Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1947)

Artikel: Rapport de gestion présenté par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses 1947
Autor: Meile
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676137

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: 28.04.2026

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

Rapport de gestion

présenté par la

Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses

1947

Partie générale

A. Trafic et résultats financiers

L'activité économique intense et le plein emploi qui ont caractérisé l'année 1947, se sont traduits aux Chemins de fer fédéraux par un nouveau bond en avant du trafic et des recettes.

En *service des voyageurs*, les Chemins de fer fédéraux ont transporté 212,99 millions de personnes, ce qui représente, par rapport à 1946, un accroissement de 6,54 millions de voyageurs, ou 3,2%. Le service des voyageurs enregistre ainsi un nouveau record. Comparé à la moyenne des cinq dernières années d'avant-guerre, 1934—1938, le nombre des personnes transportées en 1947 est de près du double. Les contingents de nouveaux voyageurs se recrutent principalement dans les milieux d'affaires et ouvriers munis d'abonnements pour parcours déterminés. De plus, si nous nous fondons sur la statistique des arrivées et des nuitées, nous constatons que le mouvement des étrangers, qui s'était ranimé dès la fin de la guerre, s'est encore considérablement développé en 1947. Les touristes anglais, notamment, ont brillé par le nombre, du moins jusqu'en automne, où les restrictions imposées par l'Angleterre au tourisme anglo-suisse entraînèrent un sensible recul des arrivées.

En revanche, maintenant que les Suisses peuvent de nouveau aller passer des vacances au delà des frontières, le tourisme indigène a quelque peu fléchi. Le tourisme automobile s'est développé, lui aussi, dans une forte mesure. En 1947, environ 225 000 (contre 85 000 en 1946) automobiles et cars étrangers sont venus temporairement en Suisse. Mais c'est là un chiffre encore bien inférieur à celui de 1938, où 400000 voitures étrangères avaient franchi la frontière.

Quant aux importations de véhicules à moteur de l'étranger, lesquelles avaient presque complètement cessé durant la guerre, elles ont repris sur une très grande échelle. En 1947, 22 500 automobiles, 4500 camions et 8700 motocyclettes, représentant une valeur de 184 millions de francs, ont été importés. C'est à peu près le triple de la moyenne des années de 1934 à 1938. Après la levée des restrictions de guerre, la circulation des véhicules à moteur en Suisse avait tout de suite repris. Ce fut le cas déjà en 1946, mais, en 1947, ce trafic s'est encore développé, dans une mesure considérable. Le 30 septembre 1947, le parc des automobiles et des autobus comprenait 84 000 voitures, chiffre légèrement supérieur à celui de 1938. Quant au nombre des camions, 30 000, et des motocyclettes, 37 000, il a doublé et triplé par rapport à 1938.

Les *recettes du service des voyageurs* se sont élevées à 269,97 millions de francs, ce qui, par rapport aux chiffres déjà records de 1946, représente une nouvelle augmentation de 11,73 millions, ou 4,5%.

Dans le *service des marchandises*, le mouvement ascendant constaté en 1946 s'est accentué. Les quantités transportées en trafic des bagages, de la poste, des

animaux vivants et des marchandises, 18,21 millions de tonnes, ont augmenté de 1,33 million de tonnes, ou 7,9%, par rapport à 1946, et de 4,88 millions de tonnes, ou 36,6%, par rapport à 1945, où elles étaient tombées au niveau le plus bas. Ainsi, le trafic des marchandises a de nouveau à peu près atteint la moyenne des années 1939—1945 et dépassé d'un tiers celle des années 1934—1938.

Cette intensité du trafic, qui a duré toute l'année, mais qui fut particulièrement marquée vers la fin de l'exercice, est due principalement à l'accroissement des importations, qui se sont élevées à 7,87 millions de tonnes et ont, pour la première fois, dépassé légèrement le volume importé durant la dernière année d'avant-guerre, 1938. Nous constatons un développement analogue dans le trafic de transit, qui a atteint 720 000 tonnes, ce qui représente un tiers du transit d'avant-guerre.

Les exportations, en revanche, accusent un léger recul. Elles ont été de 460 000 tonnes, ce qui fait les trois quarts du chiffre enregistré en 1938. Quant au trafic interne, il a été remarquablement fort.

Les *recettes du trafic global des marchandises* se sont chiffrées par 341,62 millions de francs. Par rapport aux recettes de 1946, qui avaient constitué un record, l'augmentation est de 36,03 millions, ou 11,8%.

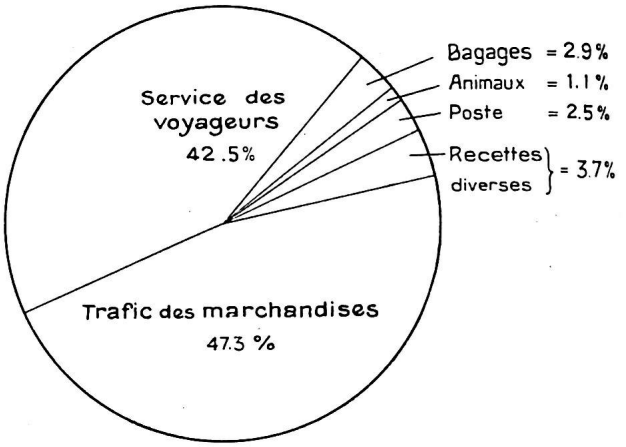
Les *recettes d'exploitation globales* se sont montées à 611,59 millions de francs, ce qui fait 47,76 millions, ou 8,5%, de plus qu'en 1946, et à peu près le double de la moyenne des années d'avant-guerre 1934—1938.

Naturellement, le développement du trafic en service des voyageurs et des marchandises a entraîné l'augmentation des *parcours*. Malgré les restrictions d'horaire imposées par le manque de courant électrique durant une période de l'année, les parcours des trains de voyageurs se sont accrus. Ils ont atteint 42,49 millions de kilomètres-trains, ce qui fait 2,6 millions, ou 6,5%, de plus qu'en 1946. Le nombre des kilomètres-tonnes brutes a été de 8,98 milliards, ce qui fait 30 millions, ou 0,3%, de plus qu'en 1946. Pour les trains de marchandises, les parcours se chiffrent par 14,66 millions de kilomètres-trains, ce qui fait 1,03, ou 7,5%, de plus qu'en 1946, et par 5,96 milliards de kilomètres-tonnes brutes, ce qui représente une augmentation de 833 millions, ou 16,3%, par rapport à l'année précédente.

Les *recettes d'exploitation* se sont élevées à 634,79 millions de francs, ce qui fait 48,28 millions, ou 8,2 % de plus que l'année précédente. En 1946, l'augmentation avait été de 74,92, ou 14,6 %. Outre les recettes de transport, les recettes d'exploitation comprennent les recettes diverses provenant principalement des fermages et des locations. Ces recettes diverses se sont chiffrées par 23,2 millions, contre 22,68 millions en 1946.

Figure 1

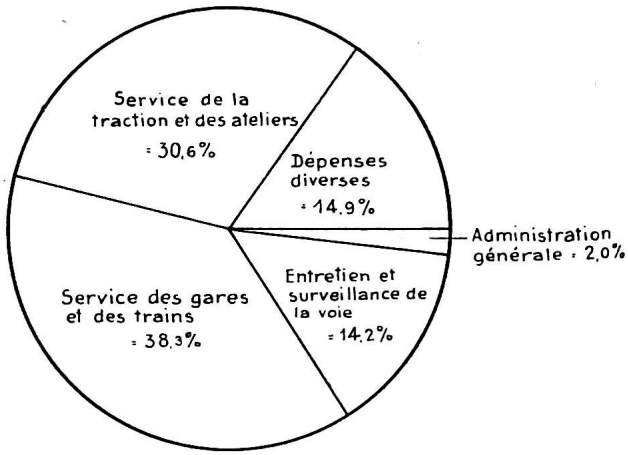
Répartition des recettes d'exploitation en 1947



Les *dépenses d'exploitation* se sont montées à 437,22 millions de francs, ce qui fait 49,81 millions, ou 12,9 % de plus qu'en 1946. De 1945 à 1946, ces dépenses avaient augmenté de 25,45 millions, ou 7 %. Nous constatons donc, d'une part, un sensible ralentissement dans l'accroissement des recettes d'exploitation et, d'autre part, une sensible accélération dans l'accroissement des dépenses. Cette évolution a même été telle que, en 1947, l'augmentation des dépenses a été quelque peu supérieure à l'augmentation des recettes. Bien que le prix des matériaux ait continué à hausser, ce sont principalement les frais de personnel qui chargent le chapitre des dépenses. Au total, la dépense pour le personnel a été supérieure de 36,22 millions à celle de 1946. Ce surcroît de frais est dû notamment au versement d'allocations et de suppléments de renchérissement plus élevés, ainsi qu'à l'accroissement de l'effectif du personnel nécessité par l'intensification du trafic.

Figure 2

Répartition des dépenses d'exploitation en 1947



Pour les raisons que nous avons indiquées plus haut, l'*excédent de recettes du compte d'exploitation* a légèrement reculé. Il a toutefois atteint la somme — qui reste élevée — de 197,56 millions de francs, contre 199,09 millions en 1946.

Le *compte de profits et pertes* présente un solde actif de 25,41 millions de francs. L'année précédente, le compte de profits et pertes, le premier après l'assainissement, avait présenté un solde actif de 25,37 millions. Alors que l'excédent de recettes du compte d'exploitation est légèrement plus faible, et que, au surplus, d'autres articles du compte de profits et pertes, comme le produit brut des entreprises accessoires, le produit des valeurs et créances et d'autres, ont subi un fléchissement, il peut paraître étonnant que le solde actif de 1947 soit aussi fort que celui de 1946. Mais ces diminutions dans les produits sont contre-balancées par diverses réductions dans les charges. Ainsi, nous trouvons une réduction de 7,16 millions des charges inscrites au compte de profits et pertes. Les frais de capitaux ont baissé de 2,76 millions. De même, une charge unique de l'année précédente, le versement net au fonds de compensation des entreprises suisses de chemin de fer et de navigation — 4,7 millions —, ne revient pas cette année. Enfin, en 1946, nous avions mis en réserve, pour couvrir de gros dommages, 2,62 millions, alors que, en 1947, nous avons pu nous contenter de 0,50 million.

Dans le *bilan*, les immobilisations sont inférieures de 243,76 millions à celles de 1946. Mais, à cette réduction des immobilisations, font face les 200 millions portés nouvellement au bilan pour compenser l'insuffisance d'amortissements sur les groupes «Frais généraux» et «Infrastructure». Ainsi, la diminution effective des immobilisations inscrites au bilan se trouve être ramenée à 43,76 millions. Les valeurs réalisables et disponibles ont diminué de 41,71 millions de francs, du fait que la Confédération a repris à son compte les créances de clearing des Chemins de fer fédéraux suisses sur les Chemins de fer italiens de l'Etat. Au passif du bilan, il y a lieu de relever que, dans le capital de tiers, les engagements à longue échéance ont fléchi de 146,05 millions, tandis que les engagements à courte échéance augmentaient de 38,03 millions de francs.

B. Organisations internationales

1. *L'Union internationale des chemins de fer* (UIC) a poursuivi son activité. Les commissions permanentes se sont réunies en séance plénière à Stockholm du 3 au 13 juin. Les Chemins de fer fédéraux sont représentés dans toutes les commissions et dans la plupart des sous-commissions.

La commission du trafic des marchandises, qui est présidée par les CFF, a notamment élaboré un règlement applicable au transport des marchandises entre le Continent et la Grande-Bretagne avec lettres de voiture directes. Elle s'est occupée d'apporter d'autres améliorations en trafic international. Un grand nombre d'autres affaires ont été traitées, concernant, notamment, le service des voyageurs, les décomptes, les monnaies, la statistique, ainsi que des problèmes techniques et d'exploitation.

Du 27 au 29 novembre a eu lieu à Paris la réunion annuelle du comité de gérance de l'UIC, dans lequel les CFF sont également représentés.

2. Du 21 au 26 avril a eu lieu à Nice, sous la présidence de notre administration, la XXII[e] conférence du *comité de l'Union internationale des wagons* (RIV). Le comité avait à discuter un projet de nouvelle convention sur l'emploi réciproque de wagons en service international, à l'intention de l'assemblée plénière réunie à Copenhague en septembre.

Sous la présidence de notre administration également, s'est tenue à Copenhague, du 1[er] au 4 septembre, une séance du comité, laquelle a été suivie de la IV[e] assemblée plénière de l'Union internationale des wagons.

L'assemblée plénière a notamment approuvé la nouvelle convention revisée par le comité. Cette convention est entrée en vigueur le 1[er] janvier 1948. L'assemblée a ensuite confirmé les Chemins de fer fédéraux suisses comme administration gérante pour une nouvelle période de cinq années.

3. Du 9 au 18 octobre a eu lieu à Istamboul, sous la présidence de notre administration, la *Conférence européenne des horaires et des services directs*, pour la période d'horaire 1948/1949. 140 délégués étaient présents, représentant 42 administrations de chemin de fer, de 23 pays. 14 Etats avaient envoyé des délégués de leur gouvernement.

En même temps s'est tenue à Istamboul, sous la présidence de notre administration, une séance du *comité de l'Union internationale des voitures et fourgons* (RIC). Cette conférence a permis d'aborder des problèmes de caractère général, dont la solution incombait à la Conférence européenne des services directs.

Pour discuter des relations par chemin de fer avec la Péninsule ibérique, a eu lieu à Locarno, du 13 au 15 novembre, sous notre présidence, une conférence réduite entre représentants des administrations de chemin de fer du Portugal, de l'Espagne, de la France, de l'Italie, ainsi que de la Compagnie internationale des wagons-lits.

4. Les Chemins de fer fédéraux ont aussi pris part à une *Conférence internationale de l'horaire des trains de marchandises*, qui s'est réunie à Stockholm du 24 au 30 novembre, et a permis d'améliorer les communications avec l'Italie méridionale, les ports belges et français sur la Manche et la Scandinavie.

5. Le *comité international des transports par chemin de fer* n'a pas pu tenir de séance en 1947. Administration gérante provisoire, les CFF ont continué à régler les affaires courantes du comité.

6. Les Chemins de fer fédéraux ont été invités par le Département des postes et des chemins de fer à déléguer des experts aux réunions du *Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe* de l'ONU et de certains groupes de travail. Ils étaient également présents aux séances comme administration gérante de l'Union internationale des wagons. Ce comité des transports intérieurs a succédé à l'ECITO et repris certaines fonctions de cette organisation. Le groupe de travail pour le matériel de transports s'est réuni du 24 au 26 novembre à Genève et a décidé d'étudier pour le moment la normalisation du matériel ferroviaire. Un autre groupe de travail, celui des transports par chemin de fer, a tenu des séances du 9 au 13 décembre, à Genève également, pour traiter différentes questions touchant le recensement, l'identification, la restitution et l'emploi du matériel roulant.

7. *La Délégation internationale du Simplon* a tenu sa session de printemps en Italie, à Pérouse, Orvieto et Sienne, les 26, 28 et 29 avril. La session d'automne a eu lieu à Berne, les 9 et 10 octobre. Au cours de ces réunions, la Délégation a traité les points habituels de l'ordre du jour et diverses autres questions en relation avec le trafic de la ligne du Simplon.

8. Du 23 au 28 juin a eu lieu à Lucerne le *XIVe Congrès international des chemins de fer*. Il avait été préparé de longue date, d'entente avec la commission permanente de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer, par le comité exécutif suisse, placé sous la présidence de M. Meile, président de notre Direction générale. Un comité d'honneur, présidé par M. le conseiller fédéral Celio, chef du département des postes et des chemins de fer, avait bien voulu lui assurer son appui moral.

Le congrès fut un succès. 436 délégués, de 38 pays différents, y prirent part. Le nombre total des participants (délégués avec leur famille, invités, journalistes, personnel) s'éleva à plus de 1000 personnes. La présidence d'honneur du congrès avait été assumée par M. Philippe Etter, président de la Confédération, tandis que M. Meile était chargé de la présidence effective de la session. Les séances de travail eurent lieu à la Maison des congrès, qui avait été aménagée spécialement pour la circonstance. Elles comprirent notamment trois séances plénières les 24, 27 et 28 juin. Les 25 et 26 juin eurent lieu les séances des sections constituées pour traiter séparément les différents objets portés à l'ordre du jour: traverses de voie, allègement du matériel, nouvelle orientation de l'organisation du service des trains, construction d'habitations pour le personnel. Les délégués prirent part en outre à de nombreuses visites techniques, organisées dans les principales fabriques suisses de matériel roulant, pendant et après le congrès. Ces visites ont été suivies très assidûment, par environ 700 participants. Durant le congrès, des films ferroviaires de différents pays furent projetés, à titre documentaire, dans un cinéma de la ville.

Plusieurs manifestations avaient été organisées en l'honneur des délégués, ainsi que des excursions d'une demi-journée. A l'issue du congrès, cinq grandes excursions de plusieurs jours, avaient été prévues dans les différentes régions de la Suisse.

Le congrès de Lucerne, le premier de l'après-guerre, a permis de rétablir de précieux contacts et de resserrer les liens de solidarité qui unissent les administrations de chemin de fer du monde entier.

C. Chemin de fer et automobile

A la faveur de la haute prospérité économique, le chemin de fer et l'automobile n'ont pas chômé en 1947. Aussi le problème rail–route a-t-il été pratiquement sans importance.

Grâce au *statut des transports automobiles*, la situation malsaine qui a caractérisé l'entre-deux-guerres, et qui était préjudiciable aussi bien à l'automobile qu'au chemin de fer, ne s'est pas répétée jusqu'ici. L'application de cette importante loi se poursuit. Signalons comme progrès important réalisé au cours de l'exercice, la conclusion du *contrat collectif de travail* de l'industrie suisse des transports automobiles du 28 février 1947, auquel le Conseil fédéral a donné force obligatoire générale le 18 décembre 1947. En revanche, les tarifs n'ont pas encore pu être réglementés. L'octroi de concessions définitives aux entrepreneurs de transports est en cours.

La question de savoir de quelle manière il convenait de traiter les camionneurs officiels du chemin de fer dans le cadre du statut des transports automobiles a causé quelques difficultés. Mais les pourparlers engagés entre les représentants des chemins de fer, des camionneurs officiels, de l'Association pour la fiduciaire de l'industrie des transports automobiles et de l'autorité chargée de délivrer les concessions, ont abouti à une solution acceptable pour tous les intéressés.

Les progrès réalisés dans la réglementation des transports routiers ont permis aux chemins de fer de rapporter jusqu'à un certain point les *mesures de concurrence* qu'ils avaient été amenés à arrêter autrefois. Ainsi, la décision prise en 1934 de percevoir des suppléments pour les marchandises enlevées par camion dans les ports du Rhin, a-t-elle été abrogée. Ce faisant, la Direction générale a voulu donner une preuve de sa volonté de prêter la main à une collaboration féconde.

Le *trafic automobile international* a été très animé pendant l'exercice. Nous devons vouer une attention

spéciale aux efforts faits pour organiser des voyages réguliers par automobiles de l'étranger à destination de la Suisse ou en transit par notre pays. Il faut aussi que les autorités exercent leur surveillance sur les transports professionnels par autocar exécutés occasionnellement au départ de l'étranger; l'entrepreneur étranger ne doit en effet pas être traité plus favorablement que l'entrepreneur suisse qui, lui, doit se soumettre aux dispositions du statut des transports automobiles. La création de diverses organisations internationales de transports routiers (comité des transports intérieurs de l'ONU, communauté de travail pour les transports routiers du Bureau international de transports par autocar et camion BITAC), permet de prévoir une nouvelle intensification du trafic automobile international.

D. Chemins de fer fédéraux suisses et opinion publique

Le 9 août 1947, cent ans s'étaient écoulés depuis l'ouverture à l'exploitation de la première voie ferrée suisse, de Zurich à Baden. Toute l'année, les relations entre les Chemins de fer fédéraux et le public ont porté l'empreinte de cet anniversaire. Les entreprises de transport se sont abstenues de manifestations coûteuses, mais les Chemins de fer fédéraux ont saisi cette occasion pour lancer une vaste campagne d'information du public.

Le «*Spanisch-Brötli-Zug*» reconstitué a été le clou des manifestations du centenaire. Du 22 avril au 9 novembre, il s'est déplacé de localité en localité, permettant à près de 310 000 personnes de faire un voyage en chemin de fer à la mode d'il y a cent ans. Rien mieux que ce train, qui avait l'air d'un jouet à côté des trains légers directs, ne pouvait illustrer les progrès de la technique.

Trois *expositions itinérantes* ont en outre marqué le centenaire. L'Association des expositions scolaires suisses et les entreprises suisses de transport ont organisé dans 13 villes du pays, avec le concours du secrétariat général, l'exposition «*Jeunesse et chemin de fer*», que 64 000 personnes ont visitée. Elle s'adressait surtout au corps enseignant et était par conséquent combinée avec des leçons pédagogiques données devant des écoliers, ainsi qu'avec des conférences et des représentations cinématographiques. L'*exposition de modèles de chemin de fer* comptait quelque 200 modèles de locomotives et véhicules, à l'échelle 1:10 pour la plupart, qui montraient de façon très suggestive les progrès techniques réalisés par les chemins de fer suisses. Cette exposition, organisée dans 15 villes, a enregistré 286 000 visiteurs. Enfin, une *exposition littéraire* «Les chemins de fer suisses par le livre et par l'image», mise sur pied par la Bibliothèque nationale suisse et la bibliothèque des CFF, a été présentée dans 6 villes et visitée par 11 700 personnes. Les *quatre foires suisses* ont également montré des sujets rappelant le centenaire. En outre, de nombreuses entreprises privées ont présenté du matériel d'exposition et de documentation sur les chemins de fer.

Au cours de l'année du centenaire, les contacts avec le public ont été resserrés par des *visites d'installations*. Quelque 50 000 personnes en tout ont visité des dépôts, usines électriques et installations de gares. De plus, des sociétés constituées (associations d'instituteurs, associations professionnelles, universités populaires, etc.) groupant environ 7000 participants, ont fait des *voyages d'inspection* dans les trois arrondissements. Les *conférenciers scolaires* ont initié 20 000 écoliers aux mystères du chemin de fer. Enfin, des *conférences* ont été données sur les chemins de fer suisses dans plusieurs universités populaires et dans des cours d'instruction civique.

Le *livre* a été mis lui aussi au service de la propagande en faveur du centenaire. Les Chemins de fer fédéraux ont fait publier, en allemand, en français et en italien, le «Livre du centenaire» richement illustré et présenté sous une forme populaire. Les éditions de l'Oeuvre suisse des lectures pour la jeunesse ont en outre publié une brochure du centenaire de M. W. Angst. Ont également paru: une deuxième édition de «Nos chemins de fer au service du pays» de M. M. Ray, la brochure «Fahrt ins Ferienglück» de M. H. Cornioley, destinée à la jeunesse, de même que, dans la collection des Cahiers CFF, le fascicule nº 3 «Nos usines électriques», de M. H. Eggenberger.

Nous avons entretenu des rapports très étroits avec la *presse*. Le service de presse a fourni aux journaux et périodiques une vaste documentation en vue de la publication de numéros spéciaux consacrés au centenaire. 209 reportages illustrés mis à disposition par le service de presse ont été publiés; le service photographique, qui possède aujourd'hui une collection de 28 600 négatifs de petit format, a remis 4500 agrandissements à des journalistes et rédactions du pays et de l'étranger.

La *radio* suisse a diffusé sur le centenaire des chemins de fer des émissions spéciales, auxquelles les studios des trois émetteurs ont participé. Elle a également transmis des reportages sur des faits d'actualité (électrifications, pénurie de courant et chemins de fer, reprise du trafic par ferry-boat sur le lac de Constance, etc.) et de brèves informations.

Le *film* aussi a rappelé le centenaire des chemins de fer au public. Un film sonore «Voyage dans le passé» décrit, dans le cadre d'un jeu scénique, les progrès des chemins de fer; il existe dans cinq langues. En outre, tous les cinémas suisses ont présenté, depuis le mois de septembre, un reportage du ciné-journal suisse sur les fêtes du centenaire qui se sont déroulées à Baden. Avec du matériel que nous possédions déjà,

nous avons monté la bande «Il était une fois . . .»; enfin, un dessin animé en couleur a fait le tour de tous les cinémas du pays.

Pendant l'année, la *bibliothèque* a été largement mise à contribution par le public, les écoles et les cheminots. Sur les 40 276 livres et périodiques de la bibliothèque, 15 419 ont été prêtés, à 12 187 personnes. La bibliothèque a en outre reçu la visite de groupes venus de divers pays. Enfin, elle a repris et raffermi ses contacts avec les bibliothèques ferroviaires de Bruxelles, Utrecht, Stockholm, Vienne et Carlsruhe.

Les Chemins de fer fédéraux et quelques entreprises de transport privées ont accordé, à l'occasion du centenaire, une *réduction de 20%* pour des voyages d'aller et retour et circulaires en 3e classe aux écoles, groupes d'écoliers, cadets, éclaireurs et associations de jeunes gens reconnues. Les *orphelins et enfants placés dans des hospices* ont été invités par les CFF à faire un *voyage gratuit* de 200 kilomètres de tarif au plus; 4739 enfants de 166 orphelinats et hospices ont bénéficié de cette faveur.

Des manifestations du centenaire à l'intention du *personnel* ont été organisées à Berne, Zurich, Saint-Gall, Olten, Bellinzone, Lugano, Lucerne, Bâle, Bienne et Lausanne; plus de 20 000 personnes y ont pris part. Les programmes prévoyaient des productions des sociétés de musique, de chant et de sport des cheminots. En outre, chaque cheminot en activité de service a reçu une médaille commémorative en argent. Enfin, les représentants des vieilles générations de cheminots ont été à l'honneur: en signe de reconnaissance pour la fidélité de leur famille au rail, 323 représentants de la troisième génération de cheminots ont reçu un diplôme, 49 de la quatrième génération un diplôme et une grande médaille, et 3 de la cinquième génération un diplôme et une grande assiette murale.

Les manifestations du centenaire ont trouvé leur point culminant dans les *fêtes* qui se sont déroulées à Zurich et à Baden le *9 août*. Le matin déjà, des milliers de personnes firent au train du centenaire un accueil triomphal entre Baden et Zurich. Une cérémonie officielle a eu lieu au palais des congrès de Zurich, et, au début de l'après-midi, un train léger direct et le «Spanisch-Brötli-Zug» ont conduit, le premier les invités, et le second les groupes costumés, à Baden, où une foule considérable assista à un cortège brillamment organisé. Ce fut là, de la part de larges milieux de la population, un témoignage de reconnaissance, de sympathie et de confiance au rail.

E. Direction de l'entreprise et divisions de service

La *Direction générale* a tenu 56 séances, au cours desquelles elle a traité 561 affaires.

La *Direction de l'entreprise* (directeurs généraux et d'arrondissement) s'est réunie 4 fois; à côté de questions d'ordre purement interne, elle a discuté principalement les objets suivants: organisation des manifestations du centenaire, revision des règlements organiques, occupation de pensionnaires en vue d'atténuer l'insuffisance de personnel, indication du traitement dans les mises au concours de places, réorganisation de la comptabilité, limitation, pour raisons d'économie, du nombre des prescriptions de service remises aux agents à titre personnel, perception de taxes pour les visites d'installations, augmentation de l'effectif du personnel et nouvelles prescriptions sur les fermages des buffets.

Un changement est intervenu à la *tête du département des travaux et de l'exploitation*. M. le directeur général *Maurice Paschoud*, atteint par la limite d'âge, s'est retiré à la fin de l'année. M. Paschoud s'est acquis de grands mérites surtout dans la poursuite de l'électrification du réseau, dans la modernisation du matériel roulant et dans l'amélioration de l'horaire; de plus, il a exercé pendant la dernière guerre mondiale les fonctions de directeur militaire des chemins de fer. Pour le remplacer, le Conseil fédéral a fait appel à M. *Cesare Lucchini*, de Montagnola (Tessin), directeur du IIe arrondissement à Lucerne. Le nouveau chef du département des travaux et de l'exploitation est entré en fonctions le 1er janvier 1948.

Comme nouveau *directeur du IIe arrondissement*, le Conseil fédéral a nommé pour le 1er janvier 1948 M. *Walter Wachs*, de Saint-Gall, jusqu'ici suppléant du directeur et ingénieur en chef à Lucerne.

MM. *K. Burlet*, chef de l'*économat* à Bâle, et *A. Bühler*, chef de la division de la *voie et des usines électriques* à Berne, ont pris leur retraite le 31 décembre 1947. L'administration leur exprima ses sincères remerciements pour les longs et précieux services rendus. Le Conseil d'administration a désigné comme nouveau chef de l'économat M. *Paul Nabholz*, ingénieur, chef de section à la division des travaux du IIe arrondissement, et comme nouveau chef de l'actuelle division de la voie et des usines électriques — qui sera scindée en deux divisions distinctes — M. *Otto Wichser*, ingénieur, jusqu'ici adjoint à l'ingénieur en chef.

F. Conseil d'administration

Pendant l'exercice, le Conseil d'administration a tenu 8 séances, au cours desquelles il a traité 38 affaires, dont les plus importantes sont mentionnées dans les différents chapitres du présent rapport. A l'occasion de ces séances, le Conseil a procédé à 3 inspections. De plus, 3 inspections ont été entreprises par la commission de vérification des comptes.

Le 19 avril 1947, M. *Henri Walther* s'est démis de des fonctions de membre du Conseil d'administration. M. Walther personnifiait, si l'on peut dire, l'histoire des chemins de fer suisses. Déjà avant le rachat, il

avait appartenu au Conseil d'administration du Central suisse, puis, après le rachat, au Conseil d'arrondissement et à l'ancien grand Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses et, enfin, depuis la réorganisation de 1923, au Conseil d'administration de 15 membres. Il a présidé ce dernier de 1932 à 1940. M. Walther s'est acquis de grands mérites dans le développement des chemins de fer suisses; le Conseil d'administration et la Direction générale l'ont, à l'occasion de sa démission, remercié tout spécialement de son activité.

Le 2 mai 1947, le Conseil fédéral a désigné le successeur de M. Walther en la personne de M. le conseiller national *Vincent Winiker*, conseiller d'Etat à Lucerne.

A la fin de l'exercice, qui coïncidait avec la fin de la 15e période administrative du Conseil d'administration, les membres suivants, atteints par la limite d'âge de 70 ans fixée récemment par le Conseil fédéral, ont démissionné: MM. *Emile Klœti*, vice-président du Conseil, Zurich, *Anton Schmid*, Frauenfeld, *Ernest Laur*, Effingen, *Hermann Seiler*, Brigue, et *Max Staehelin*, Bâle. Ils ont tous fait partie du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux pendant vingt ans et plus. Ils disposaient en matière politique et économique d'une vaste expérience, dont ils firent profiter la plus grande entreprise de notre pays. Nous les remercions vivement de leur précieuse collaboration.

Les autres membres du Conseil d'administration ont été confirmés dans leurs fonctions pour la nouvelle période administrative allant du 1er janvier 1948 au 31 décembre 1950. Pour remplacer les démissionnaires, le Conseil fédéral a désigné MM. *Walter Bringolf*, maire de Schaffhouse et conseiller national, *Joseph Escher*, avocat et conseiller national, à Brigue, *Paul Gysler*, président de l'Union suisse des arts et métiers et conseiller national, à Zurich; *Ernest Jaggi*, ingénieur agronome et vice-directeur de l'Union suisse des paysans, à Brougg, et *Rodolphe Speich*, président de la Société de Banque suisse, à Bâle. M. *Henri Daeniker*, directeur de la Banque cantonale de Zurich, à Zollikon, a été nommé vice-président du Conseil.

Partie spéciale

I. Finances et comptes

A. Caisse principale et service des titres

1. Au cours de l'exercice, nous avons fait les opérations suivantes:

15 septembre: Remboursement de l'*emprunt 3½% Central suisse de 1894 (septembre)*, qui était encore de 17 020 000 fr.

30 septembre: Remboursement de l'*emprunt 3½% Chemin de fer du Saint-Gothard de 1895* (1re hypothèque), qui était encore de 79 716 000 fr.

1er octobre: Remboursement de l'*emprunt 3½% Jura–Simplon de 1894*, qui était encore de 138 172 500 fr.

Pour payer ces remboursements, nous avons contracté auprès de la Confédération un *prêt de 100 000 000 fr.* à 3¼%. Pour le reste, nous avons opéré nos remboursements à l'aide partie de nos propres liquidités et partie des sommes mises à notre disposition en compte courant par la Confédération.

2. Notre *dette consolidée* était à la fin de l'année de 1 401 889 900 fr., dont 276 780 000 fr. étaient portés sur le *livre de la dette de la Confédération*.

3. A fin 1947, les titulaires de crédits pour frais de transport, les fournisseurs, les entrepreneurs, etc., avaient en dépôt aux Chemins de fer fédéraux 7580 sûretés, représentant une somme de 53 281 696 fr. (en 1947: 7440 sûretés et 50 050 446 fr.).

B. Contrôle des finances et comptabilité générale

1. Un certain nombre de revisions et d'inventaires ont été faits en 1947, dans divers services du chemin de fer. Ils ont permis de constater l'exactitude de l'encaisse et des stocks, ainsi que leur concordance avec les livres.

Pour la première fois, nous avons prévu, dans le programme des revisions, le contrôle de services tenant une comptabilité spéciale. Nous avons en outre vérifié sur place le compte de communauté d'une gare internationale.

En dehors de l'administration, nous avons examiné les résultats financiers de nombreuses entreprises avec lesquelles nous sommes liés par des contrats (fermiers, locataires, fournisseurs).

2. Nous conformant au règlement 14/9, nous avons établi pour les années 1946 et 1947 un compte de profits et pertes d'après les principes techniques des

assurances. Ce compte indique que, au 31 décembre 1947, le solde, figurant au bilan, du compte «Obligations dérivant des rentes-responsabilité civile et des suppléments de rente en cours» correspond au montant exigé par les principes techniques des assurances.

3. L'ancien compte d'exploitation du chemin de fer, les comptes des entreprises accessoires (économat, usines électriques, ateliers et service de navigation sur le lac de Constance) et les différents comptes spéciaux (ateliers de dépôt, personnel non rubriqué, etc.) ont été établis en 1947 pour la dernière fois.

Durant l'exercice, nous avons exécuté d'importants travaux préliminaires nécessités par l'introduction au 1er janvier 1948 du nouveau système comptable.

4. En prévision de la nouvelle comptabilité, le budget de 1948, présenté en automne 1947, a déjà été établi selon les principes qui allaient être appliqués dès les 1er janvier 1948.

5. Le 7 mars 1947, le Conseil fédéral a approuvé le nouveau règlement concernant le compte des immobilisations et des amortissements industriels des Chemins de fer fédéraux suisses.

6. Le 13 juin 1947, le Conseil fédéral a promulgué une nouvelle ordonnance sur la comptabilité des chemins de fer. Cette ordonnance, entrée en vigueur le 1er janvier 1948, remplace l'ordonnance du 7 novembre 1913 sur l'établissement et la présentation des comptes et bilans des entreprises de chemin de fer.

II. Participation à d'autres entreprises

1. La *Société des gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève* a de nouveau pu verser pour l'exercice de 1946 un dividende de 10% sur toutes les actions, privilégiées et ordinaires.

Pendant l'exercice, le capital-actions a été élevé de 290 000 à 600 000 fr., par une émission de 2100 actions au porteur et de 1000 actions nominales de 100 fr. chacune. Ce sont les groupes d'actionnaires intéressés à l'entreprise qui ont participé à cette augmentation de capital, conséquence de l'agrandissement des installations entrepris ces dernières années.

La société continue à faire de bonnes affaires. Aussi, malgré l'augmentation du capital-actions, le dividende de 1947 ne sera-t-il sans doute réduit que de peu.

2. Les *Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle S. A.* ont eu une année très favorable. Pendant tout l'exercice, la demande de locaux de réfrigération et de chambres froides a été si forte que les entrepôts n'ont pas pu accepter toutes les marchandises que la clientèle voulait leur confier. Le mouvement des marchandises frigorifiées a été intense et a dépassé celui de l'année précédente. En outre, les livraisons de glace aux fabriques de produits chimiques et le renouvellement de la glace dans les wagons frigorifiques transitants ont sensiblement augmenté. Aussi les recettes brutes se sont-elles fortement accrues sur toute la ligne. Le bénéfice net a permis d'opérer un nouveau versement au fonds de prévoyance en faveur du personnel, ainsi qu'une dotation plus forte du fonds légal de réserve et de la réserve spéciale. Le dividende a été fixé à 8,42% (8% +5% d'impôt sur les coupons).

L'agrandissement d'autres chambres froides décidé dans les années 1946/47, n'a pu être réalisé qu'en partie. Les frais de construction seront couverts par les propres ressources de l'entreprise.

3. 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. Les versements prescrits ont été faits au fonds d'amortissement des capitaux et de renouvellement. Pour l'exercice 1946/47, qui s'est achevé le 30 septembre, un dividende de 4% a de nouveau été distribué.

Les pourparlers avec le gouvernement zurichois, le service fédéral des eaux et le conseil du district de Hœfe (Schwyz), en vue d'obtenir une concession pour l'utilisation du parcours de la Sihl de Schindellegi à Hütten, n'ont pas encore abouti.

4. Le capital-actions de l'*Usine de Rupperswil-Auenstein S. A.* s'est trouvé entièrement libéré le 12 décembre 1946 par l'appel du non-versé de 50%. Le capital-obligations et le prêt bancaire n'ont subi aucune modification. Le compte de profits et pertes présente un solde actif de 454736 fr. Conformément au contrat de fondation, 5% de cette somme, c'est-à-dire 22 736 fr., seront versés au fonds de réserve ordinaire. Le solde, 432000 fr., a servi à distribuer un dividende inchangé de 4% sur le capital-actions des 6 millions déjà versés, et un dividende égal sur les 6 millions versés du 12 décembre 1946 au 30 septembre 1947.

D'autres détails seront donnés au chapitre XI, voie et usines électriques.

III. Personnel

A. Questions générales

1. Par arrêté du Conseil fédéral du 17 janvier 1947, les ouvriers des ateliers des Chemins de fer fédéraux ont été mis au bénéfice du statut des fonctionnaires. Dans la session de juin 1947, les Chambres fédérales ont approuvé les adjonctions à apporter en conséquence à l'état des fonctions dont les titulaires ont qualité de fonctionnaires. L'arrêté est entré en vigueur avec effet rétroactif au 1er janvier 1947.

Ne sont nommés fonctionnaires que ceux des ouvriers qui ont au moins 3 ans de service. Le jour de l'entrée en vigueur de l'arrêté, les CFF occupaient 2845 ouvriers d'atelier. Environ 2100 d'entre eux, qui remplissaient la condition susmentionnée, ont été revêtus de la qualité de fonctionnaire. Ceux des ouvriers d'atelier qui ne sont pas au bénéfice du statut des fonctionnaires sont soumis au règlement concernant les rapports de service des ouvriers d'exploitation.

Dans la mesure où elles touchent aux rapports de service, les dispositions de la loi sur les fabriques ne sont plus applicables aux ouvriers d'atelier. Pour ce qui est de la durée du travail, les ouvriers d'atelier, tout comme le personnel de l'exploitation, sont soumis à la loi fédérale du 6 mars 1920 concernant la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises de transport et de communications.

2. Le 13 février 1947, nous avons promulgué, sur les rapports de service des ouvriers auxiliaires, des prescriptions qui sont entrées en vigueur le 1er mars 1947. A ces dispositions sont soumis les ouvriers qui seront occupés pendant une durée vraisemblablement assez longue mais qui, pour raison d'âge ou pour tout autre motif les concernant, ne peuvent pas être engagés comme ouvriers d'exploitation, ainsi que les ouvriers que l'administration engage avec l'intention de ne les employer que temporairement.

3. Le 7 novembre 1947, a été édicté le règlement n° 25 sur les rapports de service des gardes auxiliaires du service des barrières et des gares. Il s'applique aux gardes-barrières qui ne remplissent pas les conditions requises pour être engagés à poste fixe, ainsi qu'aux aides du service des barrières et des gares qui ne sont pas occupés à journée entière ou constamment.

4. En vertu de l'arrêté fédéral du 11 octobre et de l'arrêté du Conseil fédéral du 16 décembre 1946, les allocations de renchérissement ci-après ont été accordées au personnel de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux pour 1947:

L'*allocation principale* comprenait:

a. un supplément de 25 % du gain déterminant;

b. un montant de:
1200 francs pour les agents mariés,
1080 francs pour les célibataires avec obligation d'assistance,
960 francs pour les célibataires sans obligation d'assistance.

Pour les gains inférieurs à 2800 fr., l'allocation principale s'élevait à:

	pour les mariés	pour les célibataires avec obligation d'assistance	pour les célibataires sans obligation d'assistance
au maximum . . . . . du gain déterminant.	67,9%	63,6%	59,3%

L'allocation sur les *indemnités de résidence* était de 25% de l'indemnité.

Le *supplément pour enfants* se montait, par enfant de moins de 18 ans et par année, à 40 fr. lorsque l'agent avait un ou deux enfants au-dessous de cet âge, et à 60 fr. lorsqu'il en avait davantage.

Au total, l'administration a versé pour 81 747 788 fr. d'allocations de renchérissement (en 1946: 56 896 705 francs).

5. Conformément à l'arrêté fédéral du 3 octobre 1947, nous avons versé au personnel une *allocation d'automne* unique pour 1947.

Cette allocation a été de:

250 fr. pour les agents mariés, mais au maximum 11% du gain;

230 fr. pour les célibataires ayant une obligation d'entretien, mais au maximum 9½% du gain;

210 fr. pour les célibataires n'ayant pas d'obligation d'entretien, mais au maximum 8% du gain.

Au total, l'administration a payé pour 8 777 496 fr. d'allocations d'automne (en 1946: 8 634 871 fr.).

6. En vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 16 décembre 1946 et de l'ordonnance du Département fédéral des finances et des douanes du 27 décembre 1946, nous avons octroyé des *suppléments de renchérissement sur les allocations supplémentaires du personnel*. Ces suppléments ont représenté une dépense de 3 991 938 fr. (en 1946: 3 291 192 fr.).

7. Conformément à l'arrêté fédéral du 21 décembre 1945 prorogeant une seconde fois, jusqu'au 31 décembre 1949, le régime financier de 1939 à 1941, les *pensions* accordées avant le 1er juillet 1941 et versées par la caisse de pensions et de secours ont été également réduites de 15% en 1947.

Ont été exonérés de la réduction:

Pour la rente d'invalide: 2400 fr.

Pour la rente du conjoint: 1500 fr.

Toutes les prestations aux orphelins.

Les réductions n'ont pu en aucun cas dépasser 10% des prestations statutaires en usage jusqu'ici.

La réduction des pensions a permis d'économiser 2 346 151 fr. (en 1946: 2 468 015 fr.).

8. Par arrêté fédéral du 11 octobre 1946 et par arrêté du Conseil fédéral du 16 décembre 1946, les *allocations de renchérissement* suivantes, pour 1947, ont été accordées aux bénéficiaires d'une pension d'invalide:

a. un supplément de 10% de la rente;

b. une allocation individuelle de

500 fr. par an pour les invalides mariés, mais au minimum 800 fr.;

360 fr. par an pour les invalides célibataires et les bénéficiaires de pension pour veuve, mais au minimum 540 fr.;

240 fr. par an pour les bénéficiaires de pension d'orphelin.

Toutefois, l'allocation pouvait s'élever au maximum aux 3/4 de la rente annuelle.

L'administration a payé en tout, aux retraités, pour 14 709 466 fr. d'allocations de renchérissement (en 1946: 11 515 346 fr.).

9. Par arrêté fédéral et arrêté du Conseil fédéral du 3 octobre 1947, une *allocation d'automne* unique a été attribuée aux pensionnés des CFF. Voici quel en a été le montant:

120 fr. pour les pensionnés mariés;
90 fr. pour les pensionnés célibataires;
80 fr. pour les veuves;
30 fr. pour les orphelins.

L'administration a payé en tout, aux bénéficiaires de rente, pour 2 015 266 fr. d'allocations d'automne (en 1946: 1 742 418 fr.).

10. Le *personnel des Chemins de fer fédéraux* se répartit comme il suit:

	Moyenne annuelle 1947	1946
A. *Personnel permanent*		
Fonctionnaires	25 247	22 819
Employés	2 165	1 849
Ouvriers d'exploitation	5 311	3 413
Ouvriers d'atelier	—	2 908
Apprentis	966	986
	33 689	31 975
B. *Personnel auxiliaire*		
Aides et remplaçants du service des barrières	626	630
Auxiliaires du service de la voie et du service des gares	1 978	1 894
	2 604	2 524
C. *Ouvriers d'entrepreneur*		
Ouvriers fournis par des entrepreneurs privés	1 407	1 570
Effectif total	37 700	36 069

En 1947, l'augmentation a été de 1631 agents.

L'augmentation du nombre des fonctionnaires est due principalement à l'admission en qualité de fonctionnaires, au 1er janvier 1947, de 2100 ouvriers d'atelier.

11. *Régime de compensation des salaires*

	1947 fr.	1946 fr.
Contribution des Chemins de fer fédéraux à la caisse de compensation des salaires	5 200 666	4 613 132
Contribution du personnel	5 200 665	4 613 131
Total	10 401 331	9 226 263
Allocation payée aux Chemins de fer fédéraux	407 675	94 661
Solde remis à la caisse	9 993 656	9 131 602

Conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 23 décembre 1947, l'obligation de payer des contributions, instituée par l'arrêté du 20 décembre 1939, a été supprimée à partir du 1er janvier 1948. Les caisses de compensation pour militaires ont été dissoutes, et les tâches découlant des dispositions sur les allocations pour perte de salaire et à exécuter à partir du 1er janvier 1948, ont été transmises aux caisses de compensation créées en vertu de la loi sur l'assurance-vieillesse et survivants.

Depuis l'entrée en vigueur du régime de compensation des salaires, le 1er février 1940, jusqu'au 31 décembre 1947, les Chemins de fer fédéraux ont payé à la caisse de compensation:

	fr.
Contribution des Chemins de fer fédéraux	30 374 225
Contribution du personnel	30 374 224
Total	60 748 449
Allocations versées aux Chemins de fer fédéraux pour le service militaire accompli par le personnel	6 347 896
Versements nets des Chemins de fer fédéraux et de leurs agents, du 1er février 1940 au 31 décembre 1947	54 400 553

12. *Assurance-vieillesse et survivants*

Le 6 juillet 1947, le peuple suisse a accepté la loi fédérale sur l'assurance-vieillesse et survivants par 862 026 voix, contre 215 496. La loi, entrée en vigueur le 1er janvier 1948, entraîne une adaptation de la caisse de pensions et de secours des CFF à la nouvelle situation. En outre, par suite du renchérissement de la vie, les allocations de renchérissement devront être partiellement incorporées au gain assuré. Les pourparlers engagés dans le courant de l'année 1947 pour mettre sur pied une nouvelle réglementation n'étaient pas terminés à la fin de 1947.

Pour le moment, à partir du 1er janvier 1948 et en lieu et place des contributions à la caisse de compensation pour perte de salaire, les Chemins de fer fédéraux et leur personnel versent chacun 2% du gain à la caisse fédérale de compensation, c'est-à-dire à l'assurance-vieillesse.

B. Assurance du personnel

1. Caisse de pensions et de secours

a) Le tableau ci-après indique l'effectif des assurés actifs, des déposants et du gain assuré au 31 décembre 1947, ainsi que le nombre des invalides, veuves et orphelins pensionnés et des personnes secourues.

(Ancienne réglementation: assuré avant le 1er juillet 1941)
(Nouvelle réglementation: assuré à partir du 1er juillet 1941)

Etat des assurés

	1947	1946
I. *Assurés*		
1. Ancienne réglementation	20 582	21 629
2. Nouvelle réglementation	11 756	9 675
II. *Déposants*	915	407
III. *Pensionnés*		
1. Ancienne réglementation		
Invalides	11 958	11 889
Invalides partiels	253	218
Veuves	8 313	8 221
Orphelins	604	664
Orphelins de père et de mère	23	30
2. Nouvelle réglementation		
Invalides	10	6
Invalides partiels	3	1
Veuves	9	6
Orphelins	15	7
IV. *Bénéficiaires de prestations accordées de plein gré par la caisse*		
1. Ancienne réglementation		
Invalides dans le besoin	2	3
Orphelins dans le besoin	1	1
Orphelins de plus de 18 ans	433	434
Epoux ou parenté	35	37
Personnes secourues conformément à l'art. 56 de la loi sur le statut des fonctionnaires	26	29
2. Nouvelle réglementation: néant		

Gain assuré

	Gain assuré 1947 fr.	Gain assuré 1946 fr.
I. *Assurés*		
1. Ancienne réglementation	109 366 062	113 720 675
2. Nouvelle réglementation	41 903 104	33 816 193
II. *Déposants*	3 122 225	1 445 835
III. *Pensionnés*		
1. Ancienne réglementation	Montant de la pension annuelle 1947 fr.	Montant de la pension annuelle 1946 fr.
Invalides	42 540 871	42 210 203
Invalides partiels	104 398	88 610
Veuves	14 378 198	14 095 018
Orphelins	290 996	321 871
Orphelins de père et de mère	23 402	30 238
2. Nouvelle réglementation		
Invalides	12 213	4 395
Invalides partiels	1 198	238
Veuves	8 367	5 541
Orphelins	3 953	2 221
IV. *Bénéficiaires de prestations accordées de plein gré par la caisse*		
1. Ancienne réglementation		
Invalides dans le besoin	244	830
Orphelins dans le besoin	401	401
Orphelins de plus de 18 ans	263 713	259 465
Epoux ou parenté	23 120	23 243
Personnes secourues conformément à l'art. 56 de la loi sur le statut des fonctionnaires	28 013	32 213
2. Nouvelle réglementation: néant		

Le nombre des membres soumis à l'ancienne réglementation (caisse fermée) a diminué de 1047 et le montant des gains assurés de 4 354 613 fr.

Par suite de nouvelles nominations et de transferts de la caisse des déposants, le nombre des assurés soumis à la nouvelle réglementation a augmenté de 2081 et, en raison des entrées et des augmentations de salaire, le gain assuré s'est accru de 8 086 911 fr.

Le nombre des déposants a augmenté de 508 et le montant des gains de 1 676 390 fr.

b) Au cours de l'exercice, le déficit a diminué, pour l'ancienne réglementation, de 10,3 millions de francs, en chiffre rond (1946: 7,3), ce qui le ramène approximativement, à fin 1947, à 539,9 millions de francs, contre 550,2 millions de francs l'année précédente. Comme l'an passé, ce réjouissant résultat est principalement dû au nombre inférieur des mises à la pension, qui est resté en deçà des prévisions (813 au lieu de 1124).

Pour la nouvelle réglementation, nous avons enregistré, au terme de l'exercice, un surcroît de recettes d'environ 1,4 million de francs (1946: 1,5). Ce gain provient surtout de nouvelles entrées et d'augmentations de traitement. A fin 1947, la nouvelle réglementation disposait d'un excédent actif d'environ 4,9 millions de francs (1946: 3,5).

c) L'appendice aux comptes fournit, à pages 72 et 73, tous renseignements sur le bilan arrêté le 31 décembre 1947.

d) Le portefeuille de la caisse de pensions et de secours représentait, à fin 1947, une valeur de 400 388 291 fr., contre 389 875 768 fr. un an auparavant. Au terme de l'exercice, les prêts hypothécaires s'élevaient à 42 831 841 fr., contre 42 326 338 fr. le 31 décembre 1946. Par suite d'une nouvelle attribution au portefeuille de 10 millions de francs en bons de dépôt CFF, le montant de ces derniers était de 40 millions de francs à la fin de l'année. L'évaluation du portefeuille des titres a fait ressortir une plus-value de 32 606 fr.

e) Les commissions de la caisse ont accordé des secours selon l'art. 45 des statuts pour un montant de 70 235 fr. (152 cas).

2. *Assurance contre les accidents*

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

	1947	1946
Salaires assurés. . .	233 710 874 fr.	215 653 021 fr.
Primes	3 911 361 »	3 598 547 »
Taux de prime moyen	16,74 ‰	16,69 ‰

Pour les accidents non professionnels

	1947	1946
Salaires assurés. . .	232 302 052 fr.	213 915 898 fr.
Primes	1 384 791 »	1 275 781 »
Taux de prime moyen	5,96 ‰	5,96 ‰

La caisse nationale nous a versé, pour notre service d'agences de la CNAL, 423 692 fr., contre 389 946 fr. en 1946.

3. *Caisse d'assurance en cas de maladie*

Etaient assurés, le 31 décembre 1947, conformément aux art. 16 et 17 des statuts (les chiffres correspondants de 1946 sont entre parenthèses):

Classe *a* (médecin et médicaments seulement): 31 230 hommes (29 436) et 1190 femmes (1149).

Classe *b* (indemnité de chômage seulement): aucun agent.

Classe *c* (médecin, médicaments et indemnités de chômage): 271 hommes (253); aucune femme (0).

La classe *a* a présenté un solde actif de 229 581 fr. (1946: solde passif 177 731 fr.). Ce bénéfice est dû principalement à la majoration, au 1er janvier 1947, des cotisations des membres. Le fonds de compensation s'élève, à fin 1947, à 564 769 fr. (1946: 335 189 fr.). Les Chemins de fer fédéraux suisses ayant fait un versement extraordinaire de 400 000 fr., la provision prescrite par l'Office fédéral des assurances sociales pour les notes d'honoraires de médecins et les factures des pharmaciens non réglées à la fin de l'exercice, a pu être portée, à peu de choses près, au montant exigé, c'est-à-dire à 500 000 fr.

La classe *b* disposait à fin 1947 d'un fonds de 11 483 fr. (11 149 fr. en 1946).

La classe *c* se soldait par un déficit de 5290 fr. (4279 fr. en 1946). Le déficit est couvert par le fonds spécial prévu pour cette classe, de sorte que le fonds de compensation est resté inchangé (7697 fr.).

Malgré le déficit de la classe *c*, le fonds spécial a quelque peu augmenté; à fin 1947, il se trouvait être de 171 807 fr., contre 171 758 fr. un an auparavant.

La morbidité au cours de l'exercice est indiquée dans la «statistique du compte de profits et pertes de 1947, établie par unités administratives». Les frais par assuré (soins pharmaceutiques et médicaux, séjour dans un hôpital et autres moyens de guérison) ont été de 71 fr. 78 (65 fr. 31 en 1946) pour les caisses-maladie des ateliers, et de 59 fr. 98 (61 fr. 64 en 1946) pour celles des arrondissements. C'est par suite de l'augmentation des frais médicaux et pharmaceutiques que la situation a empiré aux ateliers. Trois (en 1946 huit) des neufs unités administratives accusent un déficit; ce sont les caisses-maladie des ateliers d'Yverdon, Bellinzone et Zurich.

C. Service médical

1. Au cours de l'exercice, 17 840 cas de maladie (16 365 en 1946) et 6483 accidents (5683) ont été annoncés. Le total des jours de maladie et d'accident (absences de courte durée comprises) a été de 616 028 (571 741 en 1946), ce qui, pour un effectif moyen de 33 683 agents, fait 18,28 *jours par agent*, au lieu de 17,88 en 1946 et 17,84 en 1945.

Ces jours d'absence se répartissent comme il suit:	Jours 1947	1946	1945
Maladie	13,53	13,50	13,49
Accident	3,80	3,56	3,58
Absences de courte durée	0,95	0,82	0,77
Par rapport aux différentes activités, la morbidité a été la suivante:			
Service de bureau	10,16	11,01	10,92
Service en plein air	24.63	21,76	21,38
Service de bureau et en plein air	16,18	16,62	16,81
Service sur les locomotives	14,88	14,99	15,85
Service dans les trains	18,03	18,36	19,35
Service dans les ateliers principaux (ouvriers)	20,57	19,41	17,58

En moyenne, la guérison a exigé:	1947	1946	1945
dans les cas de maladie	25,54	26,36	26,96
dans les cas d'accident	19,77	20,03	21,21
dans les cas d'absence de courte durée	1,87	1,87	1,89

2. Nous avons fait

1947	1946	1945	
4721	4065	2676	examens d'admission
433	478	494	examens de mise à la retraite
808	827	827	examens de contrôle dans des cas de maladie

3. Pour l'Administration générale de la Confédération (A. C., poste, PTT, douane et militaire), nous avons fait:

1947	1946	
6090	6504	examens d'admission
245	280	examens de mise à la retraite
522	703	examens de contrôle dans des cas de maladie

IV. Contentieux

1. L'annuaire statistique (tableau 39) renseigne sur le nombre des *accidents*.

Les Directions d'arrondissement ont réglé, au cours de l'exercice, 169 *cas de responsabilité civile* (176 en 1946).

2. Réclamations adressées aux Chemins de fer fédéraux pour *pertes totales ou partielles, avaries et retards dans le service des voyageurs, des bagages, des colis exprès et des marchandises:*

	1947	1946
Non réglées l'année précédente	1 731	1 519
Reçues pendant l'exercice	46 375	46 046
Réglées pendant l'exercice	46 844	46 149

	1947	1946
Réclamations reçues pour le compte du Chemin de fer allemand du Reich, conformément à la décision du Département fédéral des postes et des Chemins de fer du 27 juin 1945 sur la reprise des installations et du patrimoine de ce chemin de fer sur territoire suisse	405	315
Procès:		
Pendants depuis 1946	3	4
Intentés en 1947	1	3
Terminés	2	4

V. Tarifs et publicité

A. Généralités

Une commission, instituée par la *Conférence commerciale* des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic, s'est consacrée à l'examen de nouvelles questions relatives à la réforme des tarifs de voyageurs. Elle a soumis le résultat de ses délibérations à la Conférence commerciale qui, dans sa 57e séance du 3 juillet, a approuvé les propositions de l'administration gérante. Rien ne s'opposait donc plus à l'introduction du gros des nouveaux tarifs de voyageurs, car le billet de vacances et la facilité de voyage pour les familles — celle-ci ayant été entièrement remaniée —, qui font partie intégrante des nouveaux tarifs, étaient déjà entrés en vigueur au cours de l'exercice.

Dans ses séances des 3 juillet et 20 novembre, la Conférence commerciale a aussi examiné les pro-

positions de l'administration gérante relatives à la réforme des tarifs de marchandises.

La Conférence a adopté les tarifs des expéditions partielles, dont les classes sont fondées sur le poids. Elle a de même approuvé les bases des nouveaux tarifs pour wagons complets, qui ont été simplifiés et mieux adaptés à la structure des frais des chemins de fer.

L'Union syndicale suisse et l'Union ouvrière chrétienne-sociale suisse ont été admises au nombre des intéressés au trafic représentés à la Conférence commerciale.

B. Service des voyageurs et des bagages

1. Nous avons émis les *billets du dimanche* jusqu'au 30 mars et dès le 20 décembre, c'est-à-dire pendant les mois d'hiver seulement, où le trafic est relativement faible.

2. L'*abonnement suisse de vacances* donnant droit à des demi-billets a été émis jusqu'au 31 mars aux anciennes conditions. Le 1er avril a été introduit le billet de vacances, qui peut être obtenu pour des voyages d'aller et retour ou circulaires. Institution tarifaire durable, il remplace l'abonnement de vacances et le billet combinable.

Le prix des parcours compris dans le billet de vacances correspond en principe à la moitié de la taxe d'aller et retour. En trafic avec des chemins de fer appliquant, maintenant déjà, le barème des taxes normales des CFF, les prix de parcours sont tirés des nouvelles taxes normales pour des distances de 1 à 150 km. qui entreront en vigueur au début de février 1948. Pour la 3e classe, le prix par kilomètre est donc uniformément de 7,5 c. pour les voyages d'aller et retour, et de 3,75 c. pour les voyages circulaires, où chaque kilomètre n'est parcouru que dans un sens. Le voyageur doit payer en outre pour chaque billet de vacances une taxe fixe de 25 fr. en 1re classe, de 20 fr. en 2e classe et de 15 fr. en 3e classe.

Le billet de vacances contient cinq bons donnant droit à des billets ordinaires à demi-taxe (billets d'excursion). Des cartes complémentaires permettent d'acheter de nouveaux billets d'excursion à demi-taxe.

Le billet de vacances a une durée de validité d'un mois, qui peut être portée à deux mois contre paiement d'un supplément de 20%.

3. Le *billet de famille* a été remplacé le 1er avril par la facilité de voyage pour familles. Elle consiste en ceci que, sur présentation d'une légitimation spéciale, une famille ne doit prendre qu'un nombre de billets inférieur à celui des participants au voyage. La taxe pleine ne doit être payée que par l'un des conjoints; chaque autre personne de plus de 16 ans n'acquitte que le demi-tarif. Deux enfants de 6 à 16 ans comptent pour une personne adulte. Il faut au minimum deux billets lorsque l'un des conjoints seulement fait partie du voyage, et deux billets et demi lorsque le père et la mère y prennent part. La facilité est accordée sur le prix des billets ordinaires de simple course et d'aller et retour, des billets circulaires de 10 jours, des billets de vacances et des billets du dimanche.

4. Le 1er avril a été introduit l'*abonnement mixte pour demi-billets et général*, qui peut être utilisé sans restriction pour l'achat de demi-billets et, en outre, un certain nombre de jours, comme abonnement général. La carte de trois mois, valable 6 jours comme abonnement général, coûte 180 fr. en 1re classe, 145 fr. en 2e classe et 120 fr. en 3e classe, et la carte annuelle, qui comprend 24 jours d'utilisation générale, 640 fr. en 1re classe, 500 fr. en 2e classe et 400 fr. en 3e classe. Par l'achat de cartes complémentaires, les titulaires peuvent augmenter à loisir le nombre des jours d'utilisation générale de leur abonnement.

5. Le 1er avril également, le prix des *abonnements pour demi-billets* a été abaissé à 60 fr. pour la carte de trois mois et à 180 fr. pour la carte annuelle.

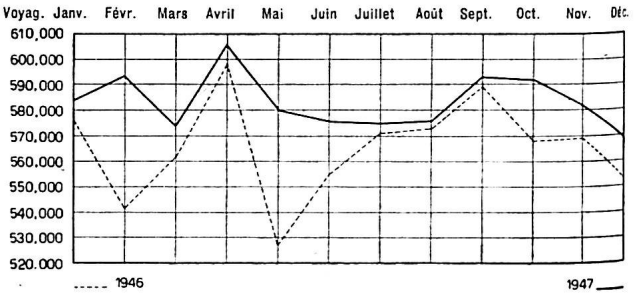
6. Pour tenir compte des conditions actuelles de salaire, nous avons, le 1er juin, porté à 22 fr. par jour de travail, ou 550 fr. par mois, le *salaire-limite fixé pour l'obtention d'abonnements d'ouvrier.*

7. Une réduction de 50% sur la taxe des billets ordinaires a été accordée aux participants au *service volontaire d'aide à l'agriculture* pour se rendre du lieu de domicile à celui de travail et — une fois la période de travail terminée — pour rentrer du lieu de travail à celui de domicile, de même que pour certains voyages exécutés pendant la période de travail pour des raisons indépendantes de la volonté des intéressés. La Confédération a pris à sa charge l'autre moitié du prix du transport.

Une même réduction a été aussi octroyée — comme du reste l'année précédente — aux participants aux camps de travail du village d'enfants Pestalozzi.

Figure 3

Voyageurs transportés par jour en 1946 et 1947



8. Pendant l'exercice, des *tarifs internationaux pour le service direct des voyageurs et des bagages* ont pu être introduits entre la Suisse d'une part, et la Bulgarie, la Roumanie, la Turquie, ainsi que les zones d'occupation française, anglaise et américaine en Allemagne d'autre part.

Les tarifs de transit introduits en 1946 déjà entre la France d'une part, la Yougoslavie, l'Autriche, la Pologne et la Tchécoslovaquie d'autre part, ont été étendus à la plupart des pays occidentaux et orientaux d'Europe, en transit par la Suisse.

9. Des tarifs internationaux pour le transport direct des colis exprès ont été mis en vigueur entre la Suisse d'une part, et le Danemark, la Norvège, la Tchécoslovaquie et la Hongrie d'autre part.

C. Service des animaux

1. Une facilité a été accordée du 1er octobre au 31 décembre pour le transport des poulains, en ce sens que le port, au lieu d'être calculé d'après les taxes de la classe I du tarif des animaux, l'a été d'après celles de la classe II *a*.

2. La Confédération a de nouveau pris à sa charge une partie des frais de transport du bétail pour en stimuler la vente. Ce fut par exemple le cas pour le bétail de rente et de boucherie des Grisons, d'Obwald et du Haut-Valais, expédié entre le 25 août et le 30 novembre, et pour les chevaux expédiés des régions d'élevage du Jura bernois entre le 25 août et le 30 septembre. La Confédération a pris à sa charge la différence entre les taxes prévues au tarif et le port payé par l'expéditeur.

3. Le règlement concernant l'octroi de réductions de taxe pour des objets destinés à des expositions a été appliqué pour 157 expositions d'animaux.

D. Service des marchandises

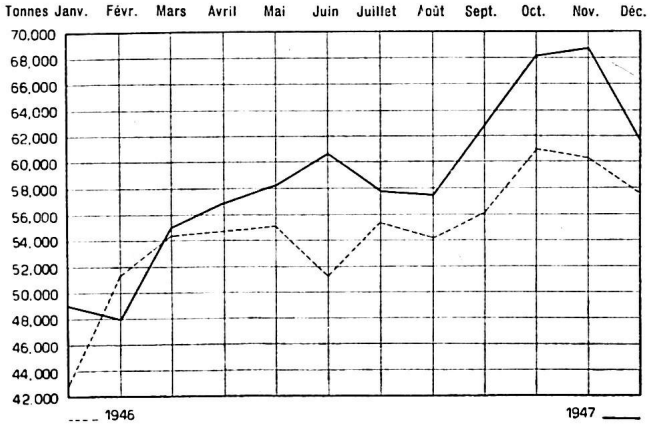
1. A Lugano s'est réunie, du 23 au 26 avril, une conférence internationale des chemins de fer à laquelle étaient aussi représentées les autorités d'occupation américaines, anglaises et françaises de l'Allemagne. Venant après celles qui s'étaient tenues en 1946 à Bâle et à Berne, la conférence s'occupa de la réglementation des trafics de marchandises internationaux et approuva les dispositions particulières élaborées par l'Union internationale des chemins de fer pour le service direct des marchandises entre l'Angleterre et le Continent.

Le règlement Angleterre-Continent a le caractère d'un accord purement ferroviaire s'appuyant largement sur les dispositions complémentaires de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM), à laquelle l'Angleterre n'a pas encore adhéré. Le nouveau règlement constitue un grand pas vers l'unification des dispositions réglementaires applicables au trafic des marchandises par chemins de fer en Europe.

2. Pendant l'exercice, le trafic direct entre la Suisse d'une part, et la Pologne, la Roumanie et la Turquie d'autre part, de même qu'un certain nombre d'autres trafics auxquels la Suisse participe comme pays de transit, ont été règlementés.

Figure 4

Tonnage des marchandises transportées par jour ouvrable en 1946 et 1947



3. A la suite de pourparlers séparés avec les autorités soviétiques d'occupation de l'Allemagne, il a également été possible d'introduire des tarifs de règlementation pour le trafic entre la zone russe d'Allemagne et la Suisse.

De ce fait, le trafic direct des marchandises était à fin 1947 réglementé avec tous les pays d'Europe, excepté l'Espagne, le Portugal et la Russie.

4. La navigation sur le Rhin, en direction de Bâle, a dû être suspendue temporairement à cause des basses eaux. Le volume des marchandises transbordées dans les ports des deux Bâle a atteint 1 880 000 tonnes, contre 1 067 808 tonnes en 1946.

5. Les transports de denrées alimentaires de l'Italie pour l'Angleterre ont quelque peu reculé vers la fin de l'année, à cause des restrictions d'importation anglaises.

6. Conformément aux décisions prises par les gouvernements des cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne, le droit de port à acquitter dans les ports du Rhin des deux Bâle a été adapté une fois de plus aux conditions de prix actuelles. La majoration est en général de 5 c. par tonne.

7. Les tarifs français ayant été relevés, nous avons pu, à fin décembre, abroger différentes taxes de concurrence.

8. Le 27 avril, les Chemins de fer italiens de l'Etat ont relevé uniformément de 30 à 38% les frais de transport. En même temps, pour concurrencer les ports du nord, ils ont réduit les frais de transport pour les céréales et la farine de céréales au départ des ports italiens pour des gares de la Suisse occidentale, septentrionale et orientale.

Le 25 août, les Chemins de fer italiens de l'Etat procédèrent à un nouveau relèvement général des tarifs, mais les transports au départ des ports de mer en transit par l'Italie ne sont pas affectés par cette mesure.

Le 16 décembre, les prix de transport pour céréales applicables entre les ports italiens et la Suisse, ont été relevés de 10% en moyenne.

9. Notre service de démarchage dans le trafic des marchandises a conclu 266 nouveaux contrats, tandis que 56 anciens contrats étaient annulés.

10. L'application du règlement concernant l'octroi de réductions de taxe pour objets destinés à des expositions a été accordée en faveur de onze expositions de marchandises, dont neuf suisses et deux étrangères.

E. Publicité

1. Dans le cadre de la propagande en faveur du centenaire des chemins de fer suisses, le calendrier des CFF pour 1947 a revêtu un attrait spécial au point de vue tant du contenu que de la présentation.

Trois affiches spéciales, un dessin animé en couleur, ainsi qu'une brochure du centenaire éditée en trois langues ont en outre été consacrés au centenaire.

2. Nous avons publié de nombreux imprimés de propagande en faveur du mouvement touristique, dont une nouvelle carte des chemins de fer suisses, qui met particulièrement en relief les grandes lignes de transit, une carte montrant la ligne de chemin de fer Lucerne–Montreux par le Brünig, vue à vol d'oiseau, et des brochures sur les correspondances internationales. Nous avons en outre publié de nouveaux prospectus sur le billet de vacances et les abonnements généraux à court terme, en anglais et en français, sur les voyages en famille, les voyages circulaires de 10 jours, les abonnements généraux, ainsi que sur les nouveaux abonnements mixtes pour demi-billets et généraux.

La brochure «Promenade jurassienne», éditions française et allemande, sera la première d'une série de publications consacrées aux différentes lignes suisses.

3. Nous avons poursuivi la rénovation de la décoration des gares et des voitures.

4. Les Chemins de fer fédéraux ont tenu, aux foires de Bâle, Lausanne, Lugano et Saint-Gall, des pavillons de renseignement installés dans des bureaux spéciaux.

5. Le service des conférences a donné, devant 84 000 personnes, 367 conférences sur des problèmes de technique ferroviaire et de tourisme, avec films et projections lumineuses.

VI. Contrôle du trafic

1. Nous avons poursuivi les essais entrepris avec des *composteurs enregistreurs*, dont le but est de déterminer les recettes provenant des billets vendus par chacun des agents d'une caisse.

2. La *comptabilisation mécanique* a été étendue au trafic des expéditions de la gare de Brunnen et du bureau G.V. de Lucerne, ainsi qu'au trafic des expéditions par wagons complets de Sankt-Margrethen. Un bureau des machines a été aménagé au service des marchandises de Brigue; il a été chargé de comptabiliser le trafic des expéditions de Brigue et d'établir la comptabilité des entrepôts. Des *plaques à décalque* ont été introduites aux services des marchandises de Zurich-Oerlikon et Zurich-Altstetten pour la comptabilisation du trafic des expéditions.

3. La *commission des chefs des services de contrôle* a tenu des séances les 10 et 11 juillet et le 19 décembre.

4. Les reviseurs ont vérifié les *caisses et les livres de 595 services.*

5. Les *prescriptions sur le décompte et la liquidation des soldes* dans le service des voyageurs et des bagages Suisse-zones d'occupation américaine, anglaise et française en Allemagne, Suisse–Italie et Suisse–Pays scandinaves, dans le service des colis exprès Suisse–Italie, Suisse–Pays scandinaves et Suisse–Autriche, Tchécoslovaquie et Hongrie, ainsi que dans le service des marchandises Tchécoslovaquie–Suisse, Hongrie–Suisse et Pays scandinaves–Suisse, ont été rééditées.

Le *mode d'expédition, de décompte et de liquidation des soldes* dans le service des marchandises entre la France, le Luxembourg, la Belgique, les Pays-Bas, les pays scandinaves et la Grande-Bretagne d'une part, et l'Italie, l'Autriche, la Tchécoslovaquie, la Hongrie et la Roumanie d'autre part, a été arrêté lors de conférences internationales de décompte qui eurent lieu à Berne aux mois de juin et de septembre.

6. Au cours de l'exercice, 977 *crédits pour frais de transport* ont été ouverts et 299 supprimés. 638 crédits existants ont subi des modifications. Le 31 décembre 1947, le nombre des crédits pour frais de transport était de 8975.

7. L'imprimerie des billets a imprimé 52 254 000 *billets Edmonson*, contre 52 039 000 en 1946.

VII. Economat

A. Achat de matériaux

En 1947, l'économat a fait les principaux *achats de matériaux* suivants:

Traverses de bois	113 624 p.
Traverses métalliques	158 000 p.
Rails d'acier	7 300 t.
Accessoires et pièces de branchement, matériel d'enclenchement	5 401 t.
Fers et métaux pour les ateliers et d'autres services	9 435 t.
Articles divers pour les ateliers et d'autres services	2 460 315 fr.
Matériel électrique	6 153 835 fr.
Matériaux de construction	3 350 t.
Matières de consommation pour la traction (sans le combustible)	5 855 t.
Matières de chauffage, d'éclairage et de nettoyage	2 539 476 fr.
Objets d'inventaire, matériel de bureau, etc.	3 294 571 fr.
Drap, y compris la confection des uniformes	2 778 187 fr.

B. Vente de matériaux de rebut

L'économat a *vendu:*

du matériel de rebut de la voie pour	4 158 563 fr.
du matériel de rebut des ateliers et d'autres services pour	1 022 400 fr.

C. Combustibles et carburants pour les locomotives, les véhicules moteurs et les ateliers

Au cours de l'exercice, l'économat a *acheté:*

144 171 t.	de charbon
5 483 t.	de coke
9 970 st.	de bois
1 698 t.	de carburants liquides

VIII. Exploitations affermées

1. L'effectif des *66 buffets de gare* ne s'est pas modifié pendant l'exercice. Les buffets de Bienne, Olten, Romanshorn et Turgi ont changé de tenancier. D'importants travaux de complétement et de transformation ont été exécutés dans les buffets de Bâle, Coire, Fribourg, Le Locle, Lucerne, Yverdon et Zurich g. p.

L'intensification du mouvement des voyageurs et diverses majorations de prix ont accru le chiffre d'affaires. 45 buffets ont payé un fermage variable, mesuré aux recettes brutes, et 21 petits buffets, un fermage fixe. Depuis le 1er novembre, il est interdit à tous les buffets CFF de servir des boissons alcooliques avant 7 h. du matin le dimanche et les jours de fête.

2. Le 31 décembre 1947, il y avait des *librairies de gare* (kiosques à journaux) dans 269 gares et stations. Six nouvelles librairies ont été ouvertes au cours de l'exercice. Différents kiosques démodés ont été modernisés, et d'autres isolés ou appuyés aux bâtiments aux voyageurs, aménagés à l'intérieur

Le regroupement des secteurs d'affermage décidé en 1946 d'entente avec les sociétés fermières a été achevé au cours des premiers mois de l'exercice. Les chiffres d'affaires des librairies de gare ont augmenté pour les mêmes raisons que pour les buffets de gare.

3. La *réclame commerciale* se divise en deux secteurs: réclame dans les gares et réclame dans les voitures. Les possibilités de réclame à disposition ont été bien utilisées toute l'année.

4. 80 *distributeurs automatiques modernes* de chocolat, bonbons et cigarettes ont été placés en 1947 dans des gares et stations des CFF, pour la première fois ou pour remplacer des types démodés.

5. Le *service des wagons-restaurants* a été assuré par la Société suisse des wagons-restaurants et par la Compagnie internationale des wagons-lits. A fin 1947, 36 wagons-restaurants et 5 voitures-buffets étaient en service. Le 1er mars, les CFF achetèrent 10 wagons-restaurants à la Société suisse des wagons-restaurants. Ils en ont mis en service 4 nouveaux. Les parcours des wagons-restaurants se sont élevés à 5 188 168 kilomètres-véhicules (contre 4 921 532 l'année précédente), et ceux des voitures-buffets à 631 140 kilomètres-véhicules (contre 736 559 en 1946).

6. *Parmi les autres exploitations affermées,* nous comptons de nombreux magasins de fruits, de provisions de voyage, de tabac, de fleurs, etc., 15 salons de coiffure, les garages des gares de Genève et de Zurich et les restaurants des bateaux du lac de Constance.

IX. Gares et trains

A. Généralités

1. D'un commun accord avec la Direction générale des douanes, nous avons publié des règles à suivre pour l'établissement de conventions sur l'emploi par la douane de locaux du chemin de fer dans les gares frontière ou de l'intérieur.

2. Nous avons passé des contrats avec un grand nombre d'expéditeurs pour l'immatriculation de 149 wagons de particulier dans notre parc et l'emploi en trafic suisse de 130 cadres privés.

3. Un arrêté fédéral du 8 octobre 1947 a ratifié le rachat par la Confédération de la ligne Hinwil–Bauma, du Chemin de fer Uerikon–Bauma. Nous avons repris l'exploitation de cette ligne de 11,3 km., nouvellement électrifiée, le 12 octobre. A cette occasion, le nombre des trains a été notablement augmenté.

4. A cause d'une explosion dans les dépôts de munitions de Blausee-Mitholz, qui rendit la ligne du Lœtschberg impraticable, le trafic direct Berne–Brigue fut détourné par Lausanne du 21 au 30 décembre.

B. Recrutement et instruction du personnel

1. Pour couvrir nos besoins probables en agents de gare et de train, nous avons engagé 363 apprentis de gare et 241 apprentis du service des trains.

2. Les apprentis de gare de la classe 1945 ont passé des examens de capacité après avoir suivi un cours final de quatre semaines.

3. En 1946, nous avons essayé de donner des cours d'instruction d'un jour toutes les quinzaines à une partie des apprentis de première année du service des gares. Vu les bons résultats obtenus, nous avons fait suivre ces cours par tous les apprentis, une fois par semaine.

4. Les agents des gares ayant été très pris par leur travail, le programme des cours d'instruction organisés pour eux n'a pas pu être entièrement tenu.

C. Classement des gares, stations, bureaux de marchandises et entrepôts

Conformément à l'art. 15 du règlement des fonctionnaires II, nous avons reclassé les gares, stations, bureaux de marchandises et entrepôts pour la période administrative 1948–1950. Par suite d'augmentation du trafic, 133 gares, stations et bureaux de marchandises ont amélioré leur classement; 8 services, en revanche, ont été déclassés.

D. Transport des voyageurs

1. Le 4 mai, le contrôle suisse des passeports et de la douane (bagages) dans les trains internationaux a été transféré des Verrières-Suisse à Pontarlier. Depuis lors, tout le contrôle douanier, tant français que suisse, se fait dans cette dernière localité pour les voyageurs des trains directs franchissant la frontière.

2. En 1947, nous avons transporté (transports exceptionnels):

25 300 permissionnaires américains venus en Suisse pour un bref séjour, à l'aller et au retour;
1 300 Suisses de l'étranger rentrant au pays ou le quittant;
3 100 Autrichiens et Hongrois venus en Suisse pour un séjour, à l'aller et au retour;
31 900 enfants étrangers venus en Suisse pour un séjour, à l'aller et au retour;
24 000 ouvriers italiens se rendant en Belgique.

85 600 personnes au total.

E. Transport des marchandises

1. Comme les années précédentes, il a fallu envoyer un grand nombre de wagons suisses vides à l'étranger pour nos importations, de sorte que notre parc de matériel roulant a été mis à très forte contribution. Il l'a été toute l'année, mais spécialement en automne, où le trafic fut très dense. La suspension momentanée de la navigation sur le Rhin nous a aussi obligés à fournir plus de wagons que d'ordinaire. L'affluence des marchandises a provoqué temporairement, en octobre et en novembre, l'encombrement des gares de triage de Bâle et de Zurich. Des mesures spéciales durent être prises pour remédier à la situation.

2. La débâcle des glaces, dans les mois de janvier à mars, a interrompu à plusieurs reprises la navigation sur le Rhin et le canal du Rhône au Rhin, de sorte que le trafic des ports bâlois s'est trouvé entravé dans son développement. Toutefois, vers le milieu de l'année, ce trafic atteignit presque le volume de 1938. Entre septembre et novembre, les basses eaux imposèrent quelques suspensions totales de la navigation sur le Rhin, tandis que, sur les canaux, les chalands pouvaient continuer à naviguer, mais en nombre restreint.

3. Pour simplifier et accélérer le transport des marchandises en transit, le bureau suisse de la douane et des marchandises a été transféré, le 1er novembre, des Verrières-Suisse à Pontarlier.

F. Trafic avec l'étranger

1. Depuis le 4 mai, les trains de voyageurs peuvent de nouveau circuler dans une certaine mesure entre

Coblence et Waldshut. Ils assurent, pour le moment, le transport des ouvriers porteurs d'abonnement.

2. Au cours de l'exercice, le trafic des marchandises avec l'étranger a été réglé de la manière suivante:

Des wagons complets sont admis au transport avec la Bulgarie et la Turquie depuis fin février, et avec la Roumanie depuis la mi-mars; aucun trafic ferroviaire n'a cependant été enregistré avec ces pays.

Le trafic des marchandises par wagons complets avec la zone d'occupation russe en Allemagne a repris le 12 mars par la Tchécoslovaquie et l'Autriche.

Dans une conférence tenue à Berne avec les Chemins de fer de l'Etat hongrois, les 5 et 6 mars, nous avons réglé la question de la fourniture de wagons pour les transports avec la Hongrie.

Des marchandises peuvent de nouveau être importées de la région voisine de Waldshut par Coblence depuis le 4 mai; le 5 mai, le point frontière de Singen a été rouvert au trafic des marchandises en provenance des zones américaine, britannique et française.

L'acheminement des marchandises de et pour la zone d'occupation russe en Allemagne est de nouveau autorisé, depuis le mois d'août, par les lignes directes allemandes, au lieu de la Tchécoslovaquie et l'Autriche.

Depuis le même mois, les envois en provenance et à destination de la Suède et de la Norvège peuvent être transportés par Warnemünde, en zone soviétique, au lieu du Danemark.

Au cours de pourparlers qui eurent lieu à Berlin du 30 novembre au 2 décembre avec les autorités d'occupation américaines et soviétiques, une décision a été prise au sujet de la fourniture des wagons pour les transports de marchandises de la zone d'occupation russe en Allemagne vers la Suisse.

Des pourparlers ont aussi eu lieu à Berne, les 19 et 20 décembre, avec les autorités d'occupation françaises en Allemagne pour la reprise du service par ferry-boat entre Friedrichshafen et Romanshorn, suspendu depuis mai 1939. Conformément à la convention signée, le trafic a repris le 5 janvier 1948.

G. Horaires

1. Au cours de la procédure d'approbation de l'horaire entré en vigueur le 4 mai 1947, 572 requêtes (652 en 1946) ont été annoncées; 414 (477) concernaient les Chemins de fer fédéraux. Il y a lieu de mentionner, en particulier, 174 requêtes (213) tendant à l'introduction de nouveaux trains ou au prolongement de parcours de trains existants, 51 (74) visant à obtenir de nouveaux arrêts de trains directs et accélérés, ainsi que 40 (42) ayant pour but une meilleure desserte de stations et de haltes par des trains de voyageurs. 144 de ces revendications (249) ont été totalement ou partiellement prises en considération; les gouvernements cantonaux, de leur côté, en ont repoussé 250 (214).

2. Le projet d'horaire annuel 1947/48 mis au net avec les autorités prévoyait une augmentation des parcours de trains de voyageurs d'environ 5200 km. par jour, dont 400 km. sur les lignes exploitées à la vapeur. Le nombre des kilomètres-trains était ainsi supérieur de quelque 5% à celui de l'horaire 1946/47; l'augmentation portait essentiellement sur le trafic international; elle comblait aussi des lacunes et complétait l'horaire de lignes nouvellement électrifiées.

3. Une conférence d'horaire a eu lieu à Berne le 7 mars, sous la présidence de notre administration, au sujet des communications (Londres–)Hollande et Scandinavie–Bâle par la rive droite du Rhin.

Les administrations ferroviaires intéressées à la circulation des grands express européens a tenu une conférence des horaires du 6 au 10 mai à Venise. Elles ont mis au point la marche de ces trains pour la période d'hiver 1947/48 et examiné la possibilité de rétablir certaines ramifications d'avant-guerre.

La reprise de la circulation des trains directs entre Zurich et Stuttgart via Schaffhouse, ainsi qu'entre Zurich, Munich et Prague via Sankt-Margrethen, décidée à la conférence d'Istamboul, a été mise au point à Schaffhouse, les 3 et 4 décembre, avec les autorités des zones d'occupation américaine et française en Allemagne, de même qu'avec les chemins de fer tchécoslovaques et autrichiens.

4. Par suite de l'interdiction faite aux Anglais d'entreprendre des voyages d'agrément hors de leur pays, les trains express CB–BC (Calais–Bâle–Calais par Laon et Chaumont) ont été supprimés le 2 novembre; il en a été de même des trains saisonniers correspondants CE–EC (Bâle–Coire–Bâle).

5. L'heure d'été, qui est en avance de 60 minutes sur celle de l'Europe centrale, a été introduite le 16 mars en Italie et le 6 avril en Allemagne et en Autriche. L'heure d'été de l'Europe occidentale, en avance de 120 minutes sur celle de l'Europe centrale, a été observée temporairement en Allemagne, du 11 mai au 29 juin.

L'heure de l'Europe centrale a été rétablie en Allemagne, en Italie et en Autriche lors du passage de l'horaire d'été à l'horaire d'hiver, dans la nuit du 4 au 5 octobre.

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

1. Nous avons eu plusieurs entretiens avec une délégation de l'Union des entreprises suisses de transport pour établir les principes de calcul de l'indemnité de cojouissance de nos gares et stations.

Ces pourparlers n'ont pas pu se terminer pour la fin de l'exercice. En revanche, nous avons préparé avec ladite délégation une convention provisoire aux termes de laquelle l'ancienne indemnité pour frais supplémentaires d'exploitation est majorée de 50 % à partir du 1er janvier 1947 dans les cas où le contrat de cojouissance a été dénoncé à cause du renchérissement.

2. Un nouveau contrat a été signé avec le Chemin de fer lac de Constance–Toggenburg; il règle nos rapports d'exploitation avec cette compagnie.

I. Ouverture de haltes

La halte non desservie de Sankt-Erhard–Knutwil, sur la ligne Sursee–Wauwil, a été ouverte le 4 mai.

X. Traction et ateliers

A. Achat et transformation de matériel roulant

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

Voie normale:

5 locomotives électriques de ligne de la série Re $^{4}/_{4}$,
6 » » » manœuvre, de la série Ee $^{3}/_{3}$,
7 voitures de type léger, de la série AB^{4ü},
5 » » » » » » » B^{4ü},
1 voiture » » » » » » BC^{4ü},
4 wagons-restaurants de type léger, de la série Dr^{4ü},
10 wagons de la série M^{9}.

Voie étroite

2 voitures de type léger, de la série B^{4ü},
8 » » » » » » » C^{4ü}.

Le suremploi qui règne dans l'industrie n'a pas permis aux fabriques d'observer les délais de livraison pour le matériel roulant que nous leur avions commandé. Les nouveaux véhicules sont ainsi entrés en service avec de gros retards, ce qui n'a pas été sans nous causer de graves soucis à un moment où nous manquons de véhicules moteurs électriques et où nous souffrons du vieillissement général des voitures.

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

Voie normale:

20 locomotives électriques de ligne, de la série Re $^{4}/_{4}$,
10 tracteurs électriques, de la série Te,
1 tracteur à essence, de la série Tm,
12 voitures de type léger, de la série B^{4ü},
1 voiture, de la série B^{10ü}, avec bandage pneumatique,
7 voitures, de la série BC^{4},
62 voitures de type léger, de la série C^{4ü},
2 » de la série C^{4ü},
1 voiture, de la série C^{10ü}, avec bandage pneumatique,
49 wagons, de la série K^{2},
50 » » » » K^{3} I,
20 » » » » L^{3},
4 wagons spéciaux, de la série OM^{9},
40 ballastières, de la série S^{4} I.

Voie étroite:

4 fourgons de type léger, de la série F^{4ü}.

Nous n'avons pu placer nos commandes de matériel roulant neuf qu'en payant des prix fortement majorés et en acceptant des délais de livraison de 2 ans pour les wagons et 3 ans pour les locomotives.

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

2 locomotives électriques Ce$^{6}/_{8}$ II en Be$^{6}/_{8}$
1 voiture B^{3} en B^{4},
4 voitures BC^{3} en BC^{4},
1 voiture C^{3} en C^{4},
5 voitures C^{3} en remorques de flèche rouge BCF^{4},
10 wagons-restaurants Dr^{4ü} repris de la Cie suisse des wagons-restaurants,
5 wagons K^{2} repris de chemins de fer privés,
1 wagon X en K^{3},
2 wagons L^{4} repris de chemins de fer privés,
3 wagons M^{4} » » » » » »
21 L^{3} et L^{5} en wagons spéciaux O,
5 K^{2d} et J^{2d} » » » O^{d},
30 M^{3} en ballastières S^{4} I
28 véhicules désaffectés en wagons de service X.

B. Traction

1. Pour couvrir nos besoins en personnel de locomotive, nous avons engagé 270 ajusteurs et mécaniciens.

2. Le 1er mai 1947 est entré en vigueur un nouveau règlement des signaux, remplaçant celui du 1er janvier 1916.

3. Nous avons vendu: aux Chemins de fer norvégiens de l'Etat, en avril, 5 locomotives à vapeur de manœuvre de la série E $^{3}/_{3}$ dont nous pouvions nous passer; à des entreprises industrielles suisses, 2 locomotives de la même série, dont une locomotive d'atelier hors service; à l'Italie une machine du même type;

aux Chemins de fer de Thessalie en Grèce, en octobre, 3 locomotives à vapeur à voie étroite, série G $^3/_4$, de la ligne du Brunig.

4. Après avoir été revisée par les ateliers de Zurich, une nouvelle locomotive autrichienne de ligne a été mise en service sur notre réseau. Nous disposons maintenant de deux locomotives de ligne et deux de manœuvre des Chemins de fer fédéraux autrichiens.

5. Manquant de véhicules moteurs électriques, nous avons dû, pendant tout l'exercice, maintenir en service, sur les lignes et dans les gares électrifiées, une moyenne de 40 à 50 locomotives à vapeur. En automne, le trafic a été si intense que, en dépit de l'urgente nécessité d'économiser du courant et malgré l'intervention de toutes les machines à vapeur disponibles, nous n'avons pu retirer de la circulation aucun véhicule moteur électrique.

C. Ateliers

a) Entretien du matériel roulant

1. Les ateliers principaux ont exécuté les travaux d'entretien suivants:

Véhicules moteurs

Réparations courantes	1037
Réparations intermédiaires	162
Revisions	197
Total	1396

En outre, les petits véhicules à moteur (tracteurs, draisines et véhicules routiers) ont fait l'objet de 72 réparations courantes et intermédiaires, ainsi que de 181 revisions.

A l'exception d'une locomotive à vapeur de la série A $^3/_5$ qui a été confiée à la Fabrique suisse de locomotives et de machines de Winterthour pour revision et remplacement du foyer, les véhicules moteurs ont pu être entretenus par nos propres ateliers.

Autres véhicules des CFF

	Voitures	Fourgons	Wagons	Wagons de service
Réparations courantes	7279	1168	15 174	1183
Revisions	1530	273	5 433	365
Réparations intermédiaires	258	6	—	—
Réparations principales	16	2	469	—
Transformations . . .	3	—	16	—
Avaries graves	1	1	29	1
Total	9087	1450	21 121	1549

Durant l'exercice, nous avons commencé à munir les wagons d'un toit en aluminium. C'est là une amélioration technique importante.

Comme les années précédentes, nous avons confié à l'industrie privée quelques travaux d'entretien des véhicules, notamment 61 rénovations intérieures de voitures à trois essieux et 32 réparations principales de wagons ouverts.

Pour les 3136 wagons SNCF réparés en 1947 par l'industrie suisse privée, nos ateliers ont une fois de plus confectionné les pièces détachées (essieux montés, coussinets d'essieu, ressorts de suspension, etc.) que ces maisons ne sont pas en mesure de fabriquer.

Matériel roulant d'autres propriétaires (wagons de particuliers compris)

	Voitures	Fourgons et ambulants postaux	Wagons
Réparations courantes	31	90	7074
Revisions	—	171	623
Avaries graves	—	—	3
Total	31	261	7700

2. Par rapport à l'année précédente, le nombre des wagons du chemin de fer traités dans les ateliers principaux a augmenté de 2952, ou 10%. Par suite de la pénurie de matières qui a sévi pendant la guerre, le gros entretien des voitures à quatre essieux était en retard. Pour combler cette insuffisance et exécuter d'autres travaux, nous avons été autorisés à engager 300 ouvriers d'atelier. Mais, jusqu'à la fin de l'exercice, nous n'avions pu en recruter qu'une partie.

3. Les ouvriers d'atelier ont été mis au bénéfice du statut des fonctionnaires avec effet rétroactif au 1er janvier 1947. Ainsi se trouve réalisé un vœu très ancien de cette catégorie d'agents. Outre la nomination pour une période administrative de trois ans, le nouveau régime leur assure quelques autres avantages, par exemple la perspective d'être promu ouvrier spécialiste, des vacances plus longues (conformément à la loi sur la durée du travail), un salaire plus élevé en cas de maladie et le droit à des vêtements de travail.

b) Installations et appareils d'atelier

Les appareils mécaniques dont l'acquisition était prévue par le budget de construction de 1947 ne nous ont été livrés qu'avec de sensibles retards.

Les ateliers de Bellinzone ont mis en service un appareil automatique de recharge par soudure des boudins, et les ateliers de Zurich deux chaudières à vapeur chauffées au mazout et une grue roulante et pivotante à accumulateurs, d'une puissance de 3 tonnes.

XI. Voie et usines électriques

A. Généralités

1. D'une façon générale, les importations de matériel de voie sont restées satisfaisantes au cours de l'exercice. Cependant, pour divers motifs, il n'a pas été possible de pousser les travaux autant qu'il l'eût fallu pour rattraper le retard des années antérieures. Durant le premier semestre, surtout, le manque de main-d'œuvre nous a grandement gênés. Ensuite, différents travaux durent être différés à cause de la situation économique, tandis que d'autres ne purent être achevés en temps voulu, en raison des longs délais de livraison imposés pour les matériaux de construction et les appareils.

2. La campagne de ramassage de la ferraille et du fer de réemploi a pris fin le 30 juin 1947. Du 1er juillet 1943, date à laquelle fut introduit l'impôt du fer, à l'année dernière, l'administration a livré 75 169 tonnes de riblons, c'est-à-dire 12 668 tonnes de plus qu'il n'était nécessaire.

3. Les trois experts commis par les autorités bernoises (ville et canton) et les Chemins de fer fédéraux à l'examen du projet de la gare de Berne ont élaboré leur rapport, qui a été déposé au début de 1948. Ils ont été unanimes à déclarer qu'il fallait absolument conserver l'emplacement actuel et exécuter le projet de voies et de quais des CFF (variante 1946/47). Quant au problème du bâtiment aux voyageurs et des places entourant la gare, il devrait être élucidé par un concours d'idées.

4. En automne, nous avons soumis aux autorités cantonales et municipales zuricoises le projet général d'extension de la gare de Zurich et de ses lignes d'accès, approuvé par le Conseil d'administration.

B. Travaux neufs et de parachèvement

1. *Construction de nouvelles lignes.* Les travaux de construction de la ligne de raccordement Genève-Cornavin–Eaux-Vives se sont poursuivis. Nous avons terminé le tunnel de Saint-Jean, long de 212 mètres, le pont de la Jonction et la pleine voie comprise entre ces deux ouvrages.

2. *Travaux neufs et de parachèvemeni dans les gares et stations*

Nous avons achevé les grands travaux ci-après:

Nouveaux bâtiments aux voyageurs à Steckborn, Ermatingen et Sempach-Neuenkirch; transformation et extension de voies et d'installations à Rolle, Payerne, Aarberg, Magadino-Vira, Bauma et dans les stations de la ligne Kreuzlingen–Stein-sur-le-Rhin; transformation de la halte de Schachen en station de croisement; nouveau bâtiment auxiliaire en gare de Berne et nouvelles halles aux marchandises à Nieder- et Oberurnen, Dübendorf et Bischofszell-Nord; aménagement de locaux pour la Swissair à la gare de Zurich.

D'autres travaux importants se trouvaient en cours d'exécution: nouveaux bâtiments aux voyageurs à Liestal, Granges-Sud et Grandvaux; transformation et agrandissement de bâtiments aux voyageurs à Salquenen, Münchenstein et Kilchberg; extension de voies à Monthey, Moudon, Fribourg, Zwingen, Nieder- et Oberurnen et Sankt-Margrethen; reconstruction des halles aux marchandises 1 et 2 *a* à Bâle; agrandissement de la division des wagons aux ateliers de dépôt de Meiringen et de la remise à locomotives de Winterthour, côté est; aménagement de locaux pour la Swissair dans les gares de Bâle et Genève-Cornavin.

3. *Doubles voies.* La nouvelle voie, côté montagne, entre Brunnen et Sisikon a été mise en service le 15 décembre. L'exploitation à voie unique est maintenue sur cette nouvelle voie, l'ancienne devant être entièrement remise en état.

La nouvelle double voie Rupperswil–Lenzbourg est exploitée depuis le 7 février. Des travaux d'infrastructure ont été entrepris en corrélation avec l'assainissement de la plaine de la Linth entre Reichenburg et Bilten, pour la construction de la deuxième voie Richterswil-Sargans–Coire. Des terrassements et des travaux dans le rocher sont aussi exécutés au Stornenbuel, sur le parcours Flums–Unterterzen.

4. *Ponts.* A la fin de l'exercice, les grands ouvrages ci-après étaient en cours: Remplacement du pont métallique de Molinetto, sur la ligne Cadenazzo-Dirinella, par un pont voûté en maçonnerie; remplacement du pont en treillis métallique sur la Tœss, à Wila, entre Winterthour et Wald, par une construction en acier; remplacement du pont en treillis métallique de Zweidlen, entre Eglisau et Coblence, par un viaduc voûté.

5. *Signaux et installations de sécurité.* De nouveaux enclenchements électriques ont été installés à Yvonand, Kallnach, Corcelles-long., Domdidier, Aarberg, Soyhières, Liesberg, Trubschachen, Schachen, Magadino, Niederhallwil, Feuerthalen, Diessenhofen, Mannenbach, Schlatt, Stein-sur-le-Rhin et Dinhard.

Nous avons poursuivi la pose d'aimants de voie pour l'arrêt automatique des trains aux signaux de passage et aux signaux de sortie principaux et avancés.

Le block-système de ligne a été mis en service d'Yverdon à Vaumarcus, de Fribourg à Matran, de Delémont à Soyhières, de Rupperswil à Lenzbourg et de Dubendorf à Uster.

Pendant l'exercice, nous avons posé 154 signaux lumineux de jour et installé la commande électrique à 29 barrières mécaniques. Nous avons aussi aménagé quatre nouvelles installations à feux clignotants.

6. *Passages à niveau.* Nous avons éliminé en 1947 douze passages à niveau. Six ont dû être remplacés par des passages inférieurs, tandis que les autres étaient purement et simplement supprimés.

7. *Installations à basse tension et à courant faible.* Le téléphone automatique est en train d'être posé à Vallorbe, ainsi que sur les lignes Zofingue–Aarau–Wettingen et Berne–Lucerne (centraux à Konolfingen, Langnau, Escholzmatt et Wolhusen).

Des haut-parleurs ont été installés à Neuchâtel, Delémont, Bellinzone-triage et Genève.

C. Entretien de la voie

Le temps ayant été constamment beau et sec du printemps à l'arrière-automne, les travaux de réfection et d'entretien de la voie ont été grandement facilités. Nous avons pu atténuer les effets du manque de main-d'œuvre capable, au début de l'année, en faisant appel à des étrangers comme ouvriers d'entrepreneur. Il fut encore difficile, en revanche, de se procurer certains matériaux pour la superstructure. Nous avons manqué de traverses en bois, de pièces d'aiguille et de matériel d'attache.

D. Electrification

Nous avons remplacé l'exploitation à la vapeur par la traction électrique sur les lignes suivantes:

Payerne–Fribourg, le 4 mai;

Kreuzlingen–Stein-sur-le-Rhin, le 4 octobre.

Pour différents motifs, nous avons dû différer quelque peu les travaux d'électrification sur les autres lignes encore exploitées à la vapeur.

E. Approvisionnement en énergie

1. *Production et consommation d'énergie*

Durant l'exercice 1946/47 (octobre 1946 à septembre 1947), nous avons tiré:

de nos usines	616 270 000	kWh
d'usines communes	165 017 000	»
d'autres usines	119 358 000	»
Total de l'énergie produite et reçue	900 645 000	kWh

Cette énergie a été utilisée comme il suit:

Traction CFF (des sous-stations)	705 366 000	kWh
Autres usages	8 962 000	»
Livraisons à des compagnies privées	23 907 000	»
à reporter	738 235 000	kWh
Report	738 235 000	kWh
Livraisons à d'autres intéressés	2 307 000	»
Livraisons d'énergie en excédent	44 082 000	»
Livraisons pour le pompage des eaux à l'usine de l'Etzel	11 677 000	»
Pertes dans les lignes et convertisseurs	104 344 000	»
Total	900 645 000	kWh

Pour accroître nos disponibilités en énergie, nous avons passé des contrats avec:

les Forces motrices du Nord-Est suisse, à Baden, pour la fourniture de 20 millions de kWh (à l'aide des installations existantes pour l'échange d'énergie);

la Société d'électricité Aar–Tessin, à Olten, pour la fourniture de 20 millions de kWh et l'installation d'un groupe de machines à courant monophasé de 8000 kW à l'usine de Gœsgen.

Nous avons renouvelé pour neuf ans, à dater du 1er octobre 1948, le contrat avec le consortium BKW–NOK–Atel arrivant à échéance le 15 septembre 1948. Le nouveau contrat, auquel s'est jointe l'EOS, porte de 33 à 40 millions de kWh la quantité d'énergie pouvant être obtenue par nous dans une période d'hiver.

La pénurie de courant, dans l'hiver 1946/47, a duré jusqu'à la mi-mars. Il a fallu réduire, au début de janvier, la consommation d'énergie. A cet effet, nous avons pris les mesures suivantes:

Diminution du chauffage dans les trains;

Utilisation de locomotives à vapeur pour les manœuvres et les trains de marchandises;

Réduction des compositions de train d'environ 25%;

Réduction de l'horaire des trains de voyageurs de 5% dès le début de janvier.

Toutes ces mesures d'économie ont été supprimées à la mi-mars, à la suite de l'amélioration de notre approvisionnement en énergie.

A la fin de la période d'hiver, c'est-à-dire le 1er mai 1947, il restait dans les lacs artificiels une réserve d'eau représentant 40 millions de kWh. L'exceptionnelle sécheresse de l'été dernier se fit durement sentir dans nos bassins d'accumulation. En pompant de l'eau dans le lac de Sihl à l'aide d'excédents d'énergie de nuit, nous avons pu récupérer 7,5 millions de kWh. En outre, pour décharger les usines d'accumulation, nous avons échangé avec Atel et les NOK, 75 % de l'énergie triphasée disponible à l'usine d'Amsteg, contre du courant monophasé pour la traction des trains, et obtenu de l'énergie de secours des Chemins de fer fédéraux autrichiens. En dépit de ces mesures, aucun des trois lacs artificiels n'a pu être complètement rempli. Au début de la période d'hiver, le 1er octobre 1947, il manquait 44 millions de kWh pour parfaire leur capacité totale de 207 millions de kWh.

Devant l'aggravation de la situation, l'administration dut rétablir les mesures d'économie appliquées l'hiver précédent. Le 28 août, les livraisons de courant pour les chaudières électriques étaient suspendues; le 16 septembre, des restrictions étaient apportées au chauffage des trains, les compositions de train étaient réduites et des locomotives électriques remplacées par des machines à vapeur; le 10 octobre intervenait une limitation du nombre des trains spéciaux; le 10 novembre, enfin, une réduction de 5 % était décidée pour l'horaire des trains de voyageurs.

Heureusement, d'abondantes chutes de pluie survinrent en décembre. Notre approvisionnement en énergie s'en trouva sensiblement amélioré, de sorte que, à la mi-décembre, les restrictions d'horaire pouvaient être rapportées et les autres mesures d'économie atténuées.

2. *Usines électriques*

Barberine. Lac d'accumulation: niveau le plus bas le 16 avril, 5,1 millions de m^3 d'eau utilisable; niveau le plus élevé le 26 août, 35,9 millions de m^3 d'eau utilisable (capacité totale: 39,0 millions de m^3); début de l'abaissement le 27 août; niveau du lac le 31 décembre: 11,4 m (l'année précédente, 15,64 m) au-dessous de la cote maximum, avec un volume d'eau utilisable de 24,69 millions de m^3 (19,81).

Ritom. Lac d'accumulation: niveau le plus bas les 13/14 avril, 1,3 million de m^3 d'eau utilisable; niveau le plus élevé le 1er octobre, 19,53 millions de m^3 d'eau utilisable (capacité totale: 27,5 millions de m^3); début de l'abaissement le 2 octobre; niveau du lac le 31 décembre: 11,46 m (l'année précédente 10,1 m) au-dessous de la cote maximum, avec un volume d'eau utilisable de 15,69 millions de m^3 (16,84).

Au lac Cadagno, nous avons construit une digue permettant d'élever de 3,5 m le niveau des eaux et établi un nouveau siphon de vidange dans le lac Ritom. Le volume d'eau utilisable du lac Cadagno est ainsi porté de 740 000 m^3 à 1 390 000 m^3, ce qui nous permettra d'obtenir dans les mois d'hiver, lorsqu'il y aura suffisamment d'eau, un supplément d'énergie de 2 280 000 kWh.

Les travaux d'aménagement de la prise d'eau et de la galerie d'adduction des eaux de la Garegna (Val Canaria) au lac Ritom, longue de 2,5 km, ont été entrepris en octobre.

Etzel. Lac de Sihl: niveau le plus bas le 5 mars, 8,7 millions de m^3 d'eau utilisable; niveau le plus élevé le 28 juillet, 73,6 millions de m^3 d'eau utilisable (capacité totale: 91,8 millions de m^3); début de l'abaissement le 30 juillet; niveau le 31 décembre: 2,28 m (l'année précédente 5,98 m) au-dessous de la cote maximum, avec un volume d'eau utilisable de 67,92 millions de m^3 (34,5), dont 35,91 millions de m^3 pour les CFF (24,6).

Les deux pompes de refoulement d'eau du lac de Zurich dans celui de Sihl, dont une pour les CFF, ont été mises en service. Elles ont pour but de récupérer des excédents d'énergie disponibles dans d'autres usines.

Rupperswil-Auenstein. Nous avons remis en état la berge éboulée près de l'ancien barrage des fabriques de ciment du Jura, à Wildegg, et poursuivi les injections d'argile dans la digue de la rive droite de l'Aar. Les travaux en maçonnerie de la troisième habitation de service sont terminés.

Massaboden. Les travaux de construction de la prise d'eau de Mœrel et de la galerie d'amenée Mœrel-Massboden ont été mis en soumission.

Amsteg. La peinture de la conduite forcée n° 3 a été refaite.

3. *Lignes de transport et sous-stations*

La ligne de transport à 66 kV Grueze–Etzwilen a été mise en service au début d'octobre.

Deux nouveaux lacets en câbles à 66 kV sont en service entre l'usine d'Amsteg et la jonction de Gurtnellen.

Deux nouveaux lacets à 66 kV ont été posés dans la région de la digue de Rapperswil; ils réunissent l'usine de l'Etzel au poste de distribution à 66 kV de Rapperswil.

La station transformatrice d'Etzwilen a été achevée; elle fonctionne depuis le début d'octobre.

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

1. Par suite d'un déjettement de la voie, deux voitures du train direct léger n° 16 ont déraillé le 31 mai, peu avant 15 h., entre Rupperswil et Aarau. A 17 h., une des voies était rendue à la circulation. Les trains directs ont dû être détournés pendant ce temps.

2. Le 12 juin, le feu s'est déclaré à la fabrique de machines King S. A., sise à proximité immédiate de la gare de Zurich-Seebach. La grande chaleur dégagée par l'incendie a déjeté la voie principale et fondu la ligne de contact. La circulation des trains fut interrompue de 15 à 19 h. entre Oerlikon et Seebach. Les voyageurs ont été transportés entre ces deux gares par des autobus de la compagnie des tramways municipaux.

3. Le 8 août, après minuit, le feu a pris dans le bâtiment aux voyageurs de la gare d'Arth-Goldau, pro-

voquant un gros incendie. Les flammes ont détruit les étages supérieurs, et tout le bâtiment a beaucoup souffert de l'eau. La circulation des trains n'a pas été sérieusement entravée, les locaux de service et les installations de sécurité ayant échappé au feu.

4. Le 10 août, à 20 h. 30, le torrent de Maeschenz a inondé la voie entre Zizers et Coire, au km 21,300. La ligne a été recouverte, sur 50 m environ, de 30 cm d'alluvions, et la circulation des trains interrompue de 20 h. 30 à 21 h. 30.

Observations finales et propositions

La clôture des comptes s'est faite conformément aux dispositions de la loi des Chemins de fer fédéraux du 23 juin 1944.

Le solde actif de 25 408 312 fr. 73 spécifié dans le compte de profits et pertes de 1947 (pages 32/33) correspond au bénéfice net des Chemins de fer fédéraux restant après couverture de tous les engagements, y compris les amortissements, les provisions nécessaires à l'exploitation et une première annuité pour couvrir l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations « Frais généraux » et « Infrastructure ». Ce bénéfice net doit être utilisé conformément à l'art. 16^{1} de la loi sur les CFF.

Nous appuyant sur les dispositions légales citées plus haut, nous nous permettons de présenter ci-après nos

propositions:

1. Les comptes de 1947 des Chemins de fer fédéraux suisses sont approuvés.

2. La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1947 est approuvée.

3. Le bénéfice net de 1947, d'un montant de . . . . . 25 408 312 fr. 73

est employé de la façon suivante:

a. Versement à la réserve légale (loi sur les CFF, art. 16^{1a}) . .	8 000 000 fr. —
b. Paiement de l'intérêt au capital de dotation (loi sur les CFF, art. 16^{1b})	16 000 000 » —
Quant au reste de l'excédent,	1 408 312 » 73,

il appartiendra à l'Assemblée fédérale d'en décider l'affectation lors de l'approbation des comptes annuels. Nous proposons de le verser lui aussi à la réserve légale.

Berne, le 12 avril 1948

Pour la Direction générale
des Chemins de fer fédéraux suisses:

Le président,
Meile