagne d'information par la presse et le film.

Manifestations spéciales organisées pour la presse: La mise en service des lignes nouvellement électrifiées de Wald-Rüti, Effretikon-Hinwil, Herzogenbuchsee-Soleure-Busswil, Turgi-Koblentz, Koblentz-Stein-Säckingen et Lyss-Payerne a soulevé un grand enthousiasme parmi la population des régions intéressées. Des comptes rendus détaillés ont paru dans la presse et les journaux locaux ont publié des numéros spéciaux. Les électrifications exécutées pendant la guerre sont une des manifestations les plus convaincantes et les plus visibles de l'activité que déploient les CFF. A en juger par l'écho qu'elles ont suscité dans la presse, elles ont valu à notre réseau d'Etat une sympathie durable. De larges milieux de la population ont été animés d'un sentiment de vive gratitude à l'endroit des entreprises de transport.

Un certain nombre de représentants de la presse de la ville fédérale et de la presse technique ont eu l'occasion de prendre part à une course de démonstration Berne-Zürich avec le premier wagon-restaurant en acier léger et la première voiture en acier léger de 1^{re} et 2^e classe. Les nouveaux wagons-restaurants sont en général très appréciés des voyageurs. Parmi les manifestations destinées à la presse, citons encore la visite de l'emplacement de la future gare aux voyageurs de Berne, l'inspection, organisée

avec le «Nordostschweizerischer Milchverband», du service de ravitaillement quotidien en lait de la ville de Zurich, ainsi qu'une présentation des transports de fruits à Affoltern a. A. et Winterthour.

Le comité central de l'Association de la presse suisse s'est réuni à Andermatt, le 4 mars 1944; il s'est occupé de divers problèmes actuels relatifs au chemin de fer et à la presse, tout en cherchant à régler leurs rapports mutuels.

Le *Bulletin des CFF*, qui est remis gratuitement à tous les agents engagés à poste fixe, a continué de remplir sa tâche d'organe professionnel et d'agent de renseignements pour la presse politique quotidienne et la presse technique. L'exposé mensuel de la situation, publié sous le titre «Pendant le mois...», a été fréquemment utilisé ou même intégralement reproduit par des journaux locaux aussi bien que par de grands quotidiens. Le tirage a atteint quelque 36 000 exemplaires. Le Bulletin est remis non seulement au personnel, mais encore, gratuitement, aux rédactions de journaux quotidiens et techniques, aux écoles, aux bibliothèques, aux autorités et aux entreprises amies. Le nombre des abonnés payants a été d'environ 2400.

La *bibliothèque* a été en contact encore plus étroit avec le public. Nous en voulons pour preuve le seul fait que le cercle des lecteurs s'est étendu et que toute une série de travaux de séminaire et de thèses sur des questions générales de trafic ou des problèmes ferroviaires ont vu le jour ou sont en cours d'exécution. Ces travaux sont l'œuvre d'étudiants de Berne, St-Gall et Zurich. Mais le personnel utilise lui aussi plus fortement la bibliothèque. Grâce à la reprise, quasi terminée, de l'ancienne bibliothèque du Département fédéral des postes et des chemins de fer, grâce aussi aux nouvelles acquisitions, notre bibliothèque compte maintenant quelque 36 000 livres, brochures et périodiques. Le nombre des prêts a passé de 12 709 en 1943 à 14 598 en 1944. 2796 d'entre eux ont été faits à des particuliers. Divers représentants de l'industrie et du monde bibliothécaire ont visité notre bibliothèque à titre d'information. Nous vouons un soin tout spécial à développer nos relations avec les bibliothèques publiques, industrielles et administratives.

E. Participation à d'autres entreprises

1. Les recettes d'exploitation de la *Société des gares frigorifiques, ports-francs et glaciers de Genève* n'ont pas atteint le montant record de 1943. Mais, comme les dépenses ont baissé dans la même mesure, le résultat de l'exercice équivaut à celui de l'année précédente. Le dividende reste inchangé et, une fois de plus, une modeste somme a été affectée à l'assurance du personnel. La construction d'une nouvelle fruiterie a commencé.

2. Les recettes d'exploitation des *Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle S. A.* ont reculé d'environ 14,6 %. Comme les dépenses d'exploitation n'ont pas fléchi dans la même mesure, l'excédent de recettes est plus faible, sans compter que les impôts furent plus élevés que les années précédentes. La réserve spéciale, en revanche, a reçu le même montant qu'en 1943. Le dividende est resté à 6 %.

Au cours de 1944, le Conseil d'administration a décidé de transférer la fabrique de glace et la glacière dans un nouveau bâtiment, qui sera édifié au nord de la gare frigorifique. Les travaux ont commencé vers la fin de 1944. Les résultats satisfaisants obtenus ces dernières années, et l'heureuse politique d'amortissement qui fut pratiquée, permettront à la Société de réaliser ces extensions au moyen de ses propres ressources.

3. La *Compagnie suisse de navigation S. A.*, à Bâle a réalisé, en 1943, un bénéfice net de 885 886 fr. 72. Elle a distribué un dividende brut de 6 %, comme en 1942. En fin d'exercice, le résultat financier de 1944 n'était pas encore connu.

4. Le capital-actions et le capital-obligations 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 1943/44, 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 montant versé à concurrence de 50 % du capital-actions de l'*Usine de Ruppertswil-Auenstein S. A.* est resté inchangé. Pour se procurer de nouvelles ressources, la Société a contracté, avec un groupe de banques cantonales, un emprunt ferme de 10 millions de francs, à 3 1/4 % et pour une durée de 10 ans. Pour tenir compte du surenchérissement provoqué par la guerre, les deux parties ont fait des versements, dont le montant total s'élève, à la fin de l'exercice 1943/44, à 6 millions de francs. Les dépenses de construction, de 40 058 488 fr. 40 au 30 septembre 1944, se trouvent ainsi réduites de 6 millions, et tombent à 34 058 488 francs 40, chiffre inscrit au bilan.

Le devis primitif, calculé aux prix d'avant-guerre, était de 31 500 000 fr. En 1942, lors de l'adjudication des travaux principaux, le renchérissement avait déjà atteint environ 45 %. Depuis lors, il a encore augmenté de 20 %.

D'autres renseignements figurent au chapitre X, (voie et usines électriques).

F. Direction de l'entreprise et divisions de service

La *Direction générale* a tenu 57 séances pour discuter les affaires de son ressort.

Au cours de l'exercice ont eu lieu trois *conférences des directeurs* qui s'occupèrent principalement de la délimitation des attributions entre la Direction générale et les directions d'arrondissement, de l'ordre général de service sur les exploitations affermées, du problème des ouvriers d'entrepreneur, de la poursuite pénale des fonctionnaires et de la procédure disciplinaire, de questions de promotions, ainsi que de toute une série d'autres questions d'ordre interne.

A la *direction des divisions de service*, les mutations ont été relativement nombreuses.

Le 17 mars est décédé M. Ernst *Bärtschi*, chef de la caisse principale et du service des titres. Le Conseil d'administration a désigné son successeur en la personne de M. Fritz *Schneider*, né en 1902, jusqu'ici adjoint au chef de cette division. M. Schneider a assumé ses nouvelles fonctions le 1^{er} juillet 1944. Inopinément est aussi décédé, le 12 août, M. le secrétaire général Francis *Torche*, à l'âge de 48 ans seulement. C'est M. Fritz *Wanner*, docteur en droit, qui a été nommé à la fois secrétaire général des CFF et secrétaire du Conseil d'administration; M. Wanner, qui est né en 1906, occupait jusqu'ici le poste d'adjoint au secrétaire général.

Ayant atteint la limite d'âge, les chefs de division ci-après ont pris leur retraite à la fin de l'année: M. Otto *Gfeller*, chef du contrôle des finances et de la comptabilité générale, M. le Dr *Gottfried Schöholz*, chef du service médical, et M. *Wilhelm Schwalb*, chef du service commercial. Le Conseil d'administration a remplacé M. Gfeller par son adjoint, M. Mirto *Lombardi*, né en 1901. Le nouveau médecin en chef a été désigné en la personne du Dr *Adolf von Beust*, né en 1889, jusqu'ici chef de section au service médical.

Par arrêté du Conseil fédéral du 6 octobre 1944, le service commercial a été réorganisé. Pour des raisons techniques, il a été scindé en un service commercial des voyageurs et un service commercial des marchandises. A la tête du premier, le Conseil

d'administration a appelé M. Walter *Fischer*, docteur ès sciences économiques, né en 1899, et à la tête du second, M. Hans *Dirlewanger*, docteur ès sciences politiques et licencié en droit, né en 1896. MM. Fischer et Dirlewanger s'occupaient déjà des services qui leur ont été confiés en qualité d'adjoints au chef de division retraité.

G. Conseil d'administration

Pendant l'exercice, le Conseil d'administration a tenu sept séances, au cours desquelles il a traité 31 affaires qui, pour la plupart, sont mentionnées dans les différents chapitres du présent rapport de gestion. A l'occasion de ces séances, le Conseil a procédé à quatre inspections.

Le 31 octobre 1944 est décédé M. Georges *Heberlein*, de Wattwil, qui appartenait au Conseil depuis le 1^{er} janvier 1924. De par son active collaboration et ses connaissances techniques, le défunt s'était acquis de grands mérites aux Chemins de fer fédéraux.

Le Conseil a été confirmé dans sa composition actuelle pour la période administrative allant du 1^{er} janvier 1945 au 31 décembre 1947. Le 9 février 1945, le Conseil fédéral a nommé le successeur de M. Heberlein en la personne de M. Jakob *Guyer*, directeur de la fabrique «Maestrani Chocolats suisses S. A.», à St-Gall.

IV. Finances et comptabilité

A. Caisse principale et service des titres

1. Le livre de la dette de la Confédération a été rouvert du 10 novembre au 9 décembre 1944. A la fin de l'année, notre dette y figurait pour 432 370 000 francs.

2. En vue de rembourser ou de convertir:
135 000 000 fr. de l'emprunt fédéral 4 % de 1936 (pour le compte des CFF), dénoncé au 1^{er} mai 1944, et
150 000 000 fr. de l'emprunt CFF 4½ % de 1928, échu le 31 mai 1944,
ainsi que pour consolider:
26 450 000 fr. de l'ancien prêt de 40 millions en rescriptions de la Confédération, échu le 1^{er} mai 1944, et
28 550 000 fr. de la dette flottante auprès du Département fédéral des finances,
nous avons contracté, le 1^{er} mai 1944, auprès de la Confédération, deux prêts de:
190 000 000 fr. aux conditions de l'emprunt fédéral 3¼ % de 1944 et
150 000 000 fr. aux conditions de l'emprunt 3½ % de 1944.

3. Notre dette flottante auprès du Département fédéral des finances s'élevait, à la fin de l'année, à 57 250 000 fr. (dont 1 250 000 fr. en rescriptions).

4. Nous n'avons pas pu verser de nouveaux bons de dépôt de notre administration au portefeuille de la caisse de pensions et de secours. Aussi le montant des bons de dépôt est-il resté à 330 millions de francs. Le taux d'intérêt est demeuré à 3½ %.

5. Compte tenu des modifications précitées, ainsi que des tirages au sort, au montant de 13 964 800 fr., notre dette consolidée s'élevait, à la fin de l'année, à 2 972 926 500 fr. contre 2 931 891 300 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 le 9 août 1940 a été prorogé, dans sa teneur du 1^{er} octobre 1943, jusqu'au 30 juin, puis, à titre provisoire, jusqu'au 15 juillet et, enfin, jusqu'au 31 décembre 1944.

En trafic avec la France, le 1^{er} janvier, le système des primes à l'exportation a été introduit, ce qui n'a pas affecté le clearing ferroviaire.

Le gouvernement français a dénoncé au 30 novembre l'accord provisoire sur le trafic des paiements franco-suisse (modus vivendi) du 23 octobre 1940. Depuis lors, le trafic des paiements avec la France a été interrompu.

Le 14 août, un accord économique a été conclu avec l'Angleterre et les Etats-Unis.

L'accord du 4 août 1943 sur l'échange des marchandises et la réglementation des paiements avec la Turquie a été prorogé le 25 août, tout d'abord jusqu'au 1^{er} décembre 1944, puis, à nouveau, jusqu'au 1^{er} mars 1945.

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:

2229 dépôts en espèces	3 869 514 fr. 11
3231 cautionnements	26 889 914 » —
1022 dépôts de titres	12 356 096 » 05
<u>6482 sûretés représentant</u>	<u>43 115 524 fr. 16</u>

(1943: 6191 sûretés, au montant total de 39 381 329 fr. 66.)

L'accroissement provient de l'augmentation du nombre et du montant des crédits pour frais de transport, ainsi que de l'élévation des garanties pour commandes de matériel roulant.

8. Au cours de l'exercice, 1 927 338 fr. 15 nous ont été remboursés sur le montant des *prêts hypothécaires* que nous avons accordés sur les disponibilités de la *caisse de pensions et de secours*. Nous avons, en revanche, octroyé de nouveaux prêts et des augmentations de prêts pour un total de 299 723 francs 95. A la fin de l'année, les prêts hypothécaires s'élevaient encore à 46 220 486 fr., contre 47 848 100 fr. 20 l'année précédente.

9. A la fin de l'exercice, le portefeuille des *fonds publics* s'élevait à 15 167 579 fr. 80, contre 15 217 529 fr. 55 à la fin de 1943. La réévaluation du portefeuille a fait ressortir une plus-value de 2 196 fr.

B. Contrôle des finances et comptabilité générale

1. Au cours de 1944, les revisions suivantes ont été opérées:

Revision de l'encaisse et des cautions, ainsi que du portefeuille des titres à la caisse principale et au service des titres, vérification d'un certain nombre de caisses d'avances dans les services de la Direction générale et des arrondissements. En outre, le service du contrôle des finances et de la comptabilité générale a participé à quelques inventaires du matériel de superstructure.

Ces revisions 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 les résultats de l'affichage dans les gares, des librairies de gare, d'une gare frigorifique, ainsi que les recettes brutes pour 1943 de 36 buffets de gare. Ils ont également contrôlé les livres de 25 buffets de gare, de la Compagnie suisse des wagons-restaurants et de la Compagnie générale des distributeurs automatiques. De plus, ils ont révisé les comptes d'une gare commune, de la gérance immobilière de Genève-La Praille et de la « Quellwasserversorgung Brunnen ». Les reviseurs ont en outre examiné les livres de quelques autres exploitations de diverse nature.

2. En raison des hostilités en Italie, la commission de vérification des comptes de la Délégation internationale du Simplon n'a pu opérer sa revision ordinaire des comptes de construction et d'exploitation de la ligne Brigue-Iselle.

3. L'introduction de la comptabilité en partie double, qui avait commencé en 1943 dans le cadre de la réorganisation générale du système comptable, a été achevée durant l'exercice.

De plus, les travaux préliminaires pour l'introduction de la comptabilité industrielle au service des gares et des trains ont été entrepris.

Enfin, des agents du contrôle des finances et de la comptabilité générale ont pris part aux travaux préliminaires de l'Office fédéral des transports en vue d'établir de nouvelles prescriptions comptables pour les administrations ferroviaires suisses; ces prescriptions seront vraisemblablement publiées à titre d'ordonnance de la future loi sur les chemins de fer.

C. Contrôle du trafic

1. La *comptabilisation des suppléments de taxe* a fait l'objet d'instructions spéciales.

2. Des prescriptions ont été édictées pour l'*expédition de journaux par abonnement*.

3. Les *prescriptions sur l'assurance des bagages et des colis express* ont été rééditées.

4. Les *billets vendus par les bureaux de voyage* sont dorénavant décomptés non plus mensuellement, mais *trimestriellement*.

5. La *comptabilisation mécanique* a été étendue au service des expéditions de Thoune; elle est assurée par le bureau central de comptabilité de l'administration des marchandises de Berne. Le service des marchandises de Buchs (St-G.) a été chargé de comptabiliser les expéditions de Landquart.

6. La *commission des chefs de contrôle* a tenu une *séance* le 3 mars 1944.

7. Les reviseurs ont vérifié les *caisses et les livres de 614 services*; il a fallu ouvrir une enquête spéciale pour 57 de ceux-ci.

8. Les *crédits pour frais de transport*, que les gares ouvrent aux maisons de commerce, ont subi les changements suivants: 663 nouveaux crédits, 180 crédits supprimés. Situation à fin décembre 1944: 7034 crédits en compte courant.

9. L'*imprimerie des billets* a imprimé 60 982 000 *billets Edmonson*, contre 52 919 000 en 1943.

D. Exploitations affermées

1. L'ordre général de service provisoire concernant les exploitations affermées a été édicté le 21 avril. Au sens de cet Ogs, les exploitations affermées comprennent provisoirement les buffets, les librairies de gare et les entreprises de distributeurs automatiques.

2. Changement de tenancier: Au buffet de gare de Berne, M. S. Scheidegger a été remplacé le 1^{er} mai par M. F. Krähenbühl. A la fin de l'année, les buffetiers de Sarnen et de Zoug se sont démis de leurs fonctions.

3. Les petits buffets de Menziken et Reinach ont été supprimés à la fin de l'année.

4. Les fermages de 27 buffets ont été soumis à revision; certains d'entre eux ont été fixés à nouveau ou établis sur de nouvelles bases.

5. Les travaux préparatoires pour la revision totale des prescriptions sur l'affermage des buffets de gare ont été poursuivis.

6. La documentation sur les exploitations affermées a été complétée.

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 des 15 septembre 1939, 23 janvier 1940 et 12 janvier 1943 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, 1940 et 1943, chap. V, ch. 2) sont également demeurés en vigueur en 1944.

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 29 décembre 1943, un arrêté accordant aussi des allocations de renchérissement au personnel de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux pour 1944; ces allocations consistaient en une allocation principale et un supplément pour enfant.

L'allocation principale comprenait:

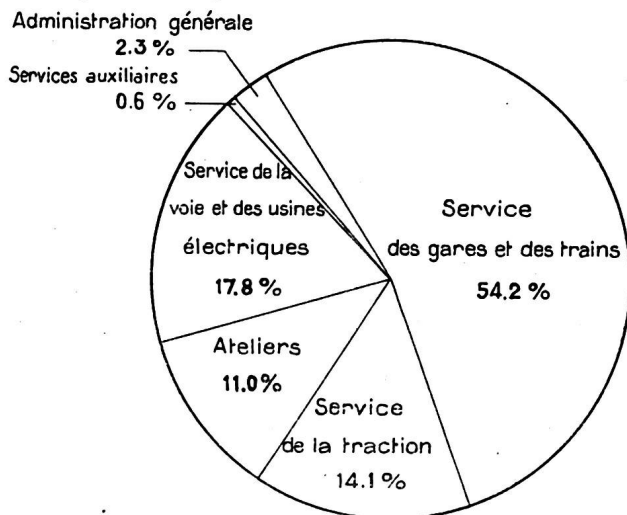
- a. un supplément de 12 % des traitements, appointements et salaires stabilisés en 1941;
- b. un montant de
 - 720 fr. pour les agents mariés,
 - 600 fr. pour les célibataires avec obligation d'assistance,
 - 480 fr. pour les célibataires sans obligation d'assistance.

L'allocation principale atteignait:

	Pour les agents mariés	Pour les célibataires avec obligation d'entretien	Pour les célibataires sans obligation d'entretien
	fr.	fr.	fr.
au minimum .	1200	1000	800
mais au plus .	48 %	40 %	32 %
	du gain déterminant.		

Figure 8

Répartition du personnel entre les services en 1944



Le supplément pour enfant se montait, pour chaque enfant de moins de 18 ans, à 40 fr. par année lorsque l'agent avait un ou deux enfants de moins de 18 ans, et à 50 fr. par année lorsque l'agent avait plus de deux enfants de moins de 18 ans.

L'administration a versé au total pour 37 931 418 francs d'allocations de renchérissement (en 1943: 25 129 618 fr.).

4. En vue de permettre au personnel de faire ses achats d'automne (combustible, pommes de terre et fruits), le Conseil fédéral a décidé le 25 septembre 1944 de verser une allocation supplémentaire de renchérissement pour 1944.

Celle-ci a été de:

- 210 fr. pour les agents mariés, mais au plus de 9 % du gain,
- 175 fr. pour les célibataires avec obligation d'entretien, mais au plus de 7½ % du gain,
- 140 fr. pour les célibataires sans obligation d'entretien, mais au plus de 6 % du gain.

En outre, les agents ayant plus de deux enfants de moins de 18 ans, ont reçu 10 fr. pour chacun de ces enfants.

Au total, l'administration a payé pour 6 222 632 francs d'allocations de renchérissement supplémentaires (en 1943: 7 259 180 fr.).

5. A partir du 1^{er} janvier 1944, en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 29 décembre 1943 et de l'ordonnance du département fédéral des finances et des douanes du 30 décembre 1943, des suppléments de renchérissement ont été octroyés sur les allocations supplémentaires du personnel. Ces suppléments ont amélioré de 25 % en moyenne les taux en vigueur en 1939.

L'administration a payé en tout pour 2 288 384 fr. de suppléments de renchérissement sur les allocations supplémentaires (en 1943: 1 773 672 fr.).

6. En vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 29 décembre 1943 accordant des allocations de renchérissement aux bénéficiaires de pensions des deux caisses d'assurance du personnel fédéral pour l'année 1944, les retraités des Chemins de fer fédéraux ont reçu les allocations de renchérissement ci-après:

retraités mariés	500 fr.
retraités célibataires	375 »
bénéficiaires de pension pour veuve	375 »
bénéficiaires de pension pour orphelin	150 »
mais au maximum 50 % de la pension annuelle.	

L'administration a payé en tout, aux retraités, pour 8 452 117 fr. d'allocations de renchérissement (en 1943: 6 732 213 fr.).

7. Au surplus, par arrêté du 18 décembre 1944, le Conseil fédéral a accordé aux pensionnés une *allocation unique d'hiver*. Celle-ci a atteint les montants ci-après:

retraités mariés	50 fr.
retraités célibataires	35 »
bénéficiaires de pension pour veuve	35 »
bénéficiaires de pension pour orphelin	15 »

Les retraités dont la pension annuelle était supérieure à 3600 fr. n'ont touché l'allocation que dans la mesure où la pension et l'allocation d'hiver ne dépassaient pas:

retraités mariés	3650 fr.
retraités célibataires	3635 »
bénéficiaires de pension pour veuve	3635 »

Au total, l'administration a versé pour 616 198 francs d'allocations d'hiver aux retraités.

8. Conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 30 mai 1941 réglant provisoirement les conditions de rétribution et d'assurance du personnel fédéral, les pensions versées d'après les statuts de 1921 aux assurés ayant quitté le service avant le 1^{er} juillet 1941 et à leurs survivants ont aussi été réduites de 15 % en 1944; ont cependant été exempts de toute réduction:

2400 fr. de la pension d'invalidé,
1500 fr. de la pension de conjoint,
toutes les prestations aux orphelins.

Les réductions n'ont pu dépasser en aucun cas 10 %. Elles se sont traduites par 2 704 354 fr. 15 de dépenses en moins (en 1943: 2 810 610 fr. 35).

9. Par arrêté du Conseil fédéral du 10 octobre 1944 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} novembre 1944, dans le sens d'une nouvelle augmentation des prestations aux militaires.

Les versements ont atteint les montants suivants:

	1944 fr.	1943 fr.
Contribution des Chemins de fer fédéraux à la caisse de compensation des salaires	3 953 061	3 630 144
Contribution du personnel	3 953 060	3 630 144
Total	7 906 121	7 260 288
Allocation payée aux Chemins de fer fédéraux	1 637 715	1 060 059
Solde remis à la caisse	6 268 406	6 200 229

10. L'*effectif du personnel* a subi les modifications ci-après:

Nombre des agents engagés à poste fixe (fonctionnaires, employés et ouvriers):

en moyenne annuelle 1944	30 011
1943	29 503
Augmentation	508

Personnel auxiliaire:

en moyenne annuelle 1944	1 859
1943	1 265
Augmentation	594

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

en 1944.	de 1565
en 1943.	de 2316
d'où une diminution de	751

Accroissement du personnel engagé à poste fixe en 1944.	508
Accroissement du personnel auxiliaire en 1944	594

Augmentation totale 1102

Diminution du nombre des ouvriers d'entrepreneur en 1944	751
--	-----

Augmentation totale 351

11. 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 16 734 journées de travail (1943: 15 480).

12. Les *commissions disciplinaires* ont donné leur préavis sur 12 recours. Elles ont proposé le rejet dans 9 et l'atténuation dans 3 cas. Les autorités de recours ont rejeté l'appel dans 9 cas. Dans 2 cas, elles se sont entièrement ralliées à l'avis des commissions disciplinaires tendant à l'atténuation de la peine et, dans 1 cas partiellement.

13. Les *commissions du personnel* ont tenu six séances pour examiner les projets de règlements sur le service des signaux et sur le frein à air comprimé, ainsi que diverses questions concernant l'exploitation.

14. 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 11 700 fr. 40, à 24 anciens agents auxiliaires qui n'étaient pas assurés à la caisse de pensions et de secours (1943: à 20, pour 7890 fr.).

15. En vertu de l'art. 56 du statut des fonctionnaires, nous avons, dans 27 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 29 189 fr. 20 (1943: dans 26 cas, pour 26 770 fr.).

16. Nous avons alloué sur le *fonds Guyer-Zeller* des récompenses pour un montant de 1145 fr. (1943: dans 20 cas, pour 1900 fr.), à 28 agents qui, par leur sang-froid ou leur diligence, ont prévenu des accidents.

17. *Service psychotechnique*. 292 candidats à des places d'apprenti des ateliers ont pris part aux examens d'admission et 200 d'entre eux ont passé l'examen spécial d'aptitudes professionnelles. Au service de la traction, 42 candidats ont été examinés pour le service des locomotives et 10 pour le service des visiteurs. Pour le service des gares et des trains, 143 expertises ont été établies sur des apprentis de gare, 8 sur des gardes de station faisant du service de bureau et 2 sur des apprentis du service des trains. Pour diverses divisions de la Direction générale et des arrondissements, le service psychotechnique a fait passer 33 examens d'aptitudes.

18. Le service de prévention des accidents s'est occupé principalement de la prévention systématique des accidents dans l'exploitation. Il a, de

plus, orienté les apprentis de gare sur la prévention des accidents dans 9 cours finaux, et les agents du service de la voie dans 5 cours d'instruction.

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.	96 ^{a)}	190	254	243	783	616
ayant droit à une pension partielle	3 ^{b)}	23	21	47	94	5
ayant reçu une indemnité unique	—	1	1	—	2	2
<i>Assurés actifs décédés</i>	16 ^{c)}	36	50	52	154	137
veuves pensionnées.	13	30	43	25	111	120
orphelins pensionnés	6	18	26	10	60	91
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	—	1	1	2	2
<i>Invalides décédés</i>	53	160	220	221	654	619
veuves pensionnées.	23	91	135	135	384	382
orphelins pensionnés	—	10	16	11	37	41
orphelins de père et de mère, pensionnés.	1	1	1	—	3	6
<i>Veuves décédées</i>	62	71	101	98	332	304
orphelins de père et de mère, pensionnés.	—	—	3	—	3	1
<i>Veuves remariées</i>	2	1	1	1	5	8
Orphelins n'ayant plus droit à la pension	13	46	79	50	188	178
Orphelins de père et de mère, n'ayant plus droit à la pension	7	7	5	3	22	10
a) dont 70 des ateliers principaux.						
b) » 2 » » »						
c) » 9 » » »						
II. Nouvelle réglementation						
<i>Invalides:</i>						
ayant reçu une indemnité unique.	—	5	—	—	5	2
<i>Assurés actifs décédés</i>	1 ^{d)}	2	4	—	7	8
Veuves pensionnées	—	—	—	—	—	1
d) dont 1 des ateliers principaux						
III. Déposants						
Prestations de la caisse (art. 41 ¹)	—	—	2	—	2	4
<i>Déposants décédés</i> , avec remboursement des cotisations et des intérêts (art. 43 ¹)	—	—	—	—	—	2

En outre, les commissions de la caisse ont accordé des secours selon l'art. 45 des statuts pour un montant de 43 436 fr. (92 cas).

veuves et orphelins pensionnés, et des personnes secourues.

b. Le tableau ci-après indique l'effectif des assurés actifs, des déposants et du gain assuré au 31 décembre 1944, ainsi que le nombre des invalides,

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

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

I. Assurés:	Gain assuré			
	1944	1943	1944	1943
Ancienne réglementation	23 682	24 696	121 561 704 fr.	125 913 714 fr.
Nouvelle réglementation.	5 209	3 982	16 900 893 »	12 589 375 »
II. Déposants	548	412	1 731 734 »	1 316 152 »

III. Pensionnés:

1. Ancienne réglementation.

			Montant de la pension annuelle	
Invalides	11 615	11 488	40 979 521 fr.	40 378 942 fr.
Invalides partiels	263	195	109 687 »	70 985 »
Veuves	8 013	7 853	13 545 815 »	13 124 365 »
Orphelins	699	785	343 148 »	381 712 »
Orphelins de père et de mère	42	57	40 503 »	53 076 »

2. Nouvelle réglementation.

Invalides	1	1	*	*
Veuves	1	1	839 fr.	839 fr.

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

1. Ancienne réglementation.

Invalides dans le besoin	4	4	1 418 fr.	1 250 fr.
Orphelins de plus de 18 ans	418	405	245 804 »	239 928 »
Epoux ou parenté	41	39	26 060 »	23 228 »
Personnes secourues conformément à l'art. 56 de la loi sur le statut des fonctionnaires	29	27	30 713 »	27 600 »

2. Nouvelle réglementation: néant.

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

Le nombre des membres de l'ancienne réglementation d'assurance (caisse fermée) a diminué de 1014 assurés et le montant des gains assurés de 4 352 010 fr.

Par suite des nouvelles nominations et des transferts de la caisse des déposants, le nombre des assurés de la nouvelle réglementation a augmenté de 1227 membres et, en raison des entrées et des augmentations de gain, le gain assuré s'est accru de 4 311 518 fr.

A la suite des nouveaux engagements, le nombre des déposants a augmenté de 136, et le montant des gains de 415 582 fr.

c. Au cours de l'exercice, le déficit pour les assurés de l'ancienne réglementation a diminué de 6,7 millions de francs, en nombre rond (1943: 9,1), ce qui le réduit, à fin 1944, au montant approximatif de 566,1 millions de francs, contre 572,8 millions de francs l'année précédente. Comme l'an passé, ce réjouissant résultat provient principalement du

fait que le nombre des mises à la pension est resté en deçà des prévisions (774 seulement au lieu de 1095).

Pour les assurés de la nouvelle réglementation, nous avons enregistré, au terme de l'exercice, un surcroît de recettes d'environ 477 100 fr. (1943: 473 100 fr.). Cette augmentation est due principalement aux nouvelles entrées et aux augmentations de traitement; à fin 1944, la nouvelle réglementation d'assurance disposait d'un excédent actif d'environ 1 368 300 fr. (1943: 891 100 fr.).

d. Le présent rapport fournit, à page 128, tous renseignements sur le bilan arrêté le 31 décembre 1944.

e. Le portefeuille de la caisse de pensions et de secours s'est élevé, au terme de l'exercice, à 383 738 206 fr., contre 385 397 051 fr. 20 à fin 1943. Cette diminution est due principalement au remboursement, par acomptes ou en totalité, des prêts hypothécaires. L'évaluation, à fin 1944, a fait ressortir une plus-value de 30 270 fr.

2. Assurance contre les accidents

En 1944, nous avons payé pour notre personnel à la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accident, à Lucerne, les primes suivantes:

Pour les accidents professionnels:

	1944	1943
Salaires assurés	181 430 360 fr.	166 386 014 fr.
Primes	2 771 069 »	2 534 770 »
Taux de prime moyen	15,27 ‰	15,23 ‰

Pour les accidents non professionnels:

Salaires assurés	180 658 316 fr.	165 677 989 fr.
Primes	987 571 »	905 694 »
Taux de prime moyen	5,47 ‰	5,47 ‰

La Caisse nationale nous a versé, pour notre service d'agences de la CNAL, 300 691 fr., contre 275 237 fr. en 1943.

3. Caisse d'assurance en cas de maladie

Etaient assurés, le 31 décembre 1944, conformément aux art. 16 et 17 des statuts (les chiffres correspondants de 1943 sont entre parenthèses):

Classe *a* (médecin et médicaments seulement)
26 541 (25 722) hommes et 1163 (1168) femmes.

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

Classe *c* (médecin, médicaments et indemnité de chômage) 251 (222) hommes et 2 (4) femmes.

Le compte de profits et pertes de notre caisse d'assurance en cas de maladie est reproduit à pages 130 et 131 du présent rapport.

La classe *a* a présenté un solde passif de 140 549 fr. 59 (47 895 fr. 91 en 1943). 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 70 274 francs 79; à la fin de l'exercice, il s'élevait à 497 263 francs 65 (567 538 fr. 44 en 1943). Les résultats défavorables des derniers exercices nous ont engagés à étudier des mesures d'assainissement.

La classe *b* disposait à fin 1944 d'un fonds de 10 509 fr. 30 (10 203 fr. 20 en 1943).

La classe *c* se soldait par un bénéfice de 887 fr. 64 (1370 fr. 02 en 1943). A fin 1944, le fonds de compensation atteignait 7697 fr. 31 (6809 fr. 67 en 1943).

Le fonds spécial s'est accru de 5139 fr. 35 (intérêts, amendes disciplinaires et dons) et se trouvait être, à fin 1944, de 172 343 fr. 35, contre 167 204 fr. en 1943.

La morbidité au cours de l'exercice est indiquée à page 132 du présent rapport, dans la statistique du compte de profits et pertes de 1944. Les frais par assuré (soins pharmaceutiques et médicaux, séjour dans un hôpital et autres moyens de guérison) se sont élevés à 56 fr. 65 (51 fr. 90 en 1943) pour les caisses des malades des ateliers, et à 53 fr. 36 (50 fr. 20 en 1943) pour celles des arrondissements. C'est par suite de l'augmentation des frais médicaux et pharmaceutiques que la situation a empiré. Huit (contre six l'année précédente) des neuf unités administratives accusent une perte; ce sont les caisses des malades des ateliers d'Yverdon, Olten, Bellinzone, Zurich et Coire, et des arrondissements de Lausanne, Lucerne et Zurich.

Nous avons soumis les comptes de 1943 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, 15 416 cas de maladie (12 743 en 1943) et 4688 (4369 en 1943) accidents ont été annoncés. Le total des jours de maladie et d'accident (absences de courte durée comprises) a été de 534 955 (448 412 en 1943), ce qui, avec un

effectif moyen de 30 011 agents, fait 17,83 jours par agent, au lieu de 15,20 en 1943 et 15,15 en 1942.

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

	1944 jours	1943 jours	1942 jours
Service de bureau	9,72	9,38	8,24
» en plein air	21,34	18,80	18,43
» de bureau et en plein air	16,40	13,65	13,78
» sur les locomotives	16,95	13,72	14,19
» dans les trains	19,25	16,32	17,03
» dans les ateliers (ouvriers)	19,24	16,27	15,67

En moyenne, la guérison a exigé:

dans les cas de maladie	26,78	26,85	26,83
» » » d'accident	21,11	19,90	21,48

2. Nous avons fait

en 1944	en 1943	en 1942	
1905	1916	1902	examens d'admission,
511	388	380	» de mise à la retraite,
902	899	868	» de contrôle dans des cas de maladie.

3. Au cours de l'exercice, le nombre des cas de maladie s'est accru de 2671 et celui des accidents de 319. C'est là une forte augmentation, qui ne peut pas être attribuée uniquement au léger accroissement de l'effectif du personnel. La morbidité est également en hausse; elle a en effet passé de 15,2 à 17,83 jours, ce qui représente une différence de 2,63 jours.

Cet accroissement concerne toutes les activités, si même il varie quelque peu de l'une à l'autre. En revanche, les divers groupes de maladies ont évolué fort différemment. D'une part, à la suite d'une épidémie de grippe survenue au début de 1944, les cas de maladies infectieuses ont presque doublé et, ce qui va généralement de pair, les affections des organes respiratoires ont accusé une sensible hausse. D'autre part, les cas de rhumatisme (maladies des organes de mouvement) ont encore diminué. Les maladies des organes digestifs, dont le nombre s'était notablement accru de 1940 à 1943, ont marqué un recul. Comme par le passé, le chauffage et l'alimentation de guerre ne paraissent pas exercer une forte influence sur la morbidité. En revanche, la légère hausse du nombre des accidents et des maladies des organes circulatoires s'est maintenue. Il est probable que les premiers proviennent partiellement encore de l'obscurcissement et de l'engagement de nombreux ouvriers insuffisamment formés et manquant d'expérience; quant aux affections des organes circulatoires, elles s'expliquent par le vieillissement général du personnel.

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

Relevons encore, car c'est là un fait d'un intérêt tout particulier, que, dans les trois arrondissements, les médecins du service médical ont repris les *examens en séries des mécaniciens d'un certain âge*. Les résultats n'en sont pas encore entièrement connus.

VI. Economat

A. Achat de matériaux

L'économat a procédé, en 1944, à divers *achats de matériaux*, dont voici les plus importants:

Matériel de superstructure et d'enclenchement (sans les rails et les traverses)	1 418 t.
Traverses de bois	173 978 p.
Rails d'acier	3 100 t.
Traverses métalliques (provenant de la récupération)	7 700 p.
Matières de consommation pour la traction (charbon non compris)	4 412 t.
Bois pour le chauffage des locomotifs et les ateliers	65 604 st.
Fers et autres métaux pour les ateliers, etc.	6 415 t.
Matériaux de construction (ciment, carbure de calcium, etc., couleurs)	2 918 t.
Articles divers pour les ateliers, etc.	834 890 fr.
Matières de chauffage, d'éclairage et de nettoyage	1 543 581 fr.

Matériel électrique	5 716 000 fr.
Clôtures	38 652 fr.
Ingrédients pour la suppression de la poussière et pour le désherbage	407 900 fr.
Objets d'inventaire, matériel de bureau, etc.	3 253 349 fr.
Etoffes et confection des uniformes de service	1 956 686 fr.

B. Vente de matériaux de rebut

L'économat a *vendu*:

Des matériaux de rebut des ateliers et autres services, pour	1 206 200 fr.
Du matériel de rebut de la voie, pour	2 030 911 fr.

C. Ravitaillement en charbon

Au cours de l'exercice, 115 296 t. de combustibles minéraux, dont 39 085 t. de coke, ont été achetées.

VII. Tarifs et publicité

A. Généralités

La *Conférence commerciale* des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic a tenu sa 54^e séance le 21 décembre.

B. Service des voyageurs et des bagages

1. Les *billets du dimanche* ont été émis jusqu'au 26 mars et à partir du 16 décembre. Par suite de la situation créée par la guerre, cette facilité a dû être,

cette année aussi, limitée à la période des sports d'hiver proprement dite.

2. L'*abonnement de vacances* donnant droit à des *demi-billets*, créé en 1940 en vue de stimuler les voyages de vacances, a de nouveau été émis aux mêmes conditions du 1^{er} avril au 31 octobre. Il l'avait été pendant l'hiver 1943/44, du 8 janvier au 31 mars, avec l'aide financière de la Confédération.

Comme le montrent les chiffres ci-après, cette institution de voyage, créée à titre de mesure de guerre destinée à stimuler les voyages de vacances en Suisse, jouit d'une vogue toujours plus grande:

Figure 9

Voyageurs transportés par jour en 1943 et 1944

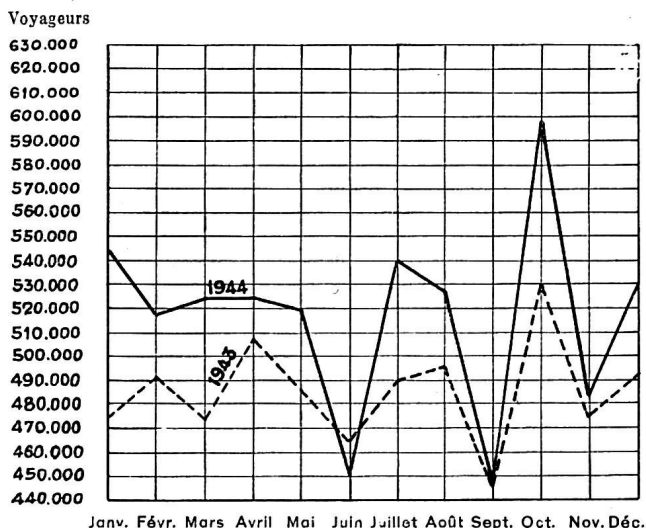
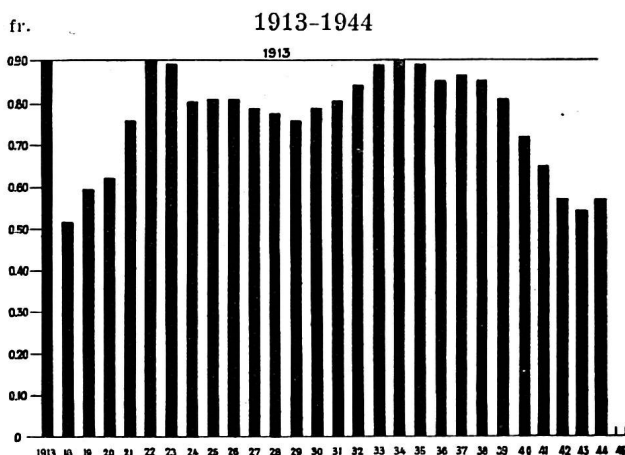


Figure 10

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



Période d'émission	Nombre d'abonnements délivrés	de cartes complémentaires	Recettes nettes d'abonnements
Eté 1940 (1 ^{er} V—31 X).	130 204	100 366	1 413 204
Hiver 1940/41 (15 XII—31 III).	50 259	35 637	490 343
Eté 1941 (1 ^{er} IV—31 X).	266 405	203 739	2 908 363
Hiver 1941/42 (20 XII—31 III).	69 851	46 782	742 330
Eté 1942 (1 ^{er} IV—31 X).	305 927	216 977	3 692 316
Hiver 1942/43 (19 XII—31 III).	74 011	49 604	883 151
Eté 1943 (1 ^{er} IV—31 X).	313 272	227 529	3 803 685
Hiver 1943/44 (8 I—31 III).	50 743	33 176	800 712
Eté 1944 (1 ^{er} IV—31 X).	320 347	227 077	3 868 496

3. Dès le 1^{er} janvier, les allocations pour enfants ne sont plus prises en considération dans le calcul du *salaire-limite pour abonnements d'ouvrier*. N'est, par conséquent, plus considéré comme salaire que le revenu brut découlant des conditions d'engagement, y compris les allocations de renchérissement, les gratifications et autres allocations de ce genre, mais à l'exclusion des allocations pour enfants. — Le *salaire-limite pour abonnements d'apprenti* a été porté de 4 à 5 fr. le 1^{er} février.

4. Le trafic ayant dû être réduit sur les lignes d'autocars de l'administration postale et des entreprises d'automobiles titulaires d'une concession pour des raisons relevant de l'économie de guerre, le transport des voyageurs est devenu si difficile dans les régions desservies par la poste et par ces entreprises, que l'émission de billets directs entre le chemin de fer et les lignes d'automobiles a dû être suspendue au milieu de février.

5. Depuis le début de mars, les entreprises de transport intéressées au service direct suisse des voyageurs, y compris l'administration fédérale des postes, accordent aux ouvriers occupés dans l'industrie forestière les mêmes facilités qu'aux ouvriers affectés à l'agriculture et à des travaux de construction d'intérêt national, savoir:

a. L'aller au lieu de travail, lors de l'entrée en place, avec un demi-billet ordinaire de 3^e classe de simple course;

b. Les visites aux membres de la famille, dans les limites du nombre maximum fixé, avec un demi-billet ordinaire de 3^e classe d'aller et retour;

c. Les courses que l'ouvrier doit faire pour des raisons indépendantes de sa volonté, pour aller par exemple chez le médecin, avec un demi-billet ordinaire de 3^e classe d'aller et retour;

d. Le retour au foyer, au terme de la période de travail, avec un demi-billet ordinaire de 3^e classe de simple course.

Tout comme en cas d'affectation à des travaux de construction d'intérêt national, la Confédération prend les frais à sa charge.

6. Par son arrêté du 24 décembre 1943, le Conseil fédéral a autorisé les entreprises suisses de transport à majorer les bases de taxe de 20 % au maximum pour les voyageurs, et de 10 % au maximum pour les bagages et les colis express. S'appuyant sur l'arrêté en question, ces entreprises perçoivent depuis le 1^{er} avril un pourcentage de supplément qui atteint son maximum à 100 km dans le trafic ordinaire des voyageurs, et à 150 km dans le trafic des bagages et des colis express. Pour les grandes distances, le supplément reste constant, et le pourcentage de majoration diminue par conséquent en proportion de l'augmentation de la distance. Les suppléments sont les suivants selon la catégorie de trafic:

Tarif normal

	1 ^{re} cl. Fr.	2 ^e cl. Fr.	3 ^e cl. Fr.
a. Billets de simple course: 20 %, au maximum	3.—	2.10	1.50
b. Billets d'aller et retour: 10 %, au maximum	2.40	1.70	1.20
c. Coupons d'agences (par carnet): 20 %, au maximum	3.—	2.10	1.50
Billets du dimanche: 20 %, au maximum	3.—	2.10	1.50
Billets combinés suisses, billets du dimanche et de jours de fête, ainsi que billets circulaires: 10 %, au maximum	2.40	1.70	1.20
Billets pour sociétés et écoles			
a. Sociétés: Taxes de simple course: 20 %, au maximum	3.—	2.10	1.50
Taxes d'aller et retour et pour voyages circulaires: 10 %, au maximum	2.40	1.70	1.20
b. Ecoles, colonies de vacances subventionnées ou non et autres groupements de ce genre: Taxes de simple course: 20 %, au maximum	1.50	1.05	— .75
Taxes d'aller et retour et pour voyages circulaires: 10 %, au maximum	1.20	— .85	— .60

Pour les colonies de vacances subventionnées, il y a lieu de percevoir, en fait de supplément maximum, tant pour la course d'aller que pour celle de retour, la moitié du supplément prévu pour les voyages d'école de simple course.

Abonnements généraux

	1 ^{re} cl. Fr.	2 ^e cl. Fr.	3 ^e cl. Fr.
Abonnements de 8 jours: 10 %	11.—	9.—	6.50
15 jours: 10 %	15.—	12.—	9.—
Cartes complémentaires pour abonnements de 8 et de 15 jours: 10 % .	6.—	4.50	3.50
1 mois: 10 %, pour une personne	25.—	20.—	15.—
pour deux personnes	34.—	27.—	20.—
12 mois: 5 %, pour une personne	75.—	60.—	45.—
pour deux personnes	100.—	80.—	60.—
1 ^{er} acompte mensuel: 10 %, pour une personne	25.—	20.—	15.—
pour deux personnes	34.—	27.—	20.—
2 ^e à 12 ^e acompte mensuel: 4 %, pour une personne	5.—	4.—	3.—
pour deux personnes	7.—	5.50	4.—

Les prix des abonnements généraux de 12 mois, supplément de taxe compris, sont par conséquent les suivants:

	1 ^{re} cl. Fr.	2 ^e cl. Fr.	3 ^e cl. Fr.
En cas de paiement comptant: pour une personne	1575.—	1260.—	945.—
pour deux personnes	2100.—	1680.—	1260.—
En cas de paiement par acomptes: pour une personne	1605.—	1284.—	963.—
pour deux personnes	2151.—	1717.50	1284.—

Abonnements pour demi-billets

Abonnements de 3 mois: 5 % = 3 fr. 50.
12 mois: 5 % = 11 fr.

Abonnements pour parcours déterminés

Les suppléments suivants sont perçus sur le prix des abonnements des séries A, B et B¹ (y compris, le cas échéant, la surtaxe pour trains directs, mais sans les frais de confection):

	2 ^e cl. Fr.	3 ^e cl. Fr.
Série A: 20 %, pour les abonnements sans surtaxe TD, au maximum	29.40	21.—
» » » avec surtaxe TD, au maximum	35.30	25.20
Série B: 10 %, » » » sans surtaxe TD, au maximum	9.95	7.10
» » » avec surtaxe TD, au maximum	11.95	8.50
Série B ¹ : 10 %, » » » sans surtaxe TD, au maximum	6.95	5.—
» » » avec surtaxe TD, au maximum	8.35	5.95

Abonnements à réseau combiné

Un supplément de 5 % est perçu sur les prix indiqués dans les tableaux des prix. Il est calculé sur le montant (y compris, le cas échéant, la surtaxe pour trains directs et le supplément pour parcours de chemins de fer privés) perçu pour les abonnements payés comptant et par acomptes, et arrondi au franc supérieur.

Surtaxe pour train direct

Aucun supplément n'est perçu sur les surtaxes de zone pour train direct. Pour les titres de transport dont le prix comporte un pourcentage de surtaxe pour train direct (p. e. les abonnements pour parcours déterminés), le supplément est en revanche calculé sur ce prix, y compris la surtaxe pour train direct.

Bagages ordinaires et colis express

10 % de supplément sur la taxe de transport, au maximum 1 fr. 20 par 100 kg. Le supplément est de 10 c. par envoi au minimum.

Bagages transportés avec une réduction de 33¹/₃ %

10 % de supplément sur la taxe de transport, au maximum 80 c. par 100 kg. Le supplément est de 10 c. par envoi au minimum.

Bagages transportés à des taxes de zone

Compte tenu d'un supplément de 10 %, les nouvelles taxes de zone ont été fixées comme il suit:

a. Bicyclettes ordinaires, tentes de campement et canots pliants jusqu'à 60 kg:

1 à 50 km	fr. —.60
51 à 100 »	» 1.10
101 à 150 »	» 1.65
151 km et plus	» 2.20

b. Bicyclettes à deux sièges (tandems), véhicules d'invalides et canots pliants de plus de 60 kg:

1 à 50 km	fr. —.85
51 à 100 »	» 1.65
101 à 150 »	» 2.50
151 km et plus	» 3.30

c. Voitures d'enfant et bicyclettes d'abonné:

1 à 50 km	fr. —.30
51 à 100 »	» —.60
101 à 150 »	» —.85
151 km et plus	» 1.10

Pour les autres espèces de transports connexes au trafic des bagages et des colis express (charges, de produits agricoles et industriels, objets précieux, etc.). Un supplément de 10 % limité par un maximum est aussi perçu.

Les suppléments perçus dans le trafic civil s'appliquent par analogie au trafic militaire, sauf que les suppléments maximums sont réduits de moitié ou des trois quarts.

7. Depuis le 1^{er} avril, les entreprises de transport intéressées au service direct suisse des voyageurs accordent aux familles avec enfants une faci-

lité débordant le cadre du règlement de transport. Cette facilité consiste en ce que la *limite d'âge* est portée de quatre à six ans pour les enfants transportés gratuitement, et de douze à seize ans pour les jeunes gens voyageant au demi-tarif.

8. La limite d'âge pour les enfants ayant été relevée dans le trafic ordinaire, nous avons dû adapter en conséquence les degrés d'âge du tarif pour le transport de sociétés et d'écoles. Pour les écoles, etc., il n'est plus prévu que deux degrés d'âge (au lieu de trois) depuis le 1^{er} avril, savoir:

- a. L'actuel 1^{er} degré d'âge pour les classes correspondant à la première, jusques et y compris la dixième année scolaire, ou pour les écoliers n'ayant pas encore dépassé l'âge de 16 ans;
- b. Le nouveau II^e degré d'âge (ancien III^e degré) pour les classes correspondant à la onzième année scolaire et aux suivantes, ou pour les écoliers de plus de 16 ans qui n'ont cependant pas encore dépassé l'âge de 20 ans.

Les taxes de l'ancien II^e degré d'âge ont dû être supprimées, parce qu'elles auraient été plus élevées que les demi-taxes pour société.

9. Un *minimum de perception*

- de 3 fr. pour la 1^{re} classe,
- de 2 fr. 10 pour la 2^e classe et
- de 1 fr. 50 pour la 3^e classe

a été introduit le 1^{er} avril pour les *billets d'excursion* en vente à *Bâle CFF* et à *Genève-Cornavin*. Au reste, ces billets sont soumis aux mêmes suppléments de taxe que les billets de simple course.

10. Les *minimums de taxe* prévus pour les billets délivrés aux membres des familles de militaires pour les visites qu'ils font à ceux-ci pendant le service actif, ont été portés, le 1^{er} avril,

- de 2 fr. 80 à 4 fr. 20 en 2^e classe, et
- de 2 fr. à 3 fr. en 3^e classe.

11. Une facilité extraordinaire, débordant le cadre des prescriptions concernant les transports militaires par chemins de fer et bateaux pendant le service actif, est concédée, depuis le 1^{er} mai, aux *internés militaires* (membres d'armées étrangères, en uniforme ou en civil, y compris les prisonniers de guerre évadés de camps étrangers et les déserteurs), en ce sens qu'ils bénéficient, pour les voyages de service et les autres voyages qu'ils font pour des raisons indépendantes de leur volonté (pour aller toucher du matériel, pour rejoindre la place de travail qui leur est assignée, pour aller chez un médecin, etc.) pendant leur séjour dans un camp d'internés, de la demi-taxe ordinaire de simple course ou d'aller et retour avec, le cas échéant, la surtaxe pour train direct, en tant que les frais de voyage sont à la charge de la Confédération.

12. Le *nouveau tarif des abonnements à réseau combiné* est entré en vigueur le 1^{er} avril. Il a abrogé et remplacé les prescriptions contenues dans le tarif des abonnements de parcours pour les abonnements pour parcours combinables (série IV).

Le nouveau tarif contient principalement les innovations suivantes:

- a. Le nombre des tranches de l'abonnement payable par acomptes a été porté de trois à quatre; chaque tranche est valable trois mois. Le prix de la première tranche s'élève, comme jusqu'ici, à 40 % du prix annuel, et celui des trois autres à 20 % chacune.
- b. Les prix annuels sont arrondis de cinq en cinq francs, les acomptes au franc supérieur. Les prix annuels des abonnements payés comptant n'ont pas été changés, à part les majorations résultant de l'arrondissement des prix. Le prix annuel des abonnements payables par acomptes est 1½ % plus élevé que celui des abonnements payés comptant.
- c. Un mode de paiement par timbres-quittances a été introduit pour l'abonnement payable par acomptes. Une seule carte est par conséquent utilisée pour toute la durée de validité de l'abonnement. La légitimation de retrait en usage jusqu'alors a été supprimée. Elle a été remplacée par un double du bulletin de commande qui est laissé entre les mains de l'abonné, et que celui-ci doit présenter à la commande des tranches subséquentes.

13. Le service de compensation italo-suisse ne fonctionnant pas, il est impossible de transférer d'Italie en Suisse le produit de la vente des billets suisses. Dans ces conditions, nous avons, au mois de mai, invité les agences de voyage en Italie à suspendre temporairement dans ce pays la *vente des billets suisses*. La vente n'a été maintenue que dans nos agences de Rome et de Milan, qui ont été invitées à la limiter au strict nécessaire.

14. Depuis le 1^{er} juin, la *réduction de taxe de 33⅓ % pour échantillons* est aussi accordée pour les véhicules (voitures à bras, remorques de bicyclettes, etc.), sur lesquels sont placées des malles d'échantillons.

15. Il n'est pas rare que, sur de petites distances, des voyageurs groupent leurs bicyclettes en un seul envoi, ou les expédient avec d'autres bagages, dans le dessein d'éviter le *paiement de la taxe de zone minimum ou de la taxe-bagages minimum*. Pour y parer, nous avons, à fin juin, invité les services intéressés à ne plus percevoir en ce cas la taxe minimum par envoi, mais pour chaque bicyclette.

16. Les changements survenus vers la fin de l'année dans la situation internationale ont permis de rétablir un *service direct* entre la Suisse et la France. Des instructions provisoires ont été édictées les 18 novembre et 1^{er} décembre pour le transport des voyageurs et des bagages entre quelques gares suisses et Divonne-les-Bains via Crassier, et Pontarlier via Les Verrières. Les instructions ne sont valables que pour un nombre limité de relations en trafic frontière immédiat; elles prévoient l'émission de billets directs et l'enregistrement direct des bagages.

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

a. Abonnements pour parcours déterminés:

		Nombre d'abonnements déli- vrés (avec et sans surtaxe pour train direct)	
		1944	1943
<i>a. Abonnements pour parcours déterminés:</i>			
Série A:	Abonnement pour 20 courses simples à exécuter en trois mois. . . .	65 465	67 541
Série B:	Abonnement pour 10 courses aller et retour à exécuter en trois, quatre ou six mois	99 533	86 673
Série B I:	Abonnement pour 10 courses aller et retour à exécuter en un mois	139 294	129 002
Série I :	Abonnement ordinaire pour un nombre illimité de courses	97 285	91 263
Série I ^a :	Abonnement ordinaire pour deux courses journalières simples. . . .	121 097	111 412
Série II :	Abonnement d'écolier pour un nombre illimité de courses	248 627	232 736
Série II ^a :	Abonnement d'écolier pour un nombre illimité de courses certains jours seulement	88 562	81 805
Série III :	Abonnement d'ouvrier pour une course aller et retour par jour ouvrable	654 911	644 927
Série III ^a :	Abonnement d'ouvrier pour deux courses aller et retour par jour ouvrable	142 612	136 412
Série III ^b :	Abonnement d'ouvrier pour visites à la famille	22 099	22 401
Total		1 679 485	1 604 172

b. Abonnements à réseau combinable ¹⁾:

Nombre d'abonnements délivrés (avec et sans surtaxe pour train direct):

en 1944: 3 398

en 1943: 3 150

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

en 1944: 1 785 667 fr.

en 1943: 1 701 746 fr.

c. Abonnements généraux:

<i>c. Abonnements généraux:</i>		Nombre d'abonnements délivrés	
		1944	1943
Pour <i>une</i> personne et valables			
8 jours.		8 193	9 960
15 »		7 657	7 012
Cartes complémentaires		4 793	3 406
12 mois		2 229	1 744
1 ^{er} acompte		22 173	21 123
2 ^e —12 ^e acompte		191 904	181 429
Pour <i>deux</i> personnes de la même entreprise et valables			
12 mois		179	127
1 ^{er} acompte.		1 003	943
2 ^e —12 ^e acompte.		10 886	9 801

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

1944	au total	1943	1944	part des CFF	1943
25 526 795 fr.		22 922 271 fr.	21 234 910 fr.		19 229 186 fr.

d. Abonnements pour demi-billets:

		Nombre		Produit de la vente			
		d'abonnements	délivrés		au total		part des CFF
		1944	1943	1944	1943	1944	1943
pour	3 mois. . .	5 962	5 265	1 082 710 fr.	908 425 fr.	958 639 fr.	804 326 fr.
»	12 » . . .	3 039	2 611				

e. Billets combinés suisses:

Nombre de billets délivrés		Produit de la vente		part des CFF	
1944	1943	au total	1943	1944	1943
79 069	76 622	2 049 104 fr.	2 170 735 fr.	1 415 534 fr.	1 498 982 fr.

f. Billets internationaux à coupons combinables:

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

¹⁾ L'abonnement, qui est émis sous cette forme depuis le 1^{er} avril 1944, correspond à l'ancien abonnement pour parcours combinables (série IV). Les tranches trimestrielles sont converties en cartes annuelles.

C. Service des animaux

1. S'appuyant sur l'arrêté du Conseil fédéral du 24 décembre 1943, les entreprises de transport intéressées au tarif suisse des animaux perçoivent sur les taxes tarifaires un supplément de 10 % qui

Animaux de la	Petite vitesse		Grande vitesse	
	sur le minimum de taxe de	un supplément de	sur le minimum de taxe de	un supplément de
Classe I	6.— fr.	1.— fr.	8.50 fr.	1.50 fr.
» II a	4.— »	1.— »	5.50 »	1.50 »
» II b	3.— »	—,50 »	4.20 »	—,80 »
» III	1.— »	—,20 »	1.40 »	—,30 »
» IV	—,60 »	—,20 »	—,80 »	—,40 »

b. lorsque les envois sont taxés d'après le poids au tarif-bagages: un supplément de 10 c. sur le minimum de perception de 50 c.

2. En vue de venir en aide aux paysans des vallées grisonnes, le département fédéral de l'économie publique, avec la collaboration et l'aide des organes ferroviaires, a pris des mesures pour intensifier, du 6 septembre au 30 novembre, l'écoulement du bétail dans la région d'élevage de la race brune (Suisse centrale et orientale). La Confédération s'est chargée d'une partie des frais de transport, savoir: 50 % de ces frais (port et frais accessoires) pour le bétail d'élevage et de rente de la Haute et de la Basse-Engadine, ainsi que des régions de Münster et Poschiavo, qui est expédié en plaine; 30 % pour le bétail de foire du Plateau, qui est expédié en aval; 20 % pour le bétail vendu aux foires de Coire, Ems, Grüşch, Jenaz, Landquart et Schiers.

3. L'application du règlement concernant l'octroi de réductions de taxe pour les objets destinés à des expositions a été accordée pour 142 expositions d'animaux et 10 expositions de marchandises.

D. Service des marchandises

1. Par arrêté du Conseil fédéral du 24 décembre 1943, le département fédéral des postes et des chemins de fer a reçu pouvoir d'autoriser les entreprises de chemin de fer et de navigation soumises à sa surveillance à percevoir des suppléments de taxes ne dépassant pas 10 % des taxes maximums actuellement en vigueur.

En trafic interne des Chemins de fer fédéraux, en trafic direct suisse et en trafic avec l'étranger, les suppléments ont été introduits le 1^{er} mars 1944.

Sur toutes les taxes du trafic interne et direct suisse des marchandises, il est perçu un supplément uniforme de 10 % arrondi aux 10 centimes supérieurs. Afin toutefois de ménager le trafic à grandes distances, il n'est au maximum perçu que le supplément atteint pour 150 km sur les barèmes normaux de taxes.

Le port minimum par envoi a été porté de 50 à 60 c.

Dans les tarifs avec l'étranger, qui sont établis en grande partie sous forme de tarifs dits de soudure, les taxes suisses de soudure ont été frappées d'une majoration de 10 % arrondie au décime plein, mais ne dépassant pas les suppléments maximums.

ne peut cependant dépasser le montant afférent à une distance de 150 km. Il est perçu au minimum:

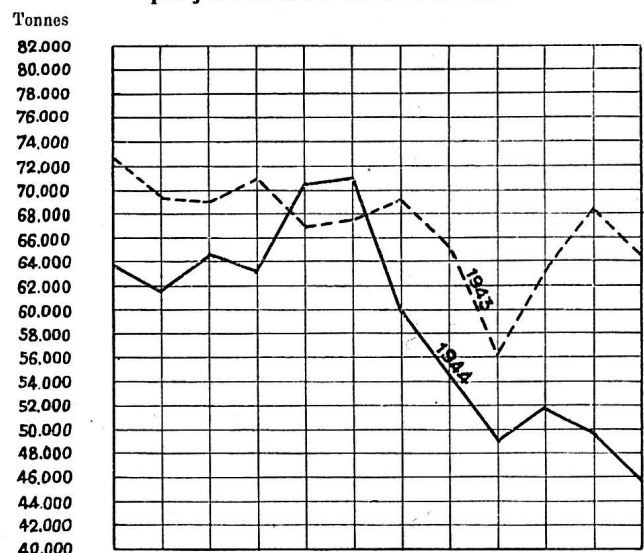
a. Lorsque les envois sont taxés d'après le nombre des animaux:

Le supplément est également perçu en trafic de transit. Dans la mesure où sont appliqués des tarifs suisses de transit — et non pas des tarifs internes, d'importation ou d'exportation —, les suppléments ne sont pas soumis à une limite; en d'autres termes, le supplément de 10 % est intégralement perçu.

2. Dans le tarif international des marchandises (TIM) du 1^{er} octobre 1938, les restrictions relatives aux remboursements et au paiement des frais de transport en trafic avec la France, ont fait l'objet d'une nouvelle réglementation, et les prescriptions analogues en trafic Italie-Bohême et Moravie et vice versa en transit par la Suisse, adaptées à celles qui sont déjà en vigueur dans le trafic entre l'Allemagne et l'Italie.

Figure 11

Tonnage des marchandises transportées par jour ouvrable en 1943 et 1944



Janv. Févr. Mars Avril Mai Juin Juillet Août Sept. Oct. Nov. Déc.

Le montant maximum des débours pouvant grever les transports de fruits en trafic italo-allemand a été porté à 15 rm. (au lieu de 10 rm.) par envoi.

3. Dans l'annexe V au règlement de transport suisse, les prescriptions concernant l'emballage de l'air, de l'oxygène et de l'azote liquides, ainsi que des acides minéraux liquides, ont fait l'objet d'une nouvelle réglementation.

4. Comme les années précédentes, la réduction de 50 % de la taxe de transport des semenceaux de

pommes de terre provenant de cultures visitées et reconnus sains et purs de sorte, prévue par l'art. 22 des *prescriptions générales de tarif* pour la période du 15 octobre au 15 mai, est accordée depuis le 15 septembre 1944 déjà, et elle le sera jusqu'au 31 mai 1945. Cette réduction est également octroyée aux semenceaux de secours indigènes.

La classification des marchandises a subi les modifications suivantes:

Les notions de «coke de scories» et de «scories de charbon» ont été précisées. Au point de vue tarifaire, le coke de scories dont la teneur en matières combustibles est de 50 % et plus, est traité comme coke. En revanche, le coke de scories dont la teneur en matières combustibles est inférieure à 50 %, est assimilé aux scories de charbon et traité comme les autres scories.

En raison de la disette actuelle de produits fourragers, les autorités compétentes ont autorisé, dans le cadre des mesures prises en faveur des vaches laitières, la vente d'un mélange fourrager composé de farine de tourteaux et de farine de vesces. Ce produit est taxé jusqu'à nouvel avis à la classe IV (au lieu de la classe II) pour wagons complets et à la classe 2 pour colis de détail.

La poix provenant du raffinage des huiles minérales au moyen d'acides a fait l'objet d'une position spéciale, qui a été attribuée au t. e. 25. En outre, le droit au transport en wagons couverts a été accordé aux articles des positions 1245 (bicarbonate de sodium) et 1581 (orseille), et les capsules de pavot, égrenées, rangées dans la classe II pour wagons complets.

5. 125 nouveaux contrats ont été conclus, et 12 annulés.

L'enquête introduite en connexion avec des demandes de concessions pour des entreprises de transport par autocamions a été close.

6. Le 1^{er} janvier, l'œuvre du secours suisse d'hiver a été absorbée par l'office fédéral de guerre pour l'assistance (O. G. As.). A la même date, les prescriptions relatives à l'octroi de facilités de transport en faveur de cette institution ont été adaptées au nouvel état de choses.

Les Chemins de fer fédéraux ont transporté pour la Croix-Rouge suisse et internationale 117 068 tonnes (environ 10 000 wagons) de dons, ce qui représente, en ports, un sacrifice de 3 939 634 fr.

7. La validité de la taxe fixe de 50 c. perçue pour le transport en retour des caisses vides ayant servi à des envois de crème glacée, est prorogée d'une nouvelle année, jusqu'au 30 avril 1945.

8. Pour faciliter le transport des hannetons aux centres de préparation de Genève et de Bâle-St-Jean, les entreprises de transport intéressées au service direct suisse des marchandises accordent pour ces envois les taxes de la classe 2 pour expéditions partielles et celles du tarif exceptionnel n° 22.

9. Le *tarif exceptionnel n° 50* pour produits agricoles d'origine suisse a été complété par une nouvelle série de prix pour chargements G. V. d'au moins 10 000 kg.

10. Des *taxes exceptionnelles* ont été introduites pour le transport de minerai de fer de Tiefenkastel

à Oey-Diemtigen, de dérivés de l'acétylène de Viège à Bâle-Kleinhüningerhafen et d'acide sulfurique d'Uetikon à Domat-Ems.

La validité des taxes exceptionnelles pour chlore liquide de Monthey à Gisikon-Root et Luterbach, qui expirait le 31 décembre 1943, a été prolongée d'une nouvelle année.

11. Après l'installation de la traction électrique sur la ligne de la Broye, les *détournements de trafic* prescrits en 1941 et en 1943 pour dégager cette ligne ont pu être supprimés.

Aux termes d'une nouvelle convention relative au partage du trafic, les détournements de trafic qui avaient été convenus dans les mêmes années avec le groupe des chemins de fer d'Huttwil (LHB, HWB, RSHB), ont pu être supprimés également.

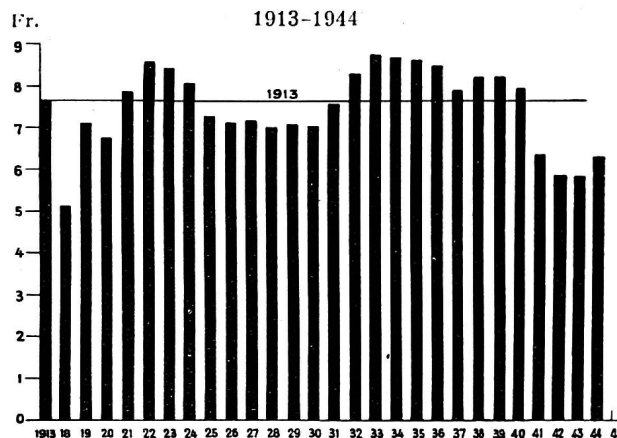
Les fascicules de tarif pour le service direct avec les chemins de fer de l'Emmental, Berthoud-Thoune, Soleure-Moutier, Langenthal-Huttwil, Huttwil-Wolhusen et Ramsei-Sumiswald-Huttwil ont été abrogés le 31 décembre. Ils sont remplacés par un tarif commun de toutes ces compagnies.

12. Dans le *tarif-marchandises direct germano-suisse*, les tarifs exceptionnels pour houblon et bioxyde d'hydrogène en provenance de l'ancien territoire du Reich, le fascicule 7 pour le transport de malt en provenance de Bohême et Moravie et le tarif exceptionnel pour pierres de même provenance ont été supprimés, aucun transport n'ayant plus eu lieu depuis assez longtemps.

13. La taxe de manœuvre perçue en service avec les *ports du Rhin* de Bâle-campagne et de Bâle-Ville a été portée de 35 à 45 c. par 1000 kg.

Figure 12

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



14. En *trafic entre les ports danubiens allemands et la Suisse*, le tarif spécial 2 pour céréales et légumes à cosses a dû être réédité par suite du relèvement des taxes allemandes. Un nouveau tarif spécial 10 pour marchandises de toute nature a été introduit.

15. Un 1^{er} supplément a été publié pour la partie I (Prescriptions de tarif et classification des marchandises) du *tarif-marchandises Suisse-Italie*.

A partir du 16 décembre, tous les frais accéssoires italiens ont été majorés de 100 %.

16. Le trafic d'union *ungaro-suisse* a été étendu à 28 nouvelles gares qui étaient autrefois situées sur territoire yougoslave.

Le 1^{er} septembre, l'acheminement par l'Italie a été supprimé.

De nouveaux tarifs spéciaux ont été introduits pour le transport de magnésite (n° 16) et de coke de pétrole (n° 17). Le tarif spécial, n° 12 pour pommes de terre a été supprimé. Le fascicule 8 pour huiles minérales a été réédité, et un II^e supplément a été publié au fascicule 1 pour céréales.

L'augmentation de 25 % des tarifs hongrois déjà introduite en 1943 par voie de suppléments dans les différents fascicules de tarif, a été, au cours de l'année, incorporée à ceux-ci.

17. Le sirop de sucre a été admis dans le tarif spécial pour sucre du tarif de l'Union de chemins de fer slovaque-suisse.

18. Les *Chemins de fer de l'Etat croate* ont majoré leurs tarifs de 50 % à partir du 1^{er} avril. A la même date, cette majoration a été introduite dans les tarifs spéciaux 1 à 10 de l'Union de chemins de fer croate-suisse.

19. En trafic *germano-italien*, les taxes pour sucre de betteraves ont été majorées, et des prix spéciaux introduits pour le transport en Italie de fibres artificielles, de machines en fer, de chlorure de sodium et de soude. Des prix spécialement réduits ont été créés pour le transport, d'Italie en Allemagne, de résidus de pyrites grillées destinés à la fabrication de fer et d'acier. Les envois sont transportés dans des wagons à charbon retournant en Allemagne.

La validité du tarif exceptionnel pour fibres vertes (chanvre, etc.) d'Italie en Allemagne, qui expirait à fin décembre, a été prolongée d'une nouvelle année.

Les taxes pour le transport de bauxite, de phosphorite et de minerai de fer en Allemagne, ainsi que de pâte de bois chimique et de pièces en fer d'origine scandinaves à destination de l'Italie, ont été abrogées.

Le tarif des charbons a été pourvu de taxes pour des transports de la région des mines de lignite des Sudètes sur l'Italie.

A la demande des Chemins de fer du Reich, plus de 300 gares de l'Union ont été biffées dans les tarifs directs.

E. Publicité

1. La commission consultative des services de propagande des CFF s'est réunie une fois au cours de l'année pour examiner le projet concernant la participation des entreprises de transport à la campagne de propagande en faveur de la création de possibilités de travail.

2. Le bureau de renseignements que nous exploitons depuis 1942 à Lugano, en commun avec les PTT, a été transformé et considérablement agrandi par l'adjonction d'un local contigu qui était jusqu'ici occupé par un bureau de voyage.

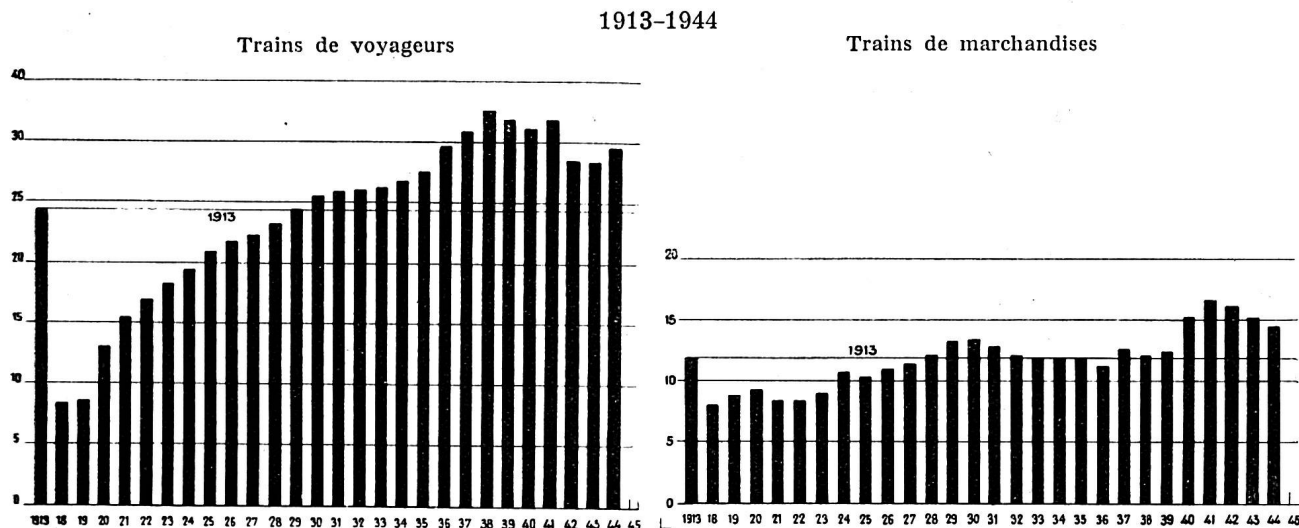
Nous avons inauguré, le 18 décembre, dans le bâtiment de la Direction du II^e arrondissement à Lucerne, un bureau de renseignements et de voyages aménagé de façon moderne, qui est destiné à desservir la clientèle indigène et étrangère.

3. Nous avons continué à changer systématiquement les images ornant les voitures et les wagons-restaurants.

4. Des deux affiches publiées au début de la saison des voyages, «Par le rail, au grand air» et «Heureuse jeunesse grâce au bon de voyage des entreprises suisses de transport», dues à des projets du peintre Ernest Morgenthaler, la seconde a été primée par le jury institué par le Département fédéral de l'intérieur.

5. Nous avons publié au cours de l'année le matériel de propagande suivant: le prospectus des abonnements généraux tiré à 100 000 exemplaires, le nouveau prospectus des abonnements de vacances, édité en 150 000 exemplaires, le calendrier CFF, dont nous avons distribué 35 000 exemplaires dans les trois langues officielles du pays, ainsi que 350 000 cartes à colorier d'après des dessins de Hans Fischer, que nous avons offertes à la jeunesse scolaire comme cadeau de Noël. A l'entrée de l'hiver, nous avons édité pour les villes de Berne, Lucerne, Zurich, Bâle, Genève, St-Gall et Winterthour, 35 000 horaires réduits à l'intention du public sportif, et organisé en même temps une campagne de propagande qui avait pour sujet: «Se renseigner

Figure 13
Nombre de trains par jour et par km de ligne



sur les horaires et les conditions météorologiques, au numéro 11 du téléphone et aux bureaux de voyages des CFF».

6. Notre service de conférences, qui s'est enrichi de nouveaux films en couleur sur l'Emmental

et le Jura ainsi que d'un dessin animé en faveur du service de porte à porte, a donné 433 représentations avec films et projections lumineuses devant 63 255 adultes et 38 114 écoliers.

VIII. Gares et trains

A. Généralités

1. Nous avons conclu un accord avec le Comité international de la Croix-Rouge au sujet de l'organisation d'un train-exposition. Composé de trois wagons-restaurants et d'un fourgon, ce train a circulé du 29 avril au 30 juillet et a stationné dans 70 localités.

Nous avons mis à la disposition de la Croix-Rouge, à Chiasso, pour l'entreposage de paquets destinés aux prisonniers de guerre, des halles aux marchandises dont nous n'avions provisoirement pas besoin.

2. Nous avons conclu des contrats avec un assez grand nombre d'expéditeurs au sujet de l'immatriculation de 60 wagons de particuliers dans le parc CFF, ainsi que de l'utilisation de 100 petits containers et de 9 grands containers en trafic interne suisse.

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 245 apprentis du service des trains.

2. Des examens de capacité ont eu lieu pour les 184 apprentis du service des gares qui, entrés en 1942, ont achevé leur apprentissage au cours de l'exercice et pris part à un cours final de quatre semaines.

3. A l'intention du personnel chargé de la manipulation des marchandises, nous avons organisé des cours d'instruction durant lesquels, à l'aide de photographies et de films pris tout spécialement, nous avons montré avec succès comment il est possible d'éviter les avaries, les pourvoiements et les pertes de marchandises.

C. Service des voyageurs

1. Nous avons pu assurer sans perturbations notables les transports de voyageurs, toujours aussi intenses, et le trafic militaire, qui s'est considérablement accru durant l'exercice et dont nous parlerons plus en détail au chapitre XI.

2. Le transport des voyageurs par les points frontières italo-suisse a été suspendu pendant toute l'année. En trafic avec la France, seul le point frontière de La Plaine a été ouvert, jusqu'au 7 juin; le service a repris par Genève-Eaux-Vives le 10 novembre, par Crassier-La Rippe le 18 novembre, et par Les Verrières le 1^{er} décembre.

3. Un grand nombre de soldats allemands grièvement blessés ou tuberculeux ont été rapatriés d'Italie, par Chiasso, dans plusieurs trains sanitaires italiens, ainsi que de Nyon, Lausanne et Le Locle, dans des voitures CFF. De plus, nous avons organisé, par trains sanitaires CFF, un échange de prisonniers de guerre français et allemands gravement blessés, par Le Bouveret et Constance.

Plusieurs transports de réfugiés juifs venant de Hongrie sont arrivés à St. Margrethen et ont été acheminés à l'intérieur du pays. Nous avons en outre transporté environ 200 réfugiés civils français malades d'Allemagne en France, par St. Margrethen et Les Verrières, 9000 réfugiés français de Porrentruy aux Verrières, quelque 15 000 femmes et enfants de l'Ajoie et 10 000 autres réfugiés civils et militaires à l'intérieur du pays. Enfin, quelque 6000 prisonniers de guerre évadés ont été rapatriés.

D. Service des marchandises

1. Le trafic suisse des marchandises a de nouveau été important tout au long de l'année. Parmi les principaux facteurs qui ont contribué à l'accroître, citons l'extension des cultures, la très forte récolte de fruits, le ravitaillement de gros effectifs de l'armée en vivres, fourrage, munitions et matériel, ainsi que les nouvelles restrictions apportées au trafic routier, par suite du manque de pneus et de carburants. Nous avons chargé en moyenne, par jour ouvrable, 8000 wagons, dont 4500 de colis isolés, de bétail et de lait. Dans son ensemble, le trafic des marchandises a pu se dérouler sans grande difficulté.

2. En vue d'assurer le ravitaillement du pays, nous avons de nouveau envoyé un nombre considérable de wagons suisses vides hors de nos frontières. Vers la fin de l'année, ce nombre a notablement diminué, en raison des circonstances, tandis que les temps de parcours ont augmenté. Comme, par ailleurs, les transports militaires ont été volumineux, le parc des wagons n'a cessé d'être mis à très rude contribution.

3. Le trafic des marchandises avec la France, les ports de mer français et en transit par ce pays a été complètement interrompu à partir du 8 juin. A fin septembre, un trafic de marchandises restreint a pu reprendre avec les régions frontières libérées, par Genève, puis, plus tard, par Les Verrières.

En raison des hostilités en Alsace, le service est interrompu depuis le 22 novembre sur la ligne St-Louis-Bâle. Sur la ligne de la rive droite du Rhin, par Bâle DRB, la circulation des trains a été irrégulière; aussi le trafic avec l'Allemagne a-t-il

emprunté principalement les autres points frontières.

De Suisse en Italie, le trafic a été complètement paralysé; en sens inverse, les transports n'ont été qu'insignifiants.

Au cours du troisième trimestre, à la suite des événements militaires, les envois de marchandises n'ont plus été acceptés pour la Belgique, les Pays-Bas, la Grèce, la Serbie, la Bulgarie, la Roumanie, la Turquie et une partie de la Slovaquie; au cours du IV^e trimestre, les expéditions pour la Hongrie ont aussi été bloquées.

Les arrivages de charbon et les importations en provenance des pays de l'Est ont fortement diminué au cours du deuxième semestre.

Le trafic avec les pays du Nord a pu passer par Warnemünde-Gedser et Lübeck.

Le trafic de transit Nord-Sud et inversement, qui se déroule exclusivement par Chiasso et Luino depuis le 14 octobre, et principalement par les points frontières situés à l'Est de Bâle, depuis le 22 novembre, n'a cessé de fortement reculer jusqu'à la fin de l'année.

E. Horaire

1. En dehors des arrangements pris à la conférence sur les relations internationales par trains directs de voyageurs en 1944/45, qui s'était tenue à Strbské Pleso (Slovaquie) du 4 au 9 octobre 1943, aucun accord n'a été conclu pour la période de 1945/46.

2. Au cours de la procédure d'approbation de l'horaire valable à partir du 8 mai 1944, 398 requêtes ont été annoncées; 285 d'entre elles concernaient les Chemins de fer fédéraux. Il y a lieu de mentionner, en particulier: 113 requêtes tendant à l'introduction de nouveaux trains ou au prolongement de parcours de trains existants, 52 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. 112 de ces revendications ont été totalement ou partiellement prises en considération, tandis que 160 étaient retirées par les gouvernements cantonaux. 13 requêtes ont été soumises à l'Office fédéral des transports, qui les a toutes rejetées.

3. En vue de décharger les trains existants, d'atténuer ce que les restrictions ont de plus dur et d'améliorer l'horaire sur les lignes nouvellement électrifiées, nous avons prévu, dans l'horaire annuel 1944/45, un surcroît de parcours d'environ 4150 km-trains par jour sur les lignes électrifiées et 1100 km-trains sur les lignes exploitées à la vapeur.

4. Le Département fédéral des postes et des chemins de fer a fixé à la période du 7 mai 1945 au 5 mai 1946 la validité du prochain horaire annuel.

5. En Allemagne, ainsi qu'en Italie et en France occupées, l'heure allemande d'été a été introduite dans la nuit du 2 au 3 avril. L'Allemagne et l'Italie septentrionale sont revenues à l'heure de l'Europe centrale dans la nuit du 1^{er} au 2 octobre.

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

1. Etant donné le fort accroissement du trafic survenu ces dernières années et l'augmentation des frais de personnel et de matériel, nos dépenses pour le service des chemins de fer raccordés, dans les gares communes, ont sensiblement augmenté. Nous avons recalculé les frais et, par mesure de précaution, nous avons dénoncé à fin 1944 les principaux contrats de cojouissance avec indemnité à forfait, afin que les indemnités contractuelles de cojouissance puissent être adaptées à notre surcroît de frais.

2. Des indemnités majorées ont été convenues pour la cojouissance des stations de Wollhusen par le chemin de fer Huttwil-Wollhusen, et de Loèche par le chemin de fer Loèche-Loèche-les-Bains.

IX. Traction et ateliers

A. Achat et équipement de matériel roulant

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

- 2 locomotives électriques de ligne de la série Ae $\frac{4}{6}$,
- 14 locomotives électriques de manœuvre de la série Ee $\frac{3}{3}$,
- 1 locomotive à turbine à gaz de la série Am $\frac{4}{6}$,
- 1 voiture de type léger de la série AB^{4u},
- 6 voitures de type léger de la série BC^{4u},
- 1 voiture RIC de la série C^{4u},
- 4 wagons-restaurants de type léger de la série Dr^{4u},
- 3 fourgons de type léger de la série F^{4u},
- 2 fourgons de type léger, avec compartiment postal, de la série FZ^{4u},
- 120 wagons ouverts de la série L⁶¹,
- 105 wagons ouverts de la série M⁷.

2. Nous avons commandé le matériel roulant à voie normale ci-après:

- 6 locomotives électriques de ligne de la série Re $\frac{4}{4}$,
- 7 locomotives électriques de manœuvre de la série Ee $\frac{3}{3}$,
- 2 voitures de la série AB^{4u},
- 6 voitures de type léger de la série C^{4u},
- 2 wagons-restaurants de type léger de la série Dr^{4u},
- 10 fourgons de type léger de la série F^{4u},
- 2 ambulants postaux de type léger de la série FZ^{4u},
- 50 wagons ouverts de la série L⁶¹,
- 3 tracteurs électriques à 350 CV de la série Te,
- 9 tracteurs électriques à 135 CV des séries Te et Tea.

3. Nous avons transformé le matériel roulant ci-après:

Voie normale:

- 5 locomotives de la série Ce $\frac{6}{8}$ II en locomotives Be $\frac{6}{8}$,
- 7 voitures AB^{4u} en C^{4u},
- 5 anciens wagons de particuliers en wagons couverts de la série K²¹,
- 41 voitures, fourgons, wagons et wagons de service de type ancien en wagons ouverts de la série L³,
- 1 wagon de particulier en un wagon ouvert de la série M⁴,
- 1 wagon en une ballastière de la série S⁴¹,
- 22 voitures, wagons, wagons de service et wagons-magasins en wagons de service de la série X.

Voie étroite:

- 2 voitures et wagons de service de type ancien en wagons ouverts de la série M.

B. Traction

1. Pour couvrir nos besoins probables en personnel de locomotive, nous avons engagé 84 ajusteurs.

2. Le nouveau chasse-neige électrique X rot e/50 commandé pour la ligne du Brunig a été livré le 15 décembre.

3. Le 1^{er} octobre, nous avons définitivement acquis la locomotive à turbine à gaz, de la série Am $\frac{4}{6}$ 1101; cette locomotive, construite par la S. A. Brown, Boveri & Cie., à Baden, avait fait ses preuves pendant l'année où nous l'avions utilisée dans l'exploitation régulière.

4. Ayant obtenu suffisamment d'huile pour faire 200 km par jour, nous avons pu, les 24 janvier et 7 février, remettre en service les locomotives diesel électriques Am $\frac{4}{4}$ 1001 et 1002.

5. Le 23 mars, le wagon-restaurant Dr ^{4u} 10101 de construction légère en acier, a fait une course d'essai pleinement réussie sur le parcours Schlieren-Bâle-Schlieren; le restaurant était exploité. Simultanément, le premier wagon RIC de la série AB^{4u}, de type léger en acier, a fait sa première course; il a été ensuite placé dans une course régulière Bâle-Chiasso-Bâle. Depuis fin juillet circule également sur le même parcours un wagon RIC de la série C^{4u}, de construction légère en acier, le premier de cette nouvelle série de véhicules.

6. Aux fins d'améliorer les possibilités d'utilisation des deux automotrices rapides électriques de la série RC^{e2}/₄ 201 et 202, nous avons équipé ces véhicules avec des appareils normaux de traction et de choc; de la sorte, il leur est possible de prendre une ou deux remorques sur les parcours à faible rampe.

7. Pour assurer l'important trafic militaire, il a fallu plusieurs fois avoir recours à des locomotives à vapeur, car les locomotives électriques existantes ne suffisaient pas. Du 23 mars au 2 avril, la pénurie d'énergie électrique nous a obligés à remplacer une partie des locomotives électriques de manœuvre par des locomotives à vapeur.

8. Afin de réduire la consommation du charbon, nous avons intensifié le chauffage au bois des locomotives.

9. En contre-partie des transports destinés à assurer le ravitaillement de notre pays en marchandises d'importance vitale, nous avons loué à la Société nationale des chemins de fer français, dès novembre, 15 locomotives à vapeur de la série C $\frac{5}{8}$.

10. Nos dépôts de locomotives et ateliers principaux ont remis en état le matériel roulant de la Société nationale des chemins de fer français qui était resté en Suisse pendant l'interruption du trafic avec la France.

11. Les trois fourgons automoteurs rapides de la série RFe $\frac{4}{4}$ 601—603 ont été vendus au BT et au SOB. Dix des wagons de chauffage pour trains dépourvus du chauffage électrique ont été gardés; les autres ont été démolis.

C. Ateliers

a. Entretien du matériel roulant

1. Véhicules moteurs

Les véhicules moteurs ont nécessité les travaux d'entretien suivants:

Réparations courantes	963
Réparations intermédiaires	145
Revisions	282
Total	1390

Tous les travaux d'entretien ont pu être exécutés dans nos propres ateliers.

2. Autres véhicules

Les ateliers principaux ont exécuté les travaux d'entretien suivants aux trois grandes catégories d'autres véhicules (sans les wagons de service):

	Voitures	Fourgons	Wagons
Petites réparations . . .	8074	1477	15 721
Revisions	1496	341	5 268
Réparations intermédiaires	167	5	564
Réparations principales .	46	—	278
Transformations	2	—	—
Total	9785	1823	21 831

Par rapport aux chiffres de l'année précédente, le nombre des voitures et fourgons traités dans nos ateliers a augmenté d'environ 10 à 15 %, tandis que celui des wagons n'a guère subi de modifications.

Nous avons dû traiter dans nos ateliers les véhicules suivants avariés par suite des événements militaires:

- 47 voitures et fourgons endommagés en Suisse,
- 20 wagons endommagés en Suisse,
- 2 voitures et fourgons endommagés à l'étranger,
- 218 wagons endommagés à l'étranger.

Si certains de ces dommages, dus à des coups de feu, étaient sans grande importance, d'autres, occasionnés par des bombes explosives et incendiaires, étaient fort graves.

b. Installations des ateliers

La machine pour la soudure de boudins de roues construite par les ateliers d'Yverdon a été complétée par deux têtes de soudure automatiques, tandis qu'une machine automatique de ce genre, achetée

à l'étranger, a été mise en service aux ateliers d'Olten pour les bandages de voitures et wagons.

L'annexe de la halle de montage des locomotives aux ateliers de Bellinzzone, aménagée pour l'agrandissement de l'atelier de bobinage et de réparation des moteurs, a pu être mise en service en décembre.

X. Voie et usines électriques

A. Généralités

1. Nous avons publié, sur le programme de création d'occasions de travail des CFF, une brochure qui résume le programme général de 760 millions, ainsi que le programme immédiat, inclus dans ce dernier, au montant de 230 millions.

Cette année également, nous avons poursuivi les travaux d'établissement de projets et, pour les accélérer, nous en avons adjugé quelques-uns à des entreprises privées, notamment ceux qui concernent des transformations de ponts et des bâtiments. Nous avons mené à chef 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 et les crédits nécessaires du Conseil d'administration, de commencer les travaux sitôt qu'apparaîtra le chômage.

2. Nous avons continué à enlever, de certaines gares et stations, des voies et aiguilles superflues ou peu utilisées. Grâce au matériel récupéré, nous avons pu donner satisfaction aux industriels et artisans qui demandaient du matériel de superstructure pour l'établissement ou l'extension de voies de raccordement. Le matériel qui ne pouvait pas être réutilisé pour des voies a été ramassé comme ferraille.

3. Les prescriptions, aggravées en 1943, de l'Office de guerre pour l'industrie et le travail sur l'attribution de matériaux de construction rationnés tels que le fer et le ciment, sont demeurées en vigueur durant l'exercice. Etant donné le manque croissant de ciment et de fer, nous en sommes revenus aux anciens matériaux de construction, le bois et la pierre. L'emploi du bois dans la construction des bâtiments et des marquises a permis de réduire la consommation de ciment et de fer au strict minimum. Sur les lignes nouvellement électrifiées, les supports ont été établis en bois et non plus en fer. En matière de terrassements et de bâtiments, nous avons aussi pu réaliser de grandes économies de matériaux de construction contingentés; pour les murs de soutènement et de revêtement, le béton a été plus fréquemment remplacé par des moellons ou des pierres de taille.

Il est aujourd'hui de rigueur d'économiser le plus possible les matériaux rationnés; nous y sommes largement parvenus en réduisant les travaux de construction et en introduisant les changements précités dans le mode de construire. C'est ainsi que la consommation de ciment ne s'est élevée qu'à 10 000 tonnes, contre 16 000 tonnes prévues, et celle des fers de construction à 1000 tonnes, contre 1800 tonnes.

4. L'impôt du fer imposé à notre entreprise en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 26 janvier

1943 a été fixé à 35 000 tonnes pour la période allant du 1^{er} juillet 1943 au 31 décembre 1944. En conséquence, le ramassage des vieux métaux dans les entrepôts, les ateliers, les magasins et les dépôts de notre réseau a été poursuivi, de même que la démolition d'objets superflus en fer et en métal. Nous avons utilisé ces matériaux récupérés à la place de fer neuf, en tant qu'usufruitiers, ou nous les avons livrés comme ferraille. Déduction faite des 10 000 tonnes livrées en 1943, il fallait encore trouver 25 000 tonnes en 1944. La campagne de ramassage a produit 22 800 tonnes, en sorte que les livraisons totales de ferraille au titre d'impôt sur le fer ont atteint 32 770 tonnes. Compte tenu des déchets normaux de ferraille, les Chemins de fer fédéraux ont livré plus de 60 000 tonnes de ferraille durant cette guerre.

B. Travaux neufs et de parachèvement

1. Le Conseil d'administration a accordé les crédits suivants pour l'électrification des lignes:

Yverdon-Payerne-Lyss	7 920 000 fr.
plus 224 000 fr. pour amortissements	
Busswil-Soleure-Herzogenbuchsee. .	3 614 000 »
plus 201 500 fr. pour amortissements	
Effretikon-Hinwil	2 485 000 »
plus 128 000 fr. pour amortissements	
Turgi-Koblentz	1 990 000 »
plus 75 000 fr. pour amortissements	
Stein-Säckingen-Eglisau et Bülach-Winterthur	7 632 000 »
plus 450 000 fr. pour amortissements	
Romanshorn-Schaffhouse	9 122 000 »
plus 530 000 fr. pour amortissements	

2. Le Conseil d'administration a approuvé le projet d'extension des voies et des quais de la gare aux voyageurs de Berne, dont le coût est évalué à 31 400 000 francs.

Par ailleurs, il a ratifié le projet de reconstruction, actuellement en cours d'exécution, de l'aile sud du bâtiment aux voyageurs de la gare de Schaffhouse, dont la dépense totale est de 1 362 000 fr.

3. Nous avons poursuivi les *doubléments de voies*. Les travaux sont en plein développement sur les tronçons Rapperswil-Lenzbourg et Rivera-Bironico-Taverne, tandis que les préparatifs sont en cours pour le tronçon Brunnen-Sisikon.

Sur 2917 km de lignes appartenant à la Confédération, 1113 km étaient à double voie à fin 1944.

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

Rolle, suppression de la traversée des voies directes et agrandissement de la station;

St-Maurice, pose de la voie 10;

Brigue, pose de deux voies pour trains de marchandises et construction d'un quai militaire;

La Chaux-de-Fonds, transformation des combles du bâtiment aux voyageurs;

Bâle, aménagement d'une installation combinée à vapeur et à eau chaude pour le buffet et les bains dans le bâtiment aux voyageurs, et agrandissement du buffet de I^{re}/II^e classe; pose d'une voie de garage pour locomotives à la gare aux marchandises et aménagement de nouveaux monte-charge dans les entrepôts (II^e étape); construction d'un bâtiment de service et d'une remise à locomotives à la gare de triage;

Sissach, construction d'un quai intermédiaire;

Olten, construction d'un nouveau bâtiment pour la poste de transit, d'un bâtiment auxiliaire et de W. C.;

Soleure g. p., construction d'un nouveau bâtiment aux marchandises et agrandissement de la halle aux marchandises;

Zürich g. p., aménagement de locaux pour le personnel dans la halle de la gare aux marchandises;

Zürich-Oerlikon, construction d'un troisième quai;

Zürich-Affoltern, agrandissement de la cour de débord;

St. Margrethen, prolongement de la halle et transfert du bureau de douane suisse dans le bâtiment aux marchandises.

5. Travaux importants en cours d'exécution:

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

Fribourg, modification des voies côté Matran et agrandissement de la gare aux marchandises;

Berne, agrandissement du bâtiment de service de la Direction générale au Brückfeld;

Bâle, pose des voies de garage A 12 et 13 à la gare de triage et construction de nouveaux monte-charge dans les entrepôts (III^e étape) de la gare aux marchandises;

Olten, pose d'une voie pour la circulation des locomotives;

Däniken, élargissement de l'entrevoie de 3,6 à 4,5 m et construction d'un quai intermédiaire;

Aarau, aménagement d'une installation électrique de chauffage préalable des trains;

Beinwil, agrandissement de la station;

Sihlbrugg-Baar, transformation du poste de block de Litti en poste d'évitement;

Sursee, prolongement des voies 7 et 8;

Amsteg-Gurtellen, construction d'une galerie de protection contre les avalanches au km 53,100;

Göschenen-Airolo, pose d'une voie de raccordement et construction d'une station de signaux au milieu du tunnel du St-Gothard;

Airolo, raccordement des voies VI et VII à la voie 16;

Siggenthal-Würenlingen, agrandissement de la station;

Zürich g. p., agrandissement de la halle d'expédition à la gare aux marchandises;

St-Gall-St. Fiden, améliorations dans le bâtiment aux voyageurs;

6. Constructions et renforcements de ponts.

Nous avons achevé les importants travaux désignés ci-après:

Remplacement du pont de la Broye près de Châtillens sur la ligne Palézieux-Payerne; remplacement du pont métallique de l'Aar, près d'Aarberg, sur la ligne Payerne-Lyss; transformation du pont de l'Oenz à Wanzwil, sur le parcours Soleure-Herzogenbuchsee, et remplacement par un pont voûté du pont en treillis des gorges de la Jona, sur la ligne Gibswil-Wald.

Nous sommes en train d'exécuter les importants travaux suivants:

Remplacement du pont métallique de la Birse, près de Bärschwil, sur le parcours Delémont-Bâle; remplacement par un pont voûté du pont en treillis sur le Guggenloch, près de Lütisburg, sur la ligne Wil-Wattwil; remplacement par une nouvelle construction en acier du pont métallique de la Thur, près d'Ulisbach, sur le tronçon Wattwil-Ebnat-Kappel.

7. Installations à basse tension et à courant faible.

Le central téléphonique automatique de la sous-station de Chiètres a été agrandi. Nous avons installé et mis en service un nouveau central téléphonique automatique à Wattwil.

Sur la ligne Genève-Vernier, nous sommes en trains de mettre sous câble les installations à courant faible.

Des haut-parleurs ont été installés et mis en service à Berne, Bâle, Olten et Lucerne. Une installation de ce genre est en cours d'aménagement à Bienne.

C. Passages à niveau

1. Nous avons supprimé 29 passages à niveau. 19 d'entre eux ont été remplacés par 9 passages inférieurs et 4 passages supérieurs. Nous avons pu éliminer 8 passages sans les remplacer; 2 autres ont été remplacés par des chemins parallèles. Le chemin de fer a participé aux travaux de remplacement, dans la mesure où il y est intéressé, par l'octroi de subventions.

2. Parmi les principaux travaux achevés, nous citerons: le remplacement du passage à niveau au km 107,202, entre Sierre et Granges, par un passage sous voies, ainsi que la suppression de 17 passages à niveau et la construction de 4 passages supérieurs et 7 passages inférieurs lors de la pose de la double voie Rivera-Bironico-Taverne.

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

D. Signaux et installations de sécurité

1. Nous avons mis en service de nouveaux enclenchements électriques à Morges, du côté Ouest de la gare aux voyageurs de Bâle, à Liestal, Lüsslingen,

Däniken, Rodi-Fiesso, Henggart, Andelfingen, Dachsen, Döttingen-Klingnau, Illnau et Rüti (Zch.). Les installations d'enclenchement d'Erstfeld et de Palézieux ont été améliorées, et celles de Zurich complétées.

2. Nous sommes en train d'améliorer l'installation d'enclenchement d'Airolo et d'aménager les nouveaux enclenchements électriques d'Avenches et d'Arch. Les enclenchements électriques de Genève et du côté Ouest de la gare de Soleure, qui étaient en cours de construction depuis assez longtemps, n'ont pas encore pu être achevés, faute de matériaux.

3. Nous aménageons en ce moment, pour la conduite automatique des trains, des aimants de voie aux signaux de passage, aux signaux avancés des signaux de sortie et aux signaux de sortie (1^{re} étape).

4. Nous avons aménagé des signaux d'essai de freins et de départ à Göschenen et sommes en train d'en installer à Lucerne. A plusieurs gares, les anciens signaux à figures ont été remplacés par des signaux lumineux de jour.

5. Le block-system a été mis en service sur la ligne Olten-Hammer-Hägendorf. Sur les parcours Neuveville-Bienne, Hägendorf-Oensingen et Meggen-Immensee, les travaux n'ont pas pu être achevés, faute de matériaux.

E. Entretien de la voie

1. Outre les travaux ordinaires, il y a lieu de mentionner la remise en état des voies détruites par les inondations des 25 août et 2 septembre entre Rüti (Glaris) et Linthal.

2. La pénurie de la plupart des matériaux nécessaires à l'entretien de la voie s'est encore accrue

durant l'exercice. Les importations de matériel de superstructure, en particulier, ont été très réduites; aussi n'a-t-il été possible d'exécuter qu'un très petit nombre de renouvellements de voies. La voie a été maintenue en bon état par un entretien intensif et par un plus grand nombre de ballastages. En vue d'économiser du ciment et du fer, nous avons utilisé si possible des pierres naturelles et du bois pour les travaux de terrassement et de maçonnerie.

F. Electrification

Nous avons poursuivi l'électrification de nouvelles lignes conformément au programme établi en prévision de la pénurie de charbon. L'exploitation électrique a pu être inaugurée sur les parcours suivants:

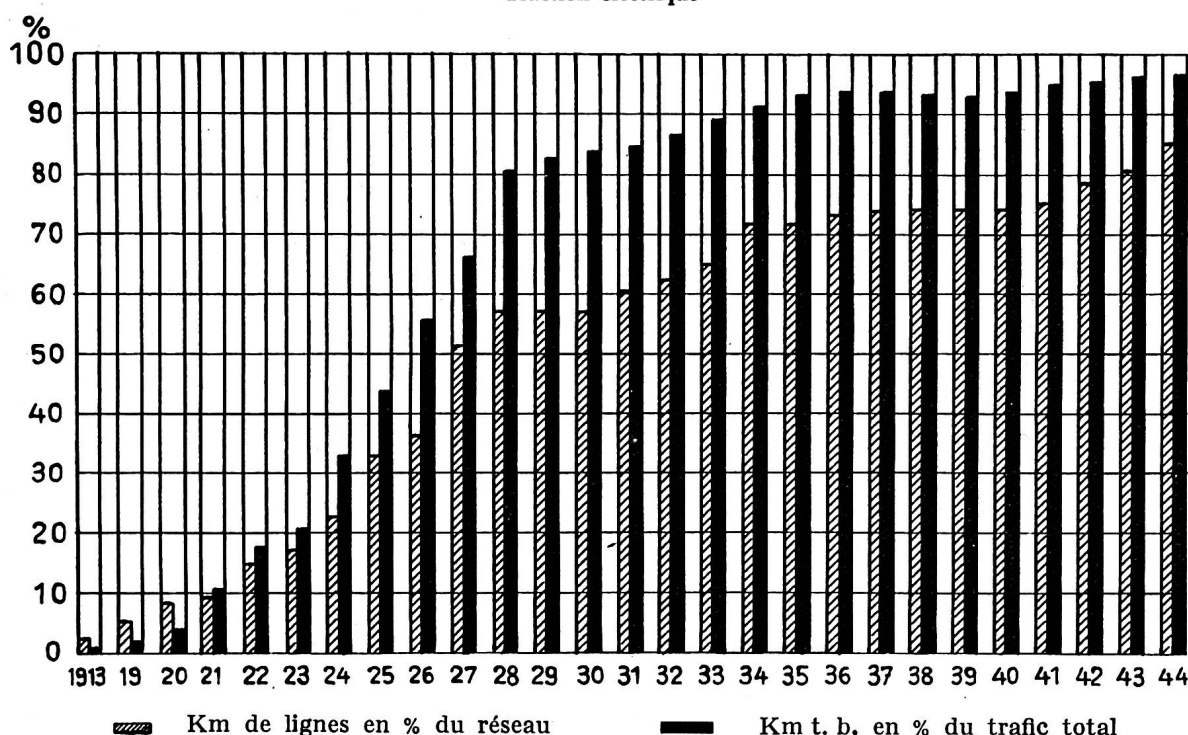
Wald-Rüti, le 30 avril,
Effretikon-Hinwil, le 7 mai,
Busswil-Soleure-Herzogenbuchsee, le 3 octobre,
Turgi-Koblentz, le 14 octobre,
Stein-Säckingen-Koblentz, le 17 décembre,
Payerne-Lyss, le 21 décembre.

Compte tenu de ces parcours, les lignes appartenant à la Confédération, d'une longueur totale de 2917 km, sont, à la fin de 1944, électrifiées sur 2475 km, ce qui représente 85% du réseau. Mais le trafic sur ces lignes constitue 97% du trafic total.

Dans divers faisceaux des gares de Lucerne et Bâle, l'extension des lignes de contact a été achevée; dans d'autres faisceaux de ces deux gares, elle est encore en cours d'exécution. Parmi les autres travaux qui se trouvent aussi en chantier, citons l'extension des lignes de contact de la gare de Fribourg, ainsi que l'installation de la ligne de contact pour la station d'évitement de Litti, entre Sihlbrugg et Baar, la station de signaux du tunnel du St-Got-

Figure 14

Traction électrique



hard, ainsi que la seconde voie Rivera-Bironico-Taverne.

Nous avons établi un programme d'électrification, au cours des prochaines années, des lignes encore exploitées à la vapeur.

G. Alimentation en énergie

1. Production et consommation d'énergie

Durant la seconde moitié de la période d'hiver 1943/44 (1^{er} janvier au 2 avril), nos disponibilités en énergie sont tombées si bas que nous avons dû avoir recours à l'énergie de secours du consortium des Forces Motrices bernoises S. A., des Forces motrices Nord-Est S. A. et de la S. A. Aar-Tessin (7000 kW). Si la neige est abondamment tombée en mars, elle a tardé à fondre en raison du froid persistant et de l'absence complète de soleil. De plus, la consommation d'énergie, déjà élevée, a été encore sensiblement accrue par des transports militaires extraordinaires. Aussi, pour pouvoir maintenir l'exploitation électrique jusqu'à la fin de cette période d'hiver, a-t-il fallu prendre de nouvelles mesures d'économie, telles qu'une réduction plus

sévère du chauffage des trains, le remplacement des locomotives électriques de manœuvre par des locomotives à vapeur et la suppression de quelques trains de marchandises. Nous avons reçu des NOK, en plus de la quantité contractuellement prévue, 3 millions de kWh d'énergie de secours, qui nous ont été livrés par échange d'eau à l'usine de l'Etzel.

L'été 1944 a été caractérisé par la sécheresse, surtout au Tessin. L'apport d'eau dans le lac Ritom a été inférieur au minimum connu jusqu'ici. Malgré un reste de l'année précédente de 2,5 millions de m³, et bien que l'usine ait été presque complètement déchargée jusqu'à fin octobre, le lac n'a pas pu être entièrement rempli. Il manquait 1,5 million de kWh. Le lac de Barberine a pu être rempli conformément au programme.

En vue de couvrir les besoins probables en énergie pour la période d'hiver 1944/45, nous avons dû commander 20 millions de kWh d'énergie complémentaire. Comme les précipitations ont été très abondantes en novembre, les besoins pour l'hiver ont pu être couverts à l'aide de cette énergie complémentaire et sans qu'il fût nécessaire d'avoir recours à l'énergie de secours du consortium BKW-NOK-Atel.

Energie monophasée et triphasée produite par nos propres usines:

	Total 1944	Total 1943
Groupe d'usines d'Amsteg, Ritom, Göschenen	317 133 000	342 640 000
» » de Vernayaz, Barberine, Trient, Massaboden	259 893 000	288 463 000
Total	577 026 000	631 103 000
dont	(100 %)	(100 %)

a. par les usines de Ritom, Barberine et Vernayaz à l'aide de l'eau accumulée

147 804 000 203 955 000
(26 %) (32 %)

b. par les usines au fil de l'eau d'Amsteg, Göschenen, Vernayaz, Trient et Massaboden

429 222 000 427 148 000
(74 %) (68 %)

Energie monophasée reçue d'autres usines:

de l'usine de l'Etzel	120 839 000	79 356 000
d'autres usines	86 391 000	72 148 000
Total	207 230 000	151 504 000

Total de l'énergie monophasée et triphasée produite par nos usines et reçue d'autres usines.

784 256 000 782 607 000

Fourniture d'énergie en excédent 36 128 000 55 431 000

Fourniture d'énergie produite par nos usines et reçue d'autres usines pour l'exploitation du chemin de fer

748 128 000 727 176 000

2. Usines

Abris P. A. et dispositifs d'alerte aux eaux

A fin juin, les abris étaient achevés dans toutes les usines.

En vertu d'un arrêté du Conseil fédéral du 7 septembre 1943, il a fallu prévoir des dispositifs d'alerte près des bassins d'accumulation de Barberine, Ritom, Amsteg et du lac de Sihl, afin de pouvoir, au besoin, signaler les ruptures de barrage aux populations habitant en contre-bas. Tous les travaux étaient terminés et éprouvés à fin août.

Amsteg

Dans la forêt de Schilt, au-dessus de la centrale et de la conduite forcée, nous avons fini les travaux de consolidation des rochers et réparé les murs de soutènement éboulés du chemin de Schilt. Le transformateur n° 1, de 9000 kVA, est en fabrique pour sa transformation.

Ritom

Le lac a atteint le 9 avril (l'année dernière, le 16 avril) son niveau le plus bas, avec un abaissement de 31,6 m (26,15 m); il contenait à cette date 1,4

(4,75) million de m³ d'eau encore utilisable. Par suite de la sécheresse de l'été, il n'est remonté à son niveau le plus élevé que le 26 octobre; il était alors de 61 cm (51 cm) au-dessous de la cote maximum d'accumulation et il lui aurait encore fallu 0,8 (0,7) million de m³ pour atteindre son plein, de 27,5 millions de m³. Le 31 décembre, l'abaissement représentait 3,41 m (7,79), tandis que le volume d'eau utilisable restait de 23,3 (18,9) millions de m³. Le syphon de vidange du lac Cadagno, mis en service le 16 novembre 1943, a abaissé de 4 m le niveau de ce lac et transvasé au cours de l'hiver 1943/44 680 000 m³ d'eau, ce qui équivaut à un supplément d'énergie de 1,13 million de kWh.

Vernayaz

Nous avons apporté des améliorations à la turbine n° 1, en vue d'augmenter son rendement. D'entente avec le canton du Valais, la commune de Vernayaz et la compagnie Martigny-Châtelard, un barrage en maçonnerie sèche a été construit au-dessus du pont du chemin de fer. L'adduction du torrent de la Scie, à Finhaut, a permis de gagner 300 000 kWh pour l'hiver et celle de l'Abérieu, au Trétien, 1 150 000 kWh.

Barberine

Le lac a atteint son niveau le plus bas le 22 avril, avec un abaissement de 33,2 m et un volume d'eau utilisable de 4,8 millions de m³ (l'année précédente, 29,1 m le 17 avril, avec 7,3 millions de m³). Il était de nouveau rempli le 7 octobre (39 millions de m³); l'année d'avant, il était arrivé à son niveau maximum le 22 septembre. Le 31 décembre, l'abaissement était de 3,4 m (13,19) et le volume d'eau encore utilisable de 34,6 millions de m³ (22,6). Dans la partie inférieure du plateau d'Emosson, les travaux de canalisation de la Barberine, inachevés en 1943, ont été terminés. Près de la centrale du Châtelard, nous avons recapté le torrent du Creuzi pour le conduire dans le canal d'amenée de l'Eau-Noire.

Massaboden

A la turbine n° 3, une nouvelle roue motrice et de nouvelles aubes directrices ont été posées et mises en service. Le canal d'amenée, qui avait fortement souffert du gel, a été réparé. L'introduction de la Massa dans ce canal, à l'aide des canaux d'irrigation de Bitsch, a permis d'obtenir environ 720 000 kWh d'énergie d'hiver et 180 000 kWh d'énergie d'été.

Etzel

Le lac de Sihl a atteint le 29 mars (en 1943, le 25 mars) son niveau le plus bas, à 11,0 m (7,8 m) au-dessous de la cote maximum d'accumulation. Il contenait à cette époque 5,2 millions de m³ d'eau utilisable (21,6). La cote prescrite pour le 1^{er} juin — 2 m au-dessous du niveau maximum d'accumulation — n'a été atteinte que le 12 juin (15 juin). Le 12 juillet, le lac est parvenu pour la première fois à son point culminant, savoir 13 cm au-dessus de la cote maximum. En novembre, l'adduction des eaux s'est élevée en moyenne à 17,27 m³/sec. chaque jour, ce qui fait 3,71 fois plus que la moyenne ob-

servée durant ce même mois depuis 1901. Augmentant la production d'énergie, nous avons pu employer 65 % de cette quantité, tandis que 15,3 millions de m³ (35 %) s'écoulaient inutilisés. Le 31 décembre, le lac se trouvait à 1,79 m (3,82 m) au-dessous de son plein et le volume d'eau utilisable atteignait 75,0 (54,9) millions de m³, dont 42,0 (34,4) pour les CFF.

La construction de quatre maisons familiales touchait à sa fin le 31 décembre.

Rupperswil-Auenstein

Au cours de l'année, les travaux se sont poursuivis conformément au programme; seuls ceux de la centrale se trouvent légèrement en retard. Afin d'accélérer le montage des machines, les deux grues de la salle des machines ont été dressées sur un échafaudage provisoire. Les fondations de la centrale ont été achevées, de même que les canaux d'amenée et de sortie des turbines; le gros œuvre de la salle des machines est presque terminé. Le seuil de la dernière ouverture du barrage est en cours d'exécution. Les treuils de la première vanne-secteur sont déjà montés et la deuxième vanne est en train de l'être. A la fin de l'année, tous les travaux étaient achevés dans la zone de reflux, et la plupart des installations évacuées. Le canal de fuite, aussi, était près d'être fini; actuellement, on travaille encore à son embouchure dans l'Aar, près de Wildegg. Dans les ateliers des fournisseurs, les deux alternateurs et une turbine attendent d'être expédiés. La deuxième turbine sera bientôt terminée. Quant aux logements de service, ils étaient prêts le 1^{er} juillet.

Le 1^{er} août, l'entreprise Steiner et Cie., à Rupperswil, a fermé son usine. Il a été possible de conclure avec elle et les fabriques de ciment du Jura, à Aarau et Wildegg, des conventions au sujet des droits d'eau. A fin 1944, les dépenses de construction s'élevaient à 41 744 626 fr. au total. Le nombre des ouvriers occupés sur le chantier était en moyenne de 914. Si le manque de main-d'œuvre ou de matériel ne vient pas entraver les travaux, l'usine pourra probablement être mise en service en automne 1945.

H. Extension des cultures

Une fois de plus, les Chemins de fer fédéraux ont été dispensés de mettre des terrains à disposition de leur personnel pour y faire des plantations, comme cela est exigé des entreprises à caractère économique. Ils ont obtenu cette dispense du fait que, comme précédemment, le trafic est intense et que leurs terrains disponibles sont déjà largement cultivés. Cependant, l'état de l'approvisionnement devenant toujours plus précaire, nous avons fait, au cours de l'exercice, de nouveaux efforts pour accroître les cultures. Comme nous avons eu l'honneur de l'indiquer dans notre dernier rapport annuel, 1 819 000 m² étaient déjà affectés l'année passée à la culture des légumes et des produits agricoles. Désireux d'étendre encore la superficie des terrains cultivables, nous avons accordé des crédits pour le nivellement de terrains, l'apport de terre végétale, le défrichage, etc. De nouvelles terres d'une superficie de 46 500 m² ont ainsi pu être livrées à la culture.

Comme jusqu'ici, le personnel a participé avec ardeur à l'extension des cultures; le temps ayant

été favorable, les récoltes furent bonnes. L'administration, de son côté, a favorisé une fois de plus cette participation en autorisant les agents à prendre leurs vacances par tranches, à renvoyer des jours de repos et à échanger leurs tours de service. Les 17 200 arbres fruitiers plantés sur le domaine du chemin de fer ont aussi reçu de nombreux soins, et beaucoup d'entre eux, trop vieux pour donner des fruits, ont été remplacés. Enfin, il convient de mentionner que 253 apprentis et jeunes gens ont fait chacun trois semaines de travail obligatoire à la campagne.

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

1. Des avalanches se sont abattues par trois fois sur la ligne longeant le lac de Brienz: la première, le 6 février à 15 h. 45, entre Ebbligen et Oberried, la seconde, le 12 février à 1 h. 25, entre Oberried et Niederried, et la troisième le même jour, à 14 h. 10, entre Brienz et Oberried. Le 6 février, le trafic a pu être maintenu par transbordement, et la circulation normale reprendre le 7 avec les premiers trains du matin. Le 12 février, le parcours Brienz-Niederried a été entièrement interrompu. Le trafic a été assuré par bateau à vapeur; quant à la circulation ferroviaire normale, elle a repris le 14 février au matin.

2. Le 10 février, à 21 h. 50, une avalanche descendue du Geissberg a recouvert les deux voies entre Gurtnellen et Amsteg et détruit la ligne de contact sur une longueur d'environ 100 mètres. Une voie a pu être rendue à l'exploitation le 11 février, à 13 h. 30, tandis que la circulation sur les deux voies reprenait le soir du même jour.

3. Le 2 avril, à 22 h. 05, une avalanche dévalant du Kehlgraben s'est abattue près d'Oberried. Une couche de neige de la hauteur du tunnel a, à l'entrée de celui-ci, recouvert le corps de la voie sur une longueur d'environ 25 m. La ligne de contact a été emportée. Le trafic, maintenu par transbordement, a pu reprendre normalement le 4 avril.

4. Le 1^{er} août, un wagon du train de marchandises 873 a déraillé sur le parcours Maroggia-Melide; la voie fut endommagée sur une longueur de 1300 m et le trafic dut être interrompu de 20 h. 30 au lendemain, à 22 h. 10. Les communications furent maintenues par automobiles.

5. Le 24 août au soir, un violent orage s'est abattu sur la région de Lucerne et dans l'Entlebuch; le remblai du chemin de fer fut endommagé entre Schüpfheim et Hasle, du km 62,000 au km 62,250, ce qui bloqua le trafic de 21 h. à 5 h. le lendemain. En outre, le remblai s'affaissa sur le parcours Lucerne-Ebikon, du km 61,930 au km 62,150, interrompant le trafic de 21 h. 15 à 17 h. 50 le lendemain. Les transports furent maintenus par automobiles et détournements de trains.

6. La crue de la Linth et de son affluent, le Durnagelbach, qui a duré du 25 août au 2 septembre, a miné et emporté une partie des installa-

tions ferroviaires entre Rüti (Glaris) et Linthal, de sorte que le trafic dut être interrompu jusqu'au 18 octobre. Les travaux de réfection sont encore en cours.

7. Le 17 octobre, un bloc de rocher d'un mètre cube et demi est tombé sur la ligne entre Amsteg et Silenen, au km 48,175; les deux voies ont été endommagées et, pendant un jour, l'exploitation s'est faite à voie unique.

Le même jour, un wagon allemand du train 826 a déraillé sur le parcours Maroggia-Capolago, obstruant et endommageant les deux voies. L'interruption du trafic a duré jusqu'au 18 octobre; les trains 2549 et 2560 furent les premiers à passer.

8. Le 11 novembre, au km 22,184 du parcours Mosen-Hitzkirch, le train 3263 et la locomotive 302 sont entrés en collision; huit voyageurs ont été légèrement blessés. La circulation des trains a été interrompue de 9 h. 30 à 11 h. 30.

9. Dans la nuit du 26 au 27 novembre, un éboulement de terrain a recouvert la voie sur une longueur d'environ 80 m près de Daucher, au km 100; la circulation des trains a été temporairement interrompue.

10. Dans la nuit du 7 au 8 décembre, des chutes de pluie extraordinairement abondantes ont provoqué des perturbations dans l'exploitation, notamment en Suisse romande. Sur la ligne Fribourg-Berne, des glissements de terrain ont eu lieu entre Schmittent et Flamatt, ainsi qu'entre Flamatt et Thörishaus. L'interruption de trafic n'a été que de courte durée.

La situation fut plus grave dans la vallée de la Broye où la rivière, sortie de son lit, a inondé la voie entre Moudon et Bressonnaz, l'emportant même sur une longue distance. Entre Bressonnaz et Ecublens, un éboulement bloqua la voie. Le trafic fut interrompu jusqu'au 12 décembre, à 10 h.

11. Des avions étrangers ont attaqué à plusieurs reprises des installations ferroviaires et des trains.

Le 1^{er} avril, au matin, des avions américains ont jeté des bombes explosives et incendiaires sur la ville de Schaffhouse; l'aile sud du bâtiment aux voyageurs fut détruite et les voies endommagées. Il y eut cinq agents CFF tués et deux légèrement blessés.

Le matin du 8 septembre, la gare de Delémont et le train 8, entrant en gare de Moutier, furent bombardés. A Delémont, quatre agents et un voyageur furent blessés; à Moutier, un agent trouva la mort, tandis qu'un de ses collègues et trois autres personnes furent blessés. Les installations ferroviaires et le matériel roulant subirent d'importants dégâts.

Le 9 septembre, à midi, des avions ont attaqué le train de marchandises 8461 sur la ligne Weiach-Zweidlen et le train de marchandises 8349 sur la ligne Rafz-Lostetten. Le chef et le chauffeur du premier train furent blessés, de même que le mécanicien et le chef du second train. D'assez gros dégâts furent causés au matériel roulant.

Le 11 septembre, trois bombes d'environ 50 kg furent jetées sur la ligne Augst-Pratteln, alors que

le train direct 184 était mitraillé par les armes de bord. Le mécanicien et sept voyageurs furent légèrement blessés. La ligne resta hors service de 14 h. 30 à 20 h. Le service des voyageurs fut maintenu entre Pratteln et Augst par automobiles. Le matériel roulant subit de légers dommages.

Le 9 novembre, la partie ouest du pont du chemin de fer sur la Glatt, près de Zweidlen, a été

touchée en plein par une bombe, qui détruisit les poutres en treillis. Il fallut suspendre le trafic entre Eglisau et Zweidlen jusqu'au 30 novembre et organiser un service automobile pour le transport des voyageurs, des bagages et de la poste. Une autre bombe, tombée à l'extrémité est du pont, détruisit, par le seul déplacement d'air, la maisonnette de garde qui s'y trouvait, causant la mort du garde de station et de sa femme.

XI. Régime militaire des chemins de fer

L'exploitation de guerre des entreprises suisses de transport, décrétée le 1^{er} septembre 1939 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 continué à assumer leur tâches militaires dans le cadre de leurs fonctions civiles.

En 1944, il y eut un nombre extraordinaire de transports militaires à assurer: au début de l'année pour les manœuvres des corps d'armée et, au cours du second semestre, pour les diverses mobilisations partielles et relèves. Les transports de rassemblement ont été immédiatement suivis de transports encadrés, exécutés sur de longues distances jusqu'aux lieux de stationnement des troupes. Cet intense trafic militaire ne s'est pas fait avec un horaire de guerre, mais à côté des transports civils de voyageurs et de marchandises, eux-mêmes très nombreux. Très concentrés et le plus souvent annoncés peu de temps à l'avance, ces transports militaires se compliquèrent du fait que, vu la pénurie de carburants et de pneus, l'armée fit aussi acheminer ses unités motorisées par rail.

Grâce à une collaboration parfaite avec le commandement de l'armée et les commandants de troupes, il a été possible de transporter les nombreux permissionnaires sans perturbations sérieuses tout au long de l'année, et plus particulièrement pendant les fêtes de Pâques, de Pentecôte, de Noël et du nouvel an.

Il y eut encore des transports d'internés, de prisonniers de guerre, de grands blessés et même, depuis septembre, de réfugiés. Pour le transport des blessés, les trains sanitaires des Chemins de fer fédéraux, dotés d'une installation *ad hoc*, ont rendu de très grands services.

Nous avons constamment mis à jour et contrôlé les préparatifs d'ordre militaire dont sont chargés les services ferroviaires: déclenchement d'une mobilisation de guerre, exécution des transports qui en résultent, surveillance des lignes, destruction des installations, etc. Des dispositions ont été prises, notamment, pour s'assurer les services du camionnage officiel en cas de mobilisation de guerre générale ou partielle.

Les agents dispensés par ordre du chef de l'état-major général de faire du service actif avec leur unité, ont de nouveau accompli, au cours de l'exercice, une relève d'un mois à l'époque qui convenait le mieux pour l'exploitation ferroviaire. Cette réglementation s'est révélée très avantageuse, étant donné le fort trafic civil et militaire. Les agents affectés à la défense contre avions des usines électriques des Chemins de fer fédéraux ont eu, durant l'automne, des cours d'instruction et de tir, ainsi que d'autres cours spéciaux. Des exercices de tir ont également été organisés, comme les années précédentes, pour les employés exemptés du service militaire, qui sont chargés de la surveillance du chemin de fer.

Les détachements de services complémentaires du chemin de fer, constitués pour réparer les voies, les ponts et les installations électriques détruits dans des actions de guerre, ont été mis sur pied pour poursuivre leur préparation militaire et, sous la direction d'ingénieurs de la voie, leur instruction technique. Ils ont exécuté des travaux pratiques: construction de quais, réfections de voies, ouvrages d'art, travaux d'électrification. Il convient de signaler, en particulier, la construction d'un pont provisoire en bois de 132 mètres de long dans la région inondée de Linthal.

Sur recommandation du commandement de l'armée et du Conseil fédéral, les couleurs suisses ont été peintes sur les toitures des bâtiments aux voyageurs, des quais et des halles aux marchandises, ainsi qu'en d'autres endroits bien visibles du réseau, afin de préserver la population d'attaques aériennes. Ce balisage s'est fait aussi bien à l'intérieur du pays que dans la zone frontière déterminée par le commandement de l'armée. Nous avons aussi pris des mesures spéciales pour protéger les bassins d'accumulation des usines électriques du chemin de fer et pour parer aux conséquences d'une destruction de barrages.

Nous avons enfin poursuivi l'instruction des troupes de protection antiaérienne du chemin de fer, sapeurs-pompiers d'immeubles compris, ainsi que les achats de matériel. En supprimant l'obscurcissement, le 12 septembre, le Conseil fédéral a grandement facilité la tâche des compagnies de chemin de fer.

XII. Observations finales et propositions

Conformément à l'arrêté fédéral du 22 juin 1944, l'excédent de recettes du compte de profits et pertes de 1943, s'élevant à 391 407 fr. 51, a été porté dans les comptes de 1944 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 9 104 331 fr. 05, représentant les intérêts du déficit de guerre pour 1943, a été mis à la charge du compte «Déficit de guerre» au 1^{er} janvier 1944. Ensuite de ces opérations, le solde passif du compte de profits et pertes s'élevait, au 1^{er} janvier 1944, à 229 300 750 fr. 82, et le déficit de guerre à 236 712 607 fr. 10.

L'excédent de recettes du compte de profits et pertes de l'exercice 1944 se monte à 23 418 fr. Nous proposons de porter ce montant au crédit du compte «Provision pour charges d'exploitation».

Si l'intérêt du déficit de guerre continue, comme jusqu'ici, à être ajouté au compte «Déficit de guerre», c'est un montant de 9 468 504 fr. 30, représentant 4 % de 236 712 607 fr. 10, qui peut être déduit du solde passif accumulé du compte de profits et pertes (lequel se trouve abaissé de 229 300 750 fr. 82 à 219 832 246 fr. 52). Le déficit de guerre passe ainsi, au 1^{er} janvier 1945, à 246 181 111 fr. 40.

Nous nous permettons de présenter les

résolutions

suivantes:

1^o Les comptes de 1944 et le bilan au 31 décembre 1944 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2^o La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1944 est approuvée.

3^o L'excédent des recettes du compte de profits et pertes de 1944, se montant à 23 418 fr., est porté au crédit du compte «Provision pour charges d'exploitation».

4^o Au 1^{er} janvier 1945, le déficit de guerre est débité d'un intérêt de 4 %, c'est-à-dire de 9 468 504 fr. 30. En contre-partie, ce montant est porté, au 1^{er} janvier 1945, en déduction du solde passif du compte de profits et pertes à fin 1944.

Berne, le 16 avril 1945

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

Le président,
Meile

