

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1948)

Artikel: Rapport de gestion et comptes présentés par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses 1948
Autor: Meile
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676129>

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

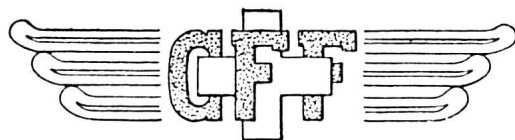
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 14.01.2026

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



Rapport de gestion et comptes

présentés par la

Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses

1948

Rapport de gestion

Partie générale

A. Trafic et recettes de transport

L'activité économique suisse a donné en 1948 des signes d'essoufflement qui devaient avoir leurs répercussions sur le trafic des Chemins de fer fédéraux. L'heureux essor pris par le rail il y a quelques années est arrivé à son terme.

Le nombre des voyageurs qui, dans une progression ininterrompue, avait passé de 107 millions en 1936 à 213 millions en 1947, a fléchi pour la première fois l'an passé; il est ramené à 207,67 millions, ce qui représente un recul de 5,32 millions, ou 2,5%. Ce fléchissement s'explique avant tout par les conditions atmosphériques extrêmement mauvaises de l'été, qui ont sérieusement entravé les voyages d'agrément et de vacances des gens du pays, et par une diminution du nombre des preneurs d'abonnements généraux et de parcours. La statistique des nuitées dans les hôtels montre que les étrangers, condamnés à ne faire chez nous que de brefs séjours à cause de la pénurie croissante de devises régnant dans plusieurs pays, ne sont pas non plus venus aussi nombreux qu'en 1947. Mais c'est surtout le mouvement touristique indigène qui a souffert, quantité de Suisses ayant préféré se rendre à l'étranger. La concurrence automobile étrangère a pris, de son côté, des proportions considérables, puisque 450 000 autocars et automobiles sont entrés dans notre pays temporairement. Ce chiffre, qui a doublé par rapport à l'année précédente, dépasse sensiblement celui de 1938, dernière année complète d'avant-guerre; c'est donc un

nouveau record qu'a établi le tourisme automobile. Les importations de véhicules à moteur se sont maintenues au niveau de 1947: elles ont porté sur environ 24 000 voitures, 3000 camions et 9600 motocyclettes, représentant au total une valeur de 196 millions de francs. La circulation routière, qui s'était déjà passablement développée en 1946 et 1947, a poursuivi son essor durant l'exercice, notamment avec les automobiles et les motocyclettes. Le 30 septembre 1948, le nombre des voitures et des autobus atteignait presque 108 000, alors qu'il était de 84 000 un an plus tôt; par rapport à 1938, l'augmentation est de 40%. Quant aux motocyclettes, il y en avait à cette même date 49 000 (37 000 en 1947), c'est-à-dire 80% de plus qu'en 1938. Les camions n'ont pas augmenté autant d'une année à l'autre: ils étaient au nombre 30 200 en 1947 et 31 000 l'an passé. Ce chiffre est plus du double de celui d'avant-guerre.

La réforme et le relèvement des tarifs du 1^{er} février 1948 ont cependant permis aux recettes du service des voyageurs de faire un nouveau bond en avant de 6,66 millions de francs (2,5%) et d'atteindre 276,62 millions de francs.

Les transports de marchandises ont, durant le premier semestre de 1948, suivi le mouvement ascendant constaté depuis l'automne 1945. Dans la seconde moitié de l'année, en revanche, un recul s'est fait sentir toujours plus nettement, contre-coup de la forte diminution des importations et du relâchement du trafic interne. De janvier à juin, les transports de marchan-

dises ont encore dépassé de 1,2 million de tonnes, ou 14%, le tonnage des premiers six mois de 1947, puis ils sont tombés de 910 000 tonnes, ou 9% au-dessous des chiffres du deuxième semestre de 1947. Pour l'ensemble de l'exercice 1948, les bagages, colis postaux, animaux et marchandises transportés font 18,50 millions de tonnes, donc 287 000 tonnes de plus (1,6%) qu'en 1947. Cette modeste augmentation provient des importations, qui, si elles baissèrent fortement au cours du second semestre, furent assez élevées durant les six premiers mois, ainsi que des exportations et du trafic de transit. Le trafic interne, lui, a notablement reculé.

Les recettes du trafic global des marchandises ont atteint 343,03 millions de francs, ce qui ne fait plus que 1,41 million, ou 0,4%, de plus que l'année précédente. L'augmentation est donc faible, en dépit du relèvement des tarifs de marchandises du 1^{er} février 1948. Il faut voir là la conséquence d'une diminution des transports internes fortement taxés et d'un accroissement des envois de marchandises pondéreuses rapportant moins. D'ailleurs, les importations, pour bénéficier le plus longtemps possible des tarifs étrangers, passent maintenant par les voies suisses les plus courtes. La concurrence automobile, enfin, s'est renforcée et prend de plus en plus au chemin de fer les transports à taxe élevée, ce qui est fâcheux pour nos recettes.

Les recettes d'exploitation, qui augmentèrent d'environ 71 millions de francs en 1946 et de quelque 48 millions en 1947, se sont élevées pour l'exercice 1948 à 619,66 millions de francs; par rapport à l'année précédente, l'accroissement est encore de 8,07 millions de francs, ou 1,3%.

Si nous en venons maintenant aux *parcours des trains*, nous constatons que, dans le service des voyageurs, les kilomètres-trains se sont élevés à 44,37 millions (augmentation: 1,88 million, ou 4,4%) et les kilomètres-tonnes brutes à 9,47 milliards (augmentation: 487 millions, ou 5,4%). Pour les trains de marchandises, les kilomètres-trains ont augmenté de 116 000 (0,8%), passant à 14,77 millions, et les kilomètres-tonnes brutes de 37 millions (0,6%), faisant au total 6,00 milliards.

B. Organisations internationales

1. Les commissions permanentes de l'*Union internationale des chemins de fer* (UIC) se sont réunies en session annuelle à Biarritz, du 24 mai au 5 juin. Elles ont traité de nombreuses questions d'ordre commercial, technique, de trafic, d'exploitation et d'organisation. Dans le domaine de l'unification des pièces de rechange et de la standardisation du matériel roulant, les travaux ont abouti à des résultats intéressants.

La commission du trafic des marchandises, présidée par notre administration, a fixé les principes à appliquer dans la création des tarifs directs internationaux de

marchandises, et élaboré des directions en vue d'unifier divers modes de transport; elle a établi un rapport documentaire sur la concurrence et la coopération du rail et de la route en trafic interne et en trafic international.

La session annuelle du comité de gérance de l'UIC a eu lieu à Paris du 30 novembre au 3 décembre. L'assemblée générale s'est tenue le 4 décembre. Les deux organes de l'Union ont commémoré le 25^e anniversaire de cette organisation.

La commission des affaires générales s'est réunie les 8 février et 29 octobre. Elle s'est occupée notamment de poser les principes généraux de la coordination rail-route, ainsi que du régime financier des chemins de fer.

Au début de mai et à fin juin, des essais ont eu lieu sur la ligne du Saint-Gothard, entre Airolo et Bellinzone, avec le nouveau frein à air continu des Charmilles (Genève) pour trains de voyageurs et de marchandises; faits dans le cadre des travaux de la V^e commission de l'UIC, ils ont donné de bons résultats.

2. Du 8 au 10 septembre a eu lieu à Prague, sous la présidence de notre administration, la 24^e conférence du comité de l'*Union internationale des wagons* (RIV). Le comité s'est occupé de questions d'organisation de l'Union et d'échange de wagons en trafic international.

3. La *Conférence européenne des horaires et des services directs* s'est tenue à Cracovie, du 6 au 16 octobre, sous la présidence de notre administration. Elle s'est occupée de la préparation de l'horaire pour la période 1949—1950. Y ont participé tous les pays d'Europe, y compris la Russie, à l'exception toutefois de l'Espagne et du Portugal.

4. A la même date s'est réuni le comité de l'*Union internationale des voitures et fourgons* (RIC), également présidé par notre administration. Il a examiné, pour le compte de la Conférence européenne des services directs, plusieurs questions touchant à l'organisation de l'Union, ainsi qu'à l'échange et au décompte des voitures et fourgons.

5. Notre administration a pris part aux *Conférences internationales des horaires des trains de marchandises*, qui ont eu lieu à Copenhague du 5 au 10 avril et à Rome du 22 au 27 novembre. La première conférence s'est occupée de l'horaire 1948—1949. Au cours de la seconde, on a pu améliorer notablement les relations entre la Suisse et l'étranger, ainsi que les relations en transit par notre pays pour l'horaire 1949—1950.

6. Le comité des transports intérieurs de la commission économique pour l'Europe de l'ONU a tenu sa deuxième session du 2 au 9 février et la troisième du 25 au 29 octobre à Genève. Il a discuté de questions

concernant l'échange, l'utilisation et le traitement des wagons, ainsi que les chalands et les transports routiers. Notre administration était représentée à ces réunions en qualité d'administration gérante du RIV et du RIC.

Le sous-comité des transports par chemin de fer s'est réuni pour la première fois du 7 au 9 décembre. Il a fixé son programme de travail. Notre administration était représentée tant dans la délégation suisse qu'en qualité d'administration gérante du RIV et du RIC.

7. La *Délégation internationale du Simplon* a tenu une session du 24 au 26 juin à Sierre et Montreux. Une seconde session a eu lieu à Berne les 9 et 10 novembre. Au cours de ces séances, la Délégation a traité les questions habituelles, et discuté la nouvelle présentation qu'il convenait de donner au compte de la ligne du Simplon, ensuite des modifications apportées par les CFF à leur système comptable.

8. Dans sa séance du 16 mars, le Conseil fédéral a ratifié l'accord passé le 9 décembre 1947 entre la Suisse et le Gouvernement militaire de la zone française d'occupation en Allemagne concernant le transfert de l'exploitation des chemins de fer allemands sur sol suisse à l'Association pour l'exploitation des chemins de fer du sud-ouest de l'Allemagne. Par la suite, cette association a publié un tarif de marchandises dont les taxes étaient exprimées en francs suisses. Ce tarif est applicable au trafic entre les gares situées sur territoire suisse: Beringen, Neuhausen, Neunkirch, Schaffhouse, Thayngen et Wilchingen-Hallau. Le transfert effectif eut lieu le 1^{er} mai 1948. La *commission mixte*, créée en vertu de l'accord, s'est réunie à deux reprises: du 10 au 12 juin à Schaffhouse et du 18 au 19 novembre à Lugano. Elle a discuté de questions en rapport avec le transfert d'exploitation.

9. La commission permanente de l'*Association internationale du congrès des chemins de fer* s'est réunie à Bruxelles le 14 février et le 4 décembre. Elle a fixé le programme de la réunion de la commission permanente élargie, qui aura lieu à Lisbonne en juin 1949.

10. Une conférence internationale des chemins de fer s'est tenue les 18, 19 et 20 mars 1948 à Lugano. Y prirent part les représentants de 19 pays, les autorités d'occupation des zones occidentales d'Allemagne, l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et l'Office fédéral des transports. Faisant suite aux réunions de 1946 et de 1947, la conférence a poursuivi les efforts entrepris en vue de normaliser le trafic international des marchandises. Les difficultés actuelles ne lui ont pas encore permis de supprimer toutes les restrictions apportées à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) depuis la fin de la guerre.

C. Chemin de fer et automobile

Le nombre des véhicules à moteur — comme nous l'avons dit — a beaucoup augmenté l'année dernière. Quantité d'anciens modèles ont aussi été remplacés par des engins modernes, d'où un accroissement du potentiel automobile que ne fait pas ressortir la statistique.

Les divers moyens de transport ne se sont cependant pas trouvés en face d'une tâche plus grande. Au contraire, la demande a été plutôt moins forte par suite d'un léger fléchissement de la prospérité économique et du recul des importations et des exportations. Donc, à transports moins nombreux, possibilités de transport plus grandes; cette évolution paradoxale, marquée surtout pour les transports privés (personnes et choses), devait forcément avoir des répercussions, et sur le trafic ferroviaire, et sur le trafic routier professionnel. Ce fut principalement le cas dans les derniers mois de l'année.

Le *problème rail-route* acquiert ainsi, malheureusement, un regain d'actualité. Il préoccupe tous les pays, et l'Union internationale des chemins de fer l'étudie. S'efforçant de sauvegarder les intérêts ferroviaires sans entraver le développement normal des transports automobiles, le comité de gérance de l'Union a adopté à l'unanimité, à propos de la coordination rail-route, des thèses nouvelles dont la Suisse doit maintenant examiner les possibilités d'application.

Pour le moment, dans notre pays, le *statut des transports automobiles* est là pour empêcher tout au moins que les véhicules à moteur des transporteurs professionnels ne se multiplient de façon désordonnée. Cet arrêté fédéral n'est toutefois valable que jusqu'au 31 décembre 1950. Il est question de l'introduire dans la législation ordinaire, ce que le monde des transports voit en général d'un bon œil. Quelques associations économiques, cependant, s'y opposent. Et nous devons nous attendre à d'âpres luttes pour le jour où l'introduction d'un nouvel article dans la constitution sera proposée. Pour leur part, les Chemins de fer fédéraux eussent préféré voir le statut élargir sa base et devenir un véritable règlement des transports; mais ils n'ignorent pas non plus que le statut est nécessaire en tant que loi protégeant surtout la profession.

Le comité des transports terrestres de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe a constitué un sous-comité pour traiter les *problèmes du trafic routier international*. L'Union internationale des transports routiers (International Road Transport Union = IRU) a remplacé la communauté de travail pour les transports routiers constituée il y a un an par le Bureau international de transports par autocar et camion (BITAC). Tandis que le bureau s'occupait uniquement de questions de transports internationaux, l'IRU doit,

elle, représenter sur le plan international les intérêts nationaux du trafic routier professionnel et des transports privés (marchandises).

D. Chemins de fer fédéraux et opinion publique

Dans l'ensemble, les Chemins de fer fédéraux ont eu lieu d'être satisfaits de ce que le public pense d'eux. Sans vouloir parler d'un véritable revirement, ce qui serait aller beaucoup trop loin, il convient cependant de relever que l'opinion publique se...ontre mieux disposée à l'égard du réseau d'Etat quand il est prospère que lorsqu'il est aux prises avec les difficultés. Or, abstraction faite du recul du trafic, divers facteurs sont venus, en 1948, influencer sur les rapports entre les Chemins de fer fédéraux et l'opinion publique. Notons d'abord le relèvement des tarifs de voyageurs et de marchandises, le programme décennal de travaux, pour lequel une grande partie des fonds manque, et la réforme projetée des tarifs de marchandises, que certains milieux s'obstinent à identifier avec une nouvelle augmentation des taxes. Ces problèmes ont périodiquement occupé le public; il en fut de même des restrictions de chauffage, que les voyageurs supportent mal, et de la réduction du nombre de voitures entrant dans la composition de nombreux trains, toutes mesures imposées dans les mois d'hiver par la pénurie de courant électrique.

Nous avons voué tous nos soins à renseigner systématiquement la population, avec le concours de la presse et de la radio, ou par le livre et par l'image, sur l'œuvre accomplie par notre entreprise pour le pays et son économie. Le service de presse a proposé aux correspondants de journaux suisses et étrangers de nombreux sujets de reportages, illustrés ou non, et aussi variés que l'activité des Chemins de fer fédéraux elle-même.

En 1948, il y eut 290 manifestations scolaires, visites d'installations et voyages d'inspection sur notre réseau. Environ 18 500 personnes, pour la plupart des jeunes gens, y prirent part.

L'intérêt pour les livres ferroviaires, qui s'était manifesté de façon extraordinaire en l'année du centenaire, est redevenu normal au cours de l'exercice. Nous avons publié, en allemand, le cahier CFF n° 4, *Signaux et enclenchements*, et pour la première fois, en automne, *L'informateur du rail*, essai de rapport de gestion à l'usage de tout un chacun.

Le service photographique a enrichi de quelque 4600 sujets sa collection de négatifs de petit format. Il possède maintenant 31 000 négatifs qu'utilisent fréquemment journalistes et éditeurs de Suisse et de l'étranger, qui, dans ce précieux fonds, puisent idées et illustrations pour des articles.

Plusieurs copies de nos films sont actuellement projetées dans la plupart des pays du continent et même en Amérique. Nous avons commencé à échanger des bandes et des thèmes de films avec divers réseaux étrangers.

En Suisse même, une convention nouvelle nous a permis d'étendre sensiblement la présentation de nos films. Quelques sujets CFF passent dans les salles de cinéma grâce à la collaboration du ciné-journal suisse. Différentes actualités ferroviaires, groupées dans un nouveau film, constituent un précieux document de plus pour notre cinémathèque.

Prochainement, nous fournirons à nos divisions techniques, à l'usage du personnel, un film d'instruction sur le service médical.

Les studios radiophoniques suisses ont consacré au chemin de fer diverses émissions. *Radio Genève*, fort des appréciations de ses auditeurs, a poursuivi son intéressante chronique hebdomadaire *Le rail, la route, les ailes*, et donné deux reportages, l'un sur le percement du tunnel du Bois de la Bâtie (ligne de raccordement), l'autre sur le cinquantenaire de l'abonnement général. *Radio Berne* a diffusé une interview avec un abonné jubilaire (abonnement général) dans l'émission «Panorama», les résultats de la conférence des horaires et des services directs de Cracovie dans l'émission «Echos du temps», et, dans la chronique régulière «Renseignez, s. v. p.», les réponses du président de la Direction générale à une série de questions posées par des jeunes gens sur le chemin de fer.

La presse fut conviée à plusieurs manifestations, au nombre desquelles nous mentionnerons la cérémonie du percement du tunnel du Bois de la Bâtie, à Genève, la visite de fabriques suisses de wagons (organisée d'entente avec les fabriques), un voyage dans des voitures nouvelles de la ligne Lucerne—Wildeg, l'ouverture d'un bureau de voyage à Neuchâtel-ville, la cérémonie de clôture des travaux et l'inauguration de la deuxième voie Brunnen—Flüelen.

Les quotidiens suisses et les revues professionnelles de chez nous et de l'étranger ont reproduit plusieurs articles du *Bulletin des CFF* et utilisé nombre de fois les services de la bibliothèque.

E. Direction de l'entreprise et divisions de service

La Direction générale a traité 549 affaires au cours de 55 séances.

Elle a tenu avec les directeurs d'arrondissement 8 conférences des directeurs pour discuter, à côté de quelques questions purement internes, des objets suivants: Rétrospective sur les manifestations du centenaire, nouveau régime des prescriptions, traitements de diverses catégories de personnel, revision des

prescriptions de promotion, application et complétement des prescriptions d'admission des candidats universitaires au service de l'exploitation, constitution d'une commission consultative paritaire pour certaines questions de personnel, revision du statut des fonctionnaires, application à titre d'essai d'un nouveau système de renouvellement du ballast, principes d'achat du nouveau matériel roulant et structure de l'horaire, nouvelles bases financières pour les constructions du chemin de fer.

Avec l'approbation du Département fédéral des postes et des chemins de fer, la *division de la voie et des usines électriques* a été scindée en une *division des travaux* et une *division des usines électriques*. La division des travaux a à sa tête le chef de l'ancienne division,

M. Otto Wichser, ingénieur en chef. Pour diriger la division des usines électriques, le Conseil d'administration a fait appel à M. Paul Tresch, ingénieur, chef de section à la division de la voie et des usines électriques.

F. Conseil d'administration

En 1948, le Conseil d'administration a traité 38 affaires au cours de 7 séances. Il a régulièrement tenu le public au courant de ses décisions par des communiqués remis à la presse. A l'occasion de séances, il a procédé à deux inspections. Des délégués de la commission de vérification des comptes en ont fait cinq autres, sur lesquelles ils ont présenté un rapport écrit.

Partie spéciale

Finances et comptabilité

A. Caisse principale et service des titres

1. Nous n'avons pas contracté de nouveaux emprunts en 1948. A la fin de l'année, notre *dette consolidée* était de 1 392 667 100 fr., dont 276 780 000 fr. étaient inscrits dans le livre de la dette de la Confédération.

2. Pendant l'exercice, nous avons accordé, sur les fonds de la caisse de pensions et de secours, 140 *prêts hypothécaires* en I^{er} et II^e rang, à savoir 127 prêts faisant un total de 2 651 000 fr., et 13 prêts à 8 coopératives de construction de cheminots, représentant 2 663 000 fr.

3. Contrôle des finances et comptabilité générale

1. Nous avons procédé, l'année dernière, à un certain nombre de revisions dans divers services du chemin de fer. La division s'est fait aussi représenter à des inventaires. Nous avons constaté chaque fois l'exactitude de l'encaisse et des stocks, de même que leur concordance avec les livres.

Nous avons examiné les résultats financiers de nombreuses entreprises avec lesquelles nous sommes liés par des contrats (fermiers, locataires, fournisseurs).

2. Un nouveau *système comptable*, répondant aux exigences modernes, a été introduit le 1^{er} janvier 1948. Les comptes de l'exercice sont présentés pour la première fois selon une nouvelle formule. Cette réforme de la comptabilité a nécessité un remaniement du budget annuel, des comptes annuels et du bulletin mensuel des résultats d'exploitation. Dans le courant de l'année, nous avons également transformé le budget de construction. Ce faisant, nous avons voulu rendre comptes et budget plus faciles à comprendre pour le public.

3. Le Conseil fédéral a pris, le 7 avril 1948, un arrêté concernant le *régime des amortissements des Chemins de fer fédéraux*. En vertu de cet arrêté, le montant que devaient atteindre au 1^{er} janvier 1946 les amortissements sur les «frais généraux» et l'«infrastructure» a été fixé à 245 millions de francs et porté au bilan comme dépense à amortir. Les comptes annuels de 1947 ont été grevés d'un premier montant de 45 millions de francs. Les 200 millions restants doivent être amortis à la charge du compte de profits et pertes à raison de 20 millions de francs par année. Les comptes de 1948 sont les premiers où figure cette somme.

Participation à d'autres entreprises

1. La *Société de gares frigorifiques, ports-francs et glaciers de Genève* a versé pour 1947, sur le capital-actions relevé de 290 à 600 mille francs, un dividende de 8%. Les affaires ont été bonnes.

2. Aux *Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle S. A.*, les chambres froides et de réfrigération étaient encore très occupées au début de l'exercice. Mais, à la suite de l'abolition des mesures prises par l'Etat, l'entrepo-

sage des viandes a diminué. La fabrication et la fourniture de glace ont quelque peu augmenté. L'entreprise a enregistré en 1948 de bons résultats. Le bénéfice net a permis d'assurer une nouvelle contribution au fonds de prévoyance en faveur du personnel, ainsi que de faire des versements à la réserve légale et la réserve spéciale. Le dividende prévu est de 8%, comme l'année précédente.

3. Le capital-actions de l'*Usine de l'Etsel S. A.* n'a subi aucune modification. Le 1^{er} avril 1948, un montant de 2 millions de francs a été remboursé sur l'emprunt obligataire 3½% de 1937. Par suite de la dénonciation au remboursement, pour le 1^{er} décembre 1948, de l'emprunt 4¼ 1934 et de la conversion du 30 juin

1948, le montant de 10 millions de cet emprunt se trouve réduit de 6 810 000 fr. Pour assurer le remboursement de l'emprunt 4¼% et la consolidation de dettes courantes, l'usine a contracté un emprunt 3½% de 15 millions, intérêts payables dès le 30 juin 1948. Un dividende de 4% a de nouveau été versé pour l'exercice 1947/48, arrêté au 30 septembre.

4. Le capital-actions, le capital-obligations et les prêts bancaires à long terme de l'*Usine de Ruppertsweiler Auenstein S. A.* n'ont subi aucune modification. Dans les créiteurs, les avances à intérêt fixe pour frais de construction ont pu être ramenées à 3 700 000 fr. Un dividende de 4% a de nouveau été versé pour l'exercice 1947/48, arrêté au 30 septembre.

Personnel

A. Questions générales

1. En vertu de l'arrêté fédéral du 3 octobre et de l'arrêté du Conseil fédéral du 12 décembre 1947, le personnel de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux a reçu pour 1948 des allocations de renchérissement qui, comme les années précédentes, se composaient d'une allocation principale, d'une allocation sur les indemnités de résidence et d'un supplément pour enfants.

L'*allocation principale* comprenait:

- a. Un supplément de 33⅓% des gains déterminants allant de 3000 à 10 000 fr. environ;
- b. Un montant de:
1200 francs pour les agents mariés,
1100 francs pour les célibataires avec obligation d'assistance,
1000 francs pour les célibataires sans obligation d'assistance.

L'*allocation sur les indemnités de résidence* était de 25% de l'indemnité. Le *supplément pour enfants* se montait à 70 fr. par enfant au-dessous de 18 ans et par année.

2. Par arrêté fédéral du 17 juin et arrêté du Conseil fédéral du 9 juillet 1948, l'allocation principale de renchérissement et l'allocation pour enfant ont été relevées avec effet rétroactif au 1^{er} avril 1948; la nouvelle réglementation a été, au surplus, déclarée valable jusqu'au 31 décembre 1949.

Elle prévoit, pour la période envisagée:

- a. Un supplément de 38% du gain déterminant;

- b. Un montant annuel de
1200 fr. pour les mariés,
1150 fr. pour les célibataires avec obligation d'assistance,
1050 fr. pour les célibataires sans obligation d'assistance.

Pour les gains supérieurs à 10 000 et inférieurs à 3000 fr., des montants spéciaux ont été prévus.

- c. Le supplément pour enfant de 80 fr. par an.

3. En vertu des arrêtés du Conseil fédéral des 12 décembre 1947 et 9 juillet 1948 et des ordonnances du Département fédéral des finances et des douanes des 29 décembre 1947 et 9 août 1948, nous avons octroyé des *suppléments de renchérissement sur les allocations supplémentaires du personnel*.

4. 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 d'invalides et de survivants* accordées avant le 1^{er} juillet 1941 furent, en 1948 également, réduites de 15%. Ont été exonérés de la réduction:

- 2400 fr. de la rente d'invalidé,
- 1500 fr. de la rente de conjoint.

Aucune pension d'orphelin n'a été diminuée. Les autres réductions ne devaient en aucun cas dépasser 10%.

La réduction des pensions a permis d'économiser 2 229 417 fr. (en 1947: 2 346 151 fr.).

5. En outre, les bénéficiaires de *rente* ont touché, en vertu de l'arrêté fédéral du 3 octobre 1947 et de

l'arrêté du Conseil fédéral du 12 décembre 1947, les allocations de renchérissement suivantes en 1948:

- a. Un supplément de 15% de la rente,
- b. Une allocation individuelle de
620 fr. par an pour les invalides mariés,
430 fr. par an pour les invalides célibataires et les bénéficiaires de rente de conjoint.

L'allocation de renchérissement devait cependant atteindre au minimum par an:

- 1000 fr. pour les invalides mariés et
660 fr. pour les invalides célibataires et les bénéficiaires de rente de conjoint, mais elle ne devait pas être supérieure à la pension.

Un supplément de 300 fr. a été alloué sur les pensions d'orphelin.

Par arrêté fédéral du 17 juin et arrêté du Conseil fédéral du 9 juillet 1948, le supplément de 15% a été porté à 19% à dater du 1^{er} avril 1948. Le nouveau taux, comme les allocations individuelles — maintenues telles quelles —, est valable jusqu'à fin 1949.

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

	Moyenne annuelle	
	1948	1947
A. Personnel permanent		
Fonctionnaires.	25 769	25 247
Employés.	2 287	2 165
Ouvriers d'exploitation. . . .	6 154	5 311
Apprentis.	1 063	966
	<u>35 273</u>	<u>33 689</u>
B. Personnel auxiliaire		
Aides et remplaçants du service des barrières.	623	626
Auxiliaires du service de la voie et du service des gares. . .	1 854	1 978
	<u>2 477</u>	<u>2 604</u>
C. Ouvriers d'entrepreneur		
Ouvriers fournis par des entre- preneurs privés.	1 102	1 407
Effectif total.	<u>38 852</u>	<u>37 700</u>

En 1948, l'augmentation a été de 1152 agents.

7. Modification de la loi sur la durée du travail. Une loi fédérale du 17 juin 1948, modifiant l'article 10 de la loi du 6 mars 1920 sur la durée du travail, a porté de 7 à 14 jours la durée minimum des vacances. Cette loi est entrée en vigueur le 16 septembre 1948. La seconde semaine de vacances a cependant été accordée intégralement pour 1948, à la suite d'une autorisation du Conseil fédéral.

8. Nous avons publié le 3 septembre 1948 le nouveau règlement n° 128.1 sur les nominations et les promotions, appliqué avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1948. Ce règlement offre de plus grandes possibilités d'avancement à de nombreuses catégories d'agents.

9. Régime de compensation des salaires et des gains. Depuis le 1^{er} janvier 1948, les allocations pour perte de salaire et de gain aux militaires sont payées sur le fonds constitué par arrêté fédéral du 24 mars 1947 au moyen des ressources du régime de compensation des salaires et des gains de 1940 à 1947.

10. Revision du statut des fonctionnaires. Dans un message du 20 décembre 1948 à l'Assemblée fédérale, le Conseil fédéral propose la revision de la loi fédérale du 30 juin 1927 sur les rapports de service des fonctionnaires de la Confédération (statut des fonctionnaires), à laquelle est également soumis le personnel des Chemins de fer fédéraux. Le but recherché est d'adapter la partie de la loi concernant les traitements au nouveau coût de la vie, en englobant dans les traitements les allocations de renchérissement accordées en vertu des pleins pouvoirs et par des arrêtés d'urgence.

11. Les commissions du personnel, au cours de huit séances, ont été appelées à se prononcer sur diverses questions du service de l'exploitation et sur la publication de plusieurs règlements importants.

B. Assurances du personnel

1. Caisse de pensions et de secours

Le versement des rentes normales de l'assurance-vieillesse et survivants a commencé le 1^{er} janvier 1949. Il y avait donc lieu, à cette date, d'adapter à cette assurance la caisse de pensions et de secours. En même temps, pour tenir compte du renchérissement de la vie, l'administration a dû reviser le régime des pensions. En effet, jusque-là, l'allocation de renchérissement n'entrait pas en ligne de compte dans le calcul des prestations de la caisse de pensions. Le Conseil d'administration a mis ce nouveau régime sur pied dans ses séances des 21 juin et 20 août 1948. Il a promulgué un 1^{er} supplément (aux statuts de la caisse de pensions et de secours du 19 mai 1942), que le Conseil fédéral a approuvé le 17 décembre 1948 et qui est entré en vigueur à titre provisoire le 1^{er} janvier 1949.

2. Assurance-vieillesse et survivants

La loi fédérale du 20 décembre 1946 sur l'assurance-vieillesse et survivants est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1948. Pour notre personnel, cette assurance est administrée par la caisse fédérale de compensation, alors que les fonds sont gérés par une caisse rattachée à la division du personnel et qui s'appelle « caisse fédérale de compensation, succursale CFF ».

3. Assurance-accidents

Pour le 1^{er} janvier 1948, les Chemins de fer fédéraux avaient révisé le tarif des primes de l'assurance contre les accidents professionnels. Pour le 1^{er} janvier 1949, c'est le tarif des primes pour accidents non professionnels qui a été modifié et adapté aux conditions nouvelles. En vertu d'une décision du Conseil d'administration de la Caisse nationale d'assurance contre les accidents, du 10 septembre 1948, le taux des primes a été majoré de 1^o/∞ pour les hommes et de 1,1^o/∞ pour les femmes.

En conséquence, les primes sont maintenant les suivantes pour nos agents:

accidents professionnels

exploitation	18 ^o /∞ du gain assuré
administration	1 ^o /∞ du gain assuré

accidents non professionnels

hommes	7 ^o /∞ du gain assuré
femmes	5,5 ^o /∞ du gain assuré

4. Caisse-maladie

Dans sa séance du 29 novembre 1948, le Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux a décidé d'introduire pour le personnel l'assurance-tuberculose. Cette assurance a été réglée par un deuxième supplément (aux statuts de la caisse-maladie), que l'office fédéral des assurances sociales a approuvé le 20 décembre 1948, et qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1949. Les membres de la caisse-maladie ont ainsi droit, s'ils sont atteints de tuberculose, à des prestations qui, quant au taux et à la durée, sont sensiblement supérieures à celles de la caisse ordinaire.

En 1948, la dépense pour les soins médicaux et pharmaceutiques a continué à augmenter. Aussi la cotisation de membre pour l'assurance ordinaire a-t-elle été majorée, sur proposition de l'assemblée des délégués des commissions de la caisse-maladie du 10 novembre 1948. A partir du 1^{er} janvier 1949, la cotisation, y compris celle de l'assurance-tuberculose, est la suivante:

Classe d'assurance a.

6 francs par mois, plus 30 centimes pour l'assurance des pensionnaires contre les accidents.

Classe d'assurance b.

1 fr. 30 par mois pour une indemnité de chômage de 1 franc par jour.

Classe d'assurance c.

3,25% du gain assuré (6 francs par mois au minimum).

A partir de cette année, les comptes des diverses assurances du personnel font l'objet d'une publication distincte.

C. Service médical

1. Au cours de l'exercice, 15 792 cas de maladie (17 840 en 1947) et 5981 accidents (6483) ont été annoncés. Le total des jours de maladie et d'accident (absences de courte durée comprises) a été de 572 141 (616 028 en 1947), ce qui, pour un effectif moyen de 35 267 agents, fait 16,22 jours par agent, au lieu de 18,28 en 1947 et 17,88 en 1946.

Ces jours d'absence se répartissent comme il suit:

	1948	Jours 1947	1946
Maladie	12,02	13,53	13,50
Accident.	3,35	3,80	3,56
Absences de courte durée. . .	0,85	0,95	0,82

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

Service de bureau	8,58	10,16	11,01
Service en plein air	21,31	24,63	21,76
Service de bureau et en plein air	14,52	16,18	16,62
Service sur les locomotives . .	14,24	14,88	14,99
Service dans les trains	16,68	18,03	18,36
Service dans les ateliers principaux (ouvriers)	16,99	20,57	19,41

En moyenne, la guérison a exigé:

dans les cas de maladie. . . .	26,84	25,54	26,36
dans les cas d'accident	19,79	19,77	20,03
dans les cas d'absence de courte durée	1,82	1,87	1,87

2. Nous avons fait

1948	1947	1946	
3544	4721	4065	examens d'admission
421	433	478	examens de mise à la retraite
957	808	827	examens de contrôle de maladie
61	64	73	examens de contrôle de victimes d'accident (agence CNAL)
151	—	—	radioscopies, avec notre appareil, dans l'entourage de malades (agents CFF)

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

1948	1947	1946	
4486	6090	6504	examens d'admission
209	245	280	examens de mise à la retraite
556	522	703	examens de contrôle
368	—	—	radioscopies, avec notre appareil, dans l'entourage de malades (agents de l'administration générale de la Confédération)

Contentieux

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

Les Directions d'arrondissement ont réglé 195 cas de *responsabilité civile* (169 en 1947).

2. Réclamations et procès pour pertes totales ou partielles, avaries et retards dans le service des voyageurs, des bagages, des colis exprès et des marchandises

a. Réclamations:

	1948	1947
Non réglées	1 662	1 731
Reçues	39 143	46 375
Réglées	39 529	46 844

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

	1948	1947
	168	405

b. Procès:

Pendants	2	3
Intentés	10	1
Terminés	5	2

c. Charge nette des CFF à la suite

des réclamations et procès sus-mentionnés

	1948 fr.	1947 fr.
	885 012	1 050 612

Tarifs et publicité

A. Généralités

La Conférence commerciale des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic s'est réunie le 16 décembre 1948 à Berne. Elle a approuvé, notamment, les règles relatives à l'aménagement du service direct des voyageurs avec des télésièges, qui lui avaient été soumises par l'Administration gérante.

Elle a aussi délibéré sur la réforme des tarifs de marchandises et chargé une commission, qui avait déjà examiné les projets de la nouvelle loi sur les transports et du règlement de transport, de discuter les propositions de revision des conventions internationales concernant le transport des voyageurs et des bagages, ainsi que des marchandises, en vue de leur examen par la Conférence commerciale.

B. Service des voyageurs et des bagages

1. Les innovations tarifaires apportées dans le service des voyageurs, et que la Conférence commerciale a approuvées dans sa 57^e séance, ont été en majeure partie introduites le 1^{er} février 1948. Elles consistent en un nouveau tarif normal, en nouvelles bases de taxes pour voyageurs en groupe, abonnements de parcours et abonnements à réseau combiné. La réforme des tarifs de voyageurs, qui a été amorcée le 1^{er} avril 1947 par l'introduction du billet de vacances et le réaménagement de la facilité de voyage pour familles, a trouvé sa conclusion dans quelques modifications apportées aux abonnements généraux pour le 1^{er} mai.

Les nouvelles taxes du tarif normal reposent sur les prix kilométriques suivants:

	Simple course			Aller et retour		
	1 ^{re} cl. c.	2 ^e cl. c.	3 ^e cl. c.	1 ^{re} cl. c.	2 ^e cl. c.	3 ^e cl. c.
1 à 150 km	20	14	10	30	21	15
151 à 200 km	12	8,4	6	18	12,6	9
201 km et plus	8	5,6	4	12	8,4	6

Par rapport à 1939, les nouvelles taxes pour trains ordinaires jusqu'à 150 km ont augmenté de 33⅓% pour les billets simples, et de 25% pour les billets d'aller et retour. L'augmentation est cependant moins forte pour les voyages en train direct et sur de grandes distances par suite de la suppression de la surtaxe de train direct et parce que la réduction pour grandes distances est plus accentuée; dans certaines relations de trafic à longues distances, les voyages sont même devenus moins coûteux. Mais c'est avant tout sur la marche du service que la suppression des suppléments de taxe perçus depuis le 1^{er} avril 1944 (20% sur le prix des billets simples et 10% sur ceux d'aller et retour, mais au maximum pour 100 km) et de la surtaxe de train direct, a un effet favorable. D'ailleurs, les principales modifications ci-après ont été introduites en même temps que les nouveaux tarifs et bases de taxes:

Tarif normal

La réduction pour voyages d'aller et retour, qui était auparavant de 20% des doubles taxes de simple course, a été portée à 25%.

La durée de validité des billets simples, qui était auparavant d'un jour pour les distances jusqu'à 200 km,

et de deux jours pour les distances plus grandes, a été fixée uniformément à deux jours.

Le nombre des entreprises de transport privées qui appliquent, en service direct, les taxes des CFF, les unes sur les distances effectives, les autres sur des distances majorées, a pu être augmenté dans une importante mesure.

Tarif pour sociétés et écoles

Les taxes pour sociétés et écoles peuvent être tirées des taxes des billets simples et d'aller et retour d'après les taux de réduction fixes que voici:

Groupes de 6 à 14 personnes	25%
» » 15 à 99 »	35%
» » 100 à 249 »	40%
» » 250 personnes et plus.	45%
Ecoliers jusqu'à 16 ans	70%
Ecoliers de plus de 16 ans	50%

Tarif des abonnements de parcours

Les prix des abonnements de parcours ont subi une refonte générale et ont été, sur les courtes distances, mieux adaptés aux frais d'exploitation. L'introduction du nouveau tarif a été l'occasion d'apporter quelques modifications aux conditions d'obtention et d'utilisation des abonnements. Les conditions dans lesquelles un remboursement peut être accordé sur le prix d'un abonnement partiellement utilisé, ont été améliorées en faveur de l'abonné. De plus, les chemins de fer délivrent dans une mesure accrue des abonnements de parcours directs en trafic avec des entreprises de transport privées.

Tarif des abonnements à réseau combiné

Les prix des abonnements à réseau combiné ont dû être refondus en raison de la suppression de la surtaxe de train direct et du supplément de taxe. La dégression des prix, qui était jusqu'ici très prononcée, a été quelque peu atténuée; des lignes d'entreprises de transport privées peuvent être comprises dans l'abonnement à réseau combiné sans que soit porté en compte le supplément spécial perçu précédemment. Les conditions auxquelles sont subordonnés l'échange et le transfert de ces abonnements ont de même été allégées.

Tarifs des abonnements généraux, des abonnements pour demi-billets et des abonnements mixtes pour demi-billets et généraux

Un rayon supplémentaire à demi-tarif a été incorporé au rayon de validité proprement dit de l'abonnement général; autrement dit, les abonnements donnent droit à des billets à demi-taxe de n'importe quelle classe sur les lignes de la majeure partie des entreprises de transport (y compris les lignes d'automobiles postales) qui, auparavant, ne participaient pas à l'abonnement général. Le rayon de validité supplémentaire englobe un réseau de 6500 km en nombre rond.

Les anciens abonnements généraux de 8 et de 15 jours ont été remplacés par le *nouvel abonnement général de vacances*, valable comme abonnement général un certain nombre de jours au gré du titulaire. Les chemins de fer émettent:

	Prix	
	2e cl. fr.	3e cl. fr.
Une carte de 15 jours pouvant être utilisée 6 jours comme abonnement général	100.—	75.—
Une carte de 30 jours pouvant être utilisée 12 jours comme abonnement général	160.—	120.—

Aux jours choisis par le voyageur, cet abonnement est valable comme abonnement général (pour un nombre illimité de courses sur les lignes comprises dans le rayon de validité général, de quelque 5500 km, et pour l'obtention de billets à demi-taxe sur les lignes comprises dans le rayon de validité à demi-tarif, de quelque 6500 km); les autres jours, il donne droit à des demi-billets sur toutes les lignes comprises tant dans le rayon de validité général que dans le rayon à demi-tarif (12 000 km en nombre rond).

Les *prix des abonnements généraux* d'un mois restent fixés à 220 fr. pour la 2^e classe et à 165 fr. pour la 3^e classe, tandis que ceux des tranches mensuelles subséquentes et des abonnements généraux d'une année ont été relevés comme il suit:

	Anciens prix		Nouveaux prix	
	2e cl. fr.	3e cl. fr.	2e cl. fr.	3e cl. fr.
2 ^e à 12 ^e tranche mensuelle . . .	104.—	78.—	110.—	85.—
Abonnement d'une année	1260.—	945.—	1330.—	1000.—

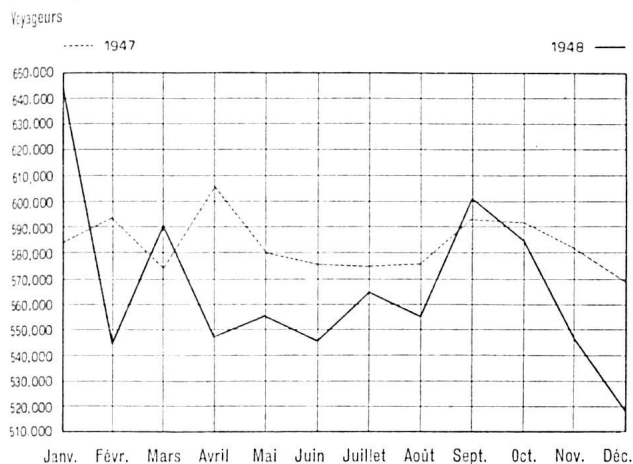
Bien que le rayon de validité supplémentaire à demi-tarif soit aussi valable pour les *abonnements pour demi-billets* ainsi que pour les *abonnements mixtes pour demi-billets et généraux*, les prix de ces titres de transport n'ont pas été augmentés. Une nouvelle carte complémentaire pour 24 jours d'abonnement général, introduite pour les porteurs des abonnements mixtes pour demi-billets et généraux de 3 et de 12 mois, comporte une réduction de 20% par rapport à la carte complémentaire pour 6 jours d'abonnement général.

2. Au début de février, les suppléments de taxe perçus depuis 1944 pour les transports de bagages, de colis express et militaires, ont été portés à 20%. Comme par le passé, ils sont perçus pour 150 km au maximum. Aussi les envois sur de grandes distances sont-ils, proportionnellement, moins fortement frappés par le supplément.

Pour les bagages et les colis express, le supplément maximum est de 1 fr. 20 (jusqu'ici 60 c.), et la taxe minimum a été portée de 60 à 80 c.

Les taxes par essieu et kilomètre pour les trains spéciaux de marchandises et les trains spéciaux militaires ont été nouvellement fixées.

Voyageurs transportés par jour en 1947 et 1948



3. Nous avons émis les *billets du dimanche* jusqu'au 21 mars et dès le 18 décembre, c'est-à-dire pendant les mois d'hiver seulement, où le trafic est relativement faible.

4. Pour tenir compte des nouvelles conditions de salaire, nous avons, le 1^{er} mai, porté à 23 fr. par jour de travail, ou 575 fr. par mois, le *salaire-limite fixé pour l'obtention d'abonnements d'ouvrier*.

5. Pendant l'exercice, les tarifs de voyageurs et de bagages avec l'Autriche ont été complétés par des dispositions et taxes pour l'émission de billets pour voyageurs en groupe.

Des tarifs de voyageurs et de bagages ont été introduits pour le trafic de transit entre l'Allemagne et les pays scandinaves, d'une part, et l'Italie, d'autre part.

6. En vertu d'une convention passée avec les Chemins de fer italiens de l'Etat, la vente de billets suisses par des agences de voyage italiennes a pu être reprise après une interruption de quatre ans.

C. Service des animaux

1. Au début de février, les suppléments de taxe introduits en 1944 ont été portés de 10 à 20%. Comme par le passé, les suppléments sont perçus pour 150 km au maximum. De nouvelles taxes minimums ont été fixées pour le transport des animaux vivants.

2. Le règlement concernant l'octroi de réductions de taxe pour les objets destinés à des expositions a été appliqué pour 139 expositions d'animaux.

D. Service des marchandises

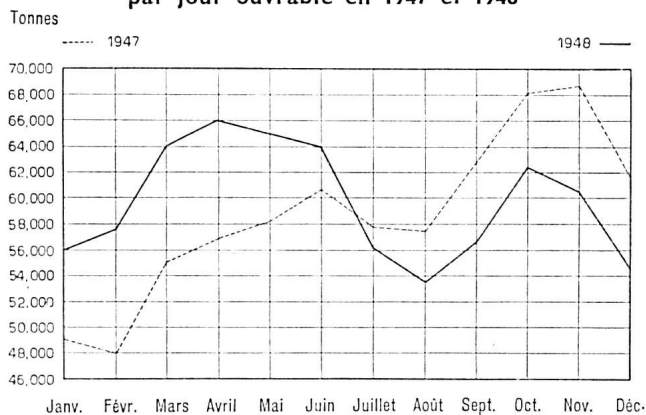
1. Conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 24 mars 1947, et d'entente avec le Département fédéral des postes et des chemins de fer, les prix des tarifs de marchandises des chemins de fer participant au trafic direct ont été à nouveau relevés de 10% le 1^{er} février. Par rapport aux tarifs d'avant-guerre, la majoration est uniformément de 20% jusqu'à 150 km. Afin de ménager les transports sur les grandes distances, elle est limitée à certains taux maximums; autrement dit, elle ne peut excéder 20% du prix afférent à 150 km. La taxe minimum a été, en même temps, portée de 60 à 80 c.

2. Le service de ferry-boats sur le Bodan a pu être rétabli le 5 janvier entre Friedrichshafen et Romanshorn. Sont applicables les tarifs d'avant-guerre, majorés de 10%.

3. 2 780 000 tonnes de marchandises ont été transbordées dans les ports du Rhin des deux Bâle, contre 1 897 000 tonnes l'année précédente.

4. Depuis le 1^{er} mai, il existe des tarifs directs de marchandises en trafic Tchécoslovaquie—Suisse. Ces tarifs sont sans cesse développés et concernaient, à la fin de l'année, les marchandises suivantes: sucre, malt, charbon de bois, pâte de bois, tissus de jute, fer et acier, bière, marchandises de toute nature et charbon.

Tonnage des marchandises transportées par jour ouvrable en 1947 et 1948



5. Un tarif direct a été également introduit le 1^{er} juillet pour le trafic des marchandises entre des gares intérieures hollandaises et la Suisse.

6. Les transports de denrées alimentaires Italie—Belgique et Angleterre se sont développés favorablement et ont été plus nombreux que l'année précédente.

E. Publicité

1. En corrélation avec la réforme des tarifs de voyageurs, nous avons publié, dans les trois langues nationales, une brochure intitulée «Prix des billets».

Nous avons, par la même occasion, réédité les imprimés de propagande en faveur des divers titres de transport, tels que l'abonnement pour voyages d'affaires, le billet de vacances, l'abonnement général de vacances, les abonnements de parcours, de même que les prospectus concernant la facilité de voyage pour familles, les voyages en groupe, les billets circulaires de 10 jours, ainsi que les abonnements régionaux de vacances et les abonnements de sport d'hiver. Nous avons en outre fait tirer à un grand nombre d'exemplaires, dans différentes langues, pour la propagande dans le pays et à l'étranger, la carte des chemins de fer suisses, la brochure des correspondances internationales, des prospectus de propagande concernant des excursions par les principaux cols et au départ de centres de villégiature renommés, de même qu'une série d'horaires petit format pour les sports d'hiver au départ des agglomérations les plus importantes du pays. Mentionnons également la brochure des prix des billets entre les gares principales de notre réseau ferré, ainsi que le calendrier pour 1949, qui a été tiré à 45 000 exemplaires.

2. Pour stimuler les excursions avec les bateaux des CFF sur le Bodan, qui ont été rétablies après la guerre, nous avons publié une affiche, une carte cavalière avec explications, une brochure sur le Bodan, ainsi qu'une

carte postale en couleur. La campagne de publicité a été accompagnée d'une série d'annonces.

3. Nous avons renouvelé la décoration de 131 gares et stations. En outre, 112 voitures ont reçu une nouvelle décoration, partiellement en couleur.

4. Nous avons autorisé de nombreux intéressés au trafic et comités d'organisation de manifestations, à faire placer 5362 affiches dans les gares et 21 610 panneaux dans des voitures.

5. Nous avons conclu avec les Chemins de fer norvégiens, danois, irlandais et italiens de l'Etat, des contrats au sujet de la pose réciproque d'affiches dans les gares.

6. Les Chemins de fer fédéraux ont tenu, aux foires de Bâle, Lausanne, Lugano et Saint-Gall, ainsi qu'à la fête fédérale de chant, à Berne, des bureaux de renseignements judicieusement aménagés.

Le 23 juin, les CFF ont ouvert, à Neuchâtel, un nouveau bureau de renseignements, qu'ils exploitent en commun avec la Société de navigation, l'Office neuchâtelois du tourisme et l'Association pour le développement de Neuchâtel.

7. 55 000 personnes au total ont assisté aux 267 conférences avec projections lumineuses organisées par notre service des conférences.

Contrôle du trafic

1. Nous avons poursuivi les essais entrepris avec des *composteurs enregistreurs* destinés à déterminer les recettes provenant des billets vendus par chacun des agents d'une caisse.

2. Nous avons réédité les *instructions concernant la livraison, l'émission et la comptabilisation des billets de vacances*, ainsi que celles qui concernent la *délivrance de titres de transport par les agents de train et la manière de les comptabiliser*.

3. Nous avons introduit, pour le service suisse des voyageurs et des bagages, le *décompte quadrimestriel* en lieu et place du décompte trimestriel.

4. La *comptabilisation mécanique* a été étendue au trafic des expéditions par wagons complets des gares de Romanshorn et de Wildegg et au trafic des bagages des gares de Bienne et de Zoug. La comptabilisation mécanique du trafic de Domodossola et de Viège a été confiée à la centrale de comptabilisation de Brigue, et celle du trafic de Luino, à l'administration aux marchandises de Chiasso.

Les services des marchandises de Bâle CFF, Bâle-Port de Petit-Huningue, Berne g. p., Brigue, Buchs

(St. G.), Chiasso, Genève-Cornavin, Lucerne, Saint-Gall, Thoune et Zurich g. p., l'administration des entrepôts de Brunnen et le service des bagages de Zurich g. p. possèdent déjà une centrale de comptabilité, qui procède à la comptabilisation mécanique non seulement de leur propre trafic, mais aussi de celui de gares voisines.

5. Les compagnies AS/WTB et VBW ont chargé les CFF de leurs *travaux de contrôle et de décompte*.

6. Les *prescriptions sur le décompte et la liquidation* dans le service des voyageurs et des bagages Suisse-Allemagne, Grande-Bretagne et Italie, et pays scandinaves—Italie, ainsi que dans le service des marchandises Pays-Bas—Suisse, ont été rééditées.

7. Au cours de l'exercice, 754 *crédits pour frais de transport* ont été ouverts et 269 supprimés. 546 crédits existants ont subi des modifications. Le 31 décembre 1948, le nombre des crédits pour frais de transport était de 9460.

8. L'imprimerie des billets a imprimé 62 948 000 *billets Edmonson*, contre 52 254 000 en 1947.

Economat

A. Etat de nos approvisionnements

D'une manière générale, l'état de nos approvisionnements est bon, car nous avons pu reconstituer les stocks qu'il fallait. A part quelques rares articles, tels que les branchements et les croisements, pour lesquels les délais de livraison sont encore très longs, nous avons pu obtenir tout le matériel désiré. De l'étranger, nous avons reçu moins de traverses de bois que nous n'en avons commandé; nous en avons cependant une réserve pour environ quatre mois. Le charbon nous est actuellement offert en surabondance. Nos stocks de combustibles solides suffisent pour quelque dix-huit mois.

Quant aux uniformes de service, nous en avons, au cours de l'exercice, fait trois distributions au lieu de deux, afin de rattraper le retard.

Dans toutes les branches, nos commandes ont trouvé un grand regain d'intérêt, et les délais de livraison vont généralement en diminuant. Les prix continuent à monter pour certains articles: traverses de bois, métaux non ferreux, zingages, draps d'uniforme, etc.

	Quantité	Valeur fr.
Branchements et croisements .	(1 381) p.	2 373 362
Accessoires		5 591 377
Dispositifs de sécurité		1 643 514
Matériel électrique		6 439 392
Combustible et carburant pour la traction	165 819 t.	19 995 462
Combustible pour le chauffage des locaux de service et des ateliers		2 864 318
Matières premières, matériaux de construc- tion, produits semi-fabriqués, etc. . . .		12 556 256
Matières de graissage, d'éclairage, de nettoyage et de consommation de diverses sortes		4 680 000
Objets d'inventaire, matériel de bureau, etc.		4 018 886
Drap, y compris la confection des uni- formes		7 728 828

B. Achat de matériaux

	Quantité	Valeur fr.
Traverses de bois	186 328 p.	4 556 454
Traverses métalliques	330 112 p.	11 890 349
Rails d'acier	18 544 t.	10 700 883

C. Vente de matériaux de rebut

L'économat a vendu pour:
4 665 413 fr. de vieux matériel de voie
1 231 000 fr. de vieux matériel provenant des ateliers
et d'autres services.

Exploitations affermées

1. Les buffets de gare sont restés au nombre de 66 en 1948. Ceux de Bülach, Locarno et Turgi ont changé de tenancier. En outre, le 1^{er} janvier 1949, M. Ch. Müller a repris à Bâle la succession de M. J. Seiler, décédé. D'importants travaux d'agrandissement et de renouvellement ont été entrepris à Payerne, Yverdon, Bâle, Lucerne, Coire et Zurich g. p.

La Direction générale a publié, le 5 mars, de nouvelles prescriptions d'affermage. En 1948, 50 buffets ont payé un fermage variant selon les recettes brutes, et 16 petits buffets un fermage fixe. Les prix des repas et des boissons — à part ceux des vins, qui ont baissé — étaient stables à la fin de l'exercice.

2. Les librairies de gare tenues par les grands fermiers ont fait l'objet de nouveaux contrats. L'année dernière, 275 gares et stations avaient leur librairie (kiosque à journaux). Nous avons ouvert six nouveaux kiosques au cours de l'exercice. Depuis la fin de la guerre, une surveillance redoublée sur la littérature

exposée dans les librairies de gare s'est révélée nécessaire.

3. De nouveaux distributeurs automatiques modernes de chocolat, bonbons et cigarettes ont été placés en 1948 dans des gares et stations des CFF, pour la première fois ou pour remplacer des types démodés.

4. Le service des wagons-restaurants a été assuré par la Société suisse des wagons-restaurants et par la Compagnie internationale des wagons-lits qui, à fin 1948, disposaient, en plus de leur propre matériel, de 22 wagons-restaurants (14 nouveaux et 8 anciens) et 5 voitures-buffets CFF.

5. Parmi les autres exploitations affermées, nous trouvons de nombreux magasins de provisions de voyage, de fruits, 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.

Gares et trains

A. Généralités

1. Les courses de ferry-boats entre Friedrichshafen et Romanshorn, interrompues en 1939, ont repris le 5 janvier 1948, réduisant ainsi la durée des transports et le mouvement des wagons.

2. Nous avons eu à fournir moins de wagons suisses à l'étranger, parce que les réseaux des autres pays développent leurs parcs de matériel roulant.

3. Des contrats ont été passés avec un certain nombre d'entreprises pour la mise en service de 104 wagons de particulier et de 102 petits cadres privés.

B. Recrutement et instruction du personnel

1. Pour faire face aux besoins, nous avons engagé 510 apprentis; 315 sont affectés au service des gares et 195 à celui des trains.

2. Les apprentis de gare de la classe 1946 ont subi des examens de capacité.

3. Des règles uniformes, établies d'après les expériences faites, ont été prescrites pour les cours d'instruction des apprentis de gare. Ces cours avaient été créés en 1946. Les conférenciers appelés à donner des leçons ont été convoqués à un cours de cadres, qui a eu lieu fin février à Saint-Gall, avec la collaboration de l'école d'administration de cette ville.

C. Transport des voyageurs

1. Le 9 mai, à l'entrée en vigueur de l'horaire d'été, le bureau des douanes françaises et le contrôle des passeports ont été provisoirement transférés de Delle à Porrentruy. Cette mesure simplifie le service et abrège la durée des voyages par ces points frontières.

2. Un été pluvieux et un début d'hiver pauvre en neige ont fait reculer les transports de voyageurs et de bagages durant plusieurs mois de l'année. L'automobile, de nouveau en plein essor, a contribué pour sa part à ce fléchissement. Le nombre des personnes transportées est de 207,67 millions; il est inférieur de 2,5% à celui de l'année précédente, mais dépasse encore de 83% les chiffres d'avant-guerre.

3. A l'occasion de la Fête fédérale de chant et de la commémoration de la constitution de 1848, le petit train du centenaire a refait des courses publiques dans les environs de Berne et sur quelques lignes non parcourues l'année précédente, avant de gagner définitivement sa remise. De la fin mai au début d'octobre,

il a transporté environ 60 000 personnes. Il a été partout fort bien accueilli.

D. Transport des marchandises

Encore important durant tout le premier semestre, le trafic des marchandises a sensiblement fléchi à partir de juillet, où le tonnage, pour la première fois de l'année, tomba au-dessous de celui de 1947. La principale raison de cette diminution réside dans le recul des importations de marchandises en vrac (céréales, charbon, etc.). Les charbons et coques de Pologne et de Tchécoslovaquie, en particulier, nous sont venus en beaucoup moins grandes quantités. Ensuite, les importations de briquettes et de bois à papier de la zone soviétique en Allemagne ont presque complètement cessé à partir de la fin de juillet, le trafic à travers les zones d'occupation occidentales étant interrompu depuis le 26 juillet 1948. La concurrence du camion automobile, enfin, a augmenté dans une forte proportion. Elle se fait surtout sentir dans les transports entre les centres.

Dans l'ensemble, nous avons transporté 18,5 millions de tonnes, ce qui fait 1,6% de plus qu'en 1947 et 33% de plus qu'avant la guerre.

E. Trafic avec l'étranger

1. Les administrations participant au trafic international des marchandises, réunies en conférence à Luxembourg du 23 au 28 février, se sont entendues sur l'établissement du livret des courses de marchandises. Elles ont abordé aussi des questions touchant les transports internationaux d'expéditions partielles.

2. La frontière franco-espagnole a été rouverte le 1^{er} mars, deux ans exactement après sa fermeture totale (28 février 1946). Depuis lors, les transports sur rail entre la Suisse et la Péninsule ibérique ont repris peu à peu par Cerbère et Hendaye, sans cependant dépasser un faible niveau.

3. Les transports de denrées alimentaires d'Italie vers les ports français et belges et la Belgique elle-même, par Chiasso et Bâle, ont été sensiblement plus importants que l'année précédente. Vers la fin de l'année, de grandes quantités de betteraves en cossettes ont été transportées de Yougoslavie en France par Buchs et Bâle, tandis que l'Allemagne du sud livrait à l'Italie des bois, qui empruntèrent nos lignes de Schaffhouse à Chiasso.

Les expéditions de marchandises entre notre pays et la Tchécoslovaquie se font partiellement, depuis la

reprise du service des ferry-boats sur le lac de Constance (5 janvier), par Friedrichshafen et Romanshorn. Le trafic avec la zone orientale d'Allemagne, très modeste, est aussi acheminé par cette route et la Tchécoslovaquie.

4. Environ 30 000 tonnes de fruits de table et à cidre ont été exportées dans les zones occidentales de l'Allemagne, la Belgique et la Hollande.

F. Horaire

1. Au cours de la procédure d'approbation de l'horaire entré en vigueur le 9 mai 1948, 467 requêtes (572 en 1947) ont été présentées; 348 (414) concernaient les Chemins de fer fédéraux. Il y a lieu de mentionner, en particulier, 166 requêtes (174) tendant à l'introduction de nouveaux trains ou au prolongement de parcours de trains existants, 59 (51) visant à obtenir de nouveaux arrêts de trains directs et accélérés, ainsi que 21 (40) ayant pour but une meilleure desserte de stations et de haltes par des trains de voyageurs. 118 de ces revendications (144) ont été totalement ou partiellement prises en considération; les gouvernements cantonaux, de leur côté, en ont repoussé 208 (250). L'office fédéral des transports, enfin, appelé à se prononcer sur 22 demandes (22), en a accepté 5 (0).

2. L'horaire annuel 1948/1949 a augmenté de quelque 1700 km par jour le nombre des parcours de trains de voyageurs. L'amélioration, qui est d'environ 1,4% par rapport à l'horaire du 4 mai 1947, concerne surtout les trains d'abonnés.

3. Une conférence des horaires a réuni à Saint-Moritz, les 10 et 11 mars, des représentants des chemins de fer anglais, français, belges, autrichiens et suisses, ainsi que de la Compagnie internationale des wagons-

lits. Ils ont mis au point les relations directes entre l'Angleterre et la Suisse pour 1948/1949 et se sont entendus sur les trains spéciaux Angleterre—Suisse et Angleterre—Autriche commandés par les agences de voyage.

4. Au cours de pourparlers à Paris, les 1^{er} et 2 juin, les relations avec la France et l'Italie ont fait l'objet de quelques retouches pour la période d'hiver 1948/1949.

5. Un accord a été passé avec le Chemin de fer régional du Val-de-Travers pour la mise en marche les jours ouvrables, à partir du 9 mai, de deux paires de trains entre Neuchâtel et Buttes. A titre de compensation, le RVT assure, ces jours-là, deux courses d'aller et retour avec ses automotrices sur le parcours Travers—Les Verrières (Suisse).

G. Contrats d'exploitation, de jonction et de co-jouissance

En vertu d'une convention du 9 décembre 1947, l'exploitation des lignes allemandes sur sol suisse, gérées fiduciairement depuis 1945 par l'office fédéral des transports, a passé le 1^{er} mai à la Société d'exploitation des chemins de fer du sud-ouest de l'Allemagne (Betriebsvereinigung Südwestdeutscher Eisenbahnen).

H. Ouverture de haltes

1. La halte non desservie de Walterswil—Striegel, sur la ligne Aarau—Zofingue, a été ouverte le 9 mai.

2. Nous avons accepté d'ouvrir deux haltes non desservies, l'une à Mols, entre Wallenstadt et Unterterzen, l'autre à Noës, entre Sierre et Granges-Lens.

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:

10 locomotives électriques de ligne de la série Re $\frac{4}{4}$
3 tracteurs » » la série Te
13 voitures de type léger, de la série AB^{4ü}
10 » » » » » » » B^{4ü}
4 » » » » » » » BC^{4ü}
11 » » » » » » » C^{4ü}
1 wagon de commande de la série CF^{4ü}
3 fourgons de type léger, de la série F^{4ü}

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

Voie normale:

4 locomotives électriques de ligne de la série Re $\frac{4}{4}$
6 locomotives électriques de manœuvre des séries Ee $\frac{3}{3}$ et Ee $\frac{6}{6}$,
2 automotrices à voyageurs de la série RCe $\frac{2}{4}$ (RCm $\frac{2}{4}$ à transformer),
5 tracteurs à essence, de la série Tm,
2 tracteurs électro-thermiques, de la série Tem,
17 voitures de type léger, de la série AB^{4ü},
10 voitures de type léger, de la série BC^{4ü},
17 voitures, de la série BC⁴, pour le service à courte distance,

67 voitures de type léger, de la série C^{4ü},
 17 voitures de la série C⁴, pour le service à courte distance,
 6 voitures-restaurants de type léger, de la série Dr^{4ü},
 50 fourgons de type léger, de la série F^{4ü},
 500 wagons, de la série L⁶,
 40 ballastières, de la série S^{4t} (wagons désaffectés à transformer),
 2 wagons-grues, de 10 et 25 tonnes, des séries X et X⁶.

Voie étroite:

4 fourgons de type léger, de la série F^{4ü},
 15 wagons de la série K³.

Les délais de livraison sont toujours de 2 ans pour les voitures et de 3 ans pour les véhicules moteurs.

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

Voie normale:

8 voitures AB^{4ü} et BC³, en BC⁴,
 2 » Dk^{4ü}, en C^{4ü},
 2 » C³, en C⁴,
 Parties de véhicules désaffectés, en 49 wagons K²,
 1 wagon P, en M⁴,
 10 wagons L³, en O.
 Parties de véhicules désaffectés, en 40 ballastières S^{4t},
 45 véhicules désaffectés, en wagons de service X.

Voie étroite:

2 véhicules désaffectés, en wagons de service X.

B. Traction

1. Pour couvrir nos besoins en personnel de locomotive, nous avons engagé 378 ajusteurs-mécaniciens, ajusteurs-électriciens et mécaniciens.

2. Pour assurer le gros trafic des premiers six mois de l'exercice et parer à la pénurie de véhicules moteurs électriques, nous avons dû avoir recours à des locomotives à vapeur sur des lignes et dans des gares électrifiées. Bien que le parc de véhicules moteurs électriques ne cesse d'augmenter, nous avons dû faire intervenir, les jours ouvrables, de 50 à 60 machines à vapeur. Il en est résulté une dépense supplémentaire de 500 à 600 mille francs par mois. Vers la fin de l'année, la pénurie d'énergie électrique nous a obligés à développer encore la traction à vapeur.

3. Pour examiner comment se comportent les locomotives diesel dans le service de manœuvre lourd et s'il serait rationnel d'introduire ces machines chez nous, nous avons demandé à la Société nationale des chemins de fer français de nous remettre en location, pour trois mois, une locomotive diesel-électrique de

provenance américaine. Les essais faits depuis le 26 septembre peuvent être considérés comme satisfaisants.

4. Les Chemins de fer fédéraux ont remis en location leur wagon dynamomètre, pour trois semaines, aux Chemins de fer de l'Etat danois, qui avaient à vérifier l'état des voies de leur réseau.

5. En mars 1948, nous avons mis en service le nouveau chasse-neige électrique Xrot e 99 et l'avons attribué au dépôt d'Erstfeld pour la ligne du Saint-Gothard.

C. Ateliers

a) Entretien du matériel roulant

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

Véhicules moteurs

Réparations courantes	1035
Réparations intermédiaires	152
Revisions	241
Total	1428

En outre, les petits véhicules à moteur (tracteurs, draisines et véhicules routiers) ont fait l'objet de 155 réparations courantes et intermédiaires, ainsi que de 199 revisions.

Autres véhicules des CFF

	Voitures	Fourgons	Wagons	Wagons de service
Réparations courantes	6774	1099	14 398	991
Revisions	1964	329	6 030	572
Réparations intermédiaires	280	2	—	—
Réparations principales	15	7	391	—
Avaries graves	14	6	48	8
Total	9047	1443	20 867	1571

Pour réaliser des économies et accroître la sécurité de l'exploitation, nous avons remplacé la caisse de bois par une caisse d'acier à 14 voitures C^{4ü} envoyées aux ateliers pour réparation principale.

Nous avons chargé l'industrie privée de rafraîchir l'aménagement intérieur de 196 voitures à deux et trois essieux, et de réparer 50 wagons ouverts. Le retour à leur réseau du plus grand nombre des wagons étrangers (environ 1900 wagons) temporairement englobés dans notre parc, a sensiblement soulagé nos ateliers. Au cours de l'exercice, nous avons muni un certain nombre de wagons de la ligne du Brünig de l'accouplement automatique et d'un toit en aluminium.

Véhicules d'autres propriétaires
 (wagons de particulier compris)

	Voitures	Fourgons et ambulants	Wagons
Réparations courantes	18	82	5941
Revisions	—	163	662
Avaries graves	—	—	7
Total	18	245	6610

2. Notre coopération (sans laquelle notre pays n'aurait pas pu se charger de cette entreprise importante pour l'économie nationale) à la remise en état de wagons étrangers, s'est poursuivie durant tout l'exercice. Ont été réparés par l'industrie privée suisse, avec la collaboration de nos ateliers: 2540 wagons de la Société nationale des chemins de fer français, 555 wagons de la zone française d'occupation en Allemagne et 277 wagons de la bi-zone, au total 3372 véhicules.

b) Installations et appareils d'atelier

Les ateliers d'Yverdon ont mis en service un tour rapide « Oerlikon » pour l'usinage de grosses pièces. Nous avons achevé la deuxième étape des travaux de transformation des installations électriques des ateliers de Bienne pour la tension normale. Les ateliers d'Oltén ont mis en service une grue roulante à accumulateurs de 3 tonnes pour l'atelier de la voie, ainsi qu'une machine automatique à souder par rapprochement pour section allant jusqu'à 5000 mm².

Travaux

A. Généralités

1. Le marché du travail et des matériaux de construction s'étant amélioré d'une façon générale, il nous a été plus facile d'exécuter notre programme de construction et d'entretien; nous avons pu faire les travaux prévus dans la mesure des crédits mis à disposition.

Nous sommes parvenus plus aisément que l'année précédente à nous fournir en appareils de tous genres, bien que pour certains d'entre eux les délais de livraison aient été encore très longs.

La situation s'est aussi améliorée pour le matériel de voie; les branchements et parties de branchement, cependant, continuent à nous être comptés.

2. Les autorités cantonales et municipales bernoises se sont, après examen du rapport d'expertise reçu en janvier, prononcées à l'unanimité pour la construction de la future gare aux voyageurs de Berne sur l'emplacement de l'ancienne; elles sont convenues avec nous d'organiser un concours d'idées, auquel prend aussi part la Direction générale des PTT. Nous avons engagé les pourparlers avec les autorités de la Confédération, du canton et de la ville de Berne au sujet du financement de ce projet.

3. Les autorités du canton et de la ville de Zurich ont approuvé dans l'ensemble le projet général d'extension des installations ferroviaires zuricoises établi en 1946, et qui leur avait été soumis en automne 1947. Les plans des travaux de la première étape sont commencés.

4. Nous avons signé avec la ville de Lausanne une convention aux termes de laquelle la gare aux marchandises auxiliaire de Lausanne-Sébeillon, qui sera la nouvelle gare aux marchandises de grande et de petite vitesse du chef-lieu vaudois, devenait propriété des CFF le 1^{er} janvier 1949.

B. Constructions, transformations et extensions

1. *Construction de lignes nouvelles.* Les travaux de construction de la ligne de raccordement Genève-Cornavin—Les Eaux-Vives se sont poursuivis. Percé le 30 juin 1948, le tunnel de la Bâtie, long de 1078 m, était, aux finitions près, achevé à la fin de l'année. Actuellement, nous construisons le passage sous la route des Jeunes et le passage sur la route de Lancy; nous travaillons aussi à l'infrastructure de la gare de La Praille.

2. *Constructions et agrandissements dans les gares et stations.*

Nous avons achevé les grands travaux ci-après:

Halle des douanes sur le quai III, à Genève; nouveau bâtiment aux voyageurs à Grandvaux et nouveau bâtiment de service à Rivera-Bironico; transformation et agrandissement des bâtiments aux voyageurs d'Eclépens, de Salquenen, Münchenstein, Suhr et Kilchberg; transformation des locaux de service à Monthey et Loèche; aménagement de locaux pour la Swissair et transformation de salles d'attente à Berne; transformation du rez-de-chaussée du bâtiment de service ouest, à Lucerne, et construction sur la terrasse, à l'extrémité sud; cloisonnage de la buvette d'été, à Lucerne; agrandissement de la division des wagons aux ateliers de dépôt de Meiringen; reconstruction des halles aux marchandises I et Ia à Bâle; transformations au dépôt des locomotives de Biasca pour la réparation de wagons; construction d'un bâtiment de service pour l'entretien des lignes de contact à Romanshorn; modification et extension de voies à Moudon, Rolle, Monthey, Brugg, Zwingen et Sainte-Marguerite.

D'autres travaux importants se trouvaient en cours d'exécution: extension des gares d'Yverdon et de Buchs (St-G.); construction de nouveaux bâtiments aux voyageurs à Montreux, La Conversion, Chambrelieu, Liestal, Granges-Sud et Bilten; transformation des bâti-

ments aux voyageurs d'Aesch et Aarau; aménagement de locaux pour la Swissair à Genève et à Bâle; exhaussement du bâtiment de service nord et transformation de bureaux à Olten; exhaussement du bâtiment de service nord à Bellinzone pour l'agrandissement des locaux de la poste et l'aménagement du réfectoire; reconstruction et agrandissement du bâtiment aux voyageurs d'Arth-Goldau et de la halle aux marchandises de Dübendorf, agrandissement de la remise aux locomotives est et extension des voies du faisceau J à Winterthour; transformation et agrandissement du bureau d'expédition des bagages à Zurich g. p.; extension des voies à Fribourg et Nieder- und Oberurnen; transformation des bâtiments aux voyageurs et extension des voies en vue de l'électrification sur la ligne Winterthour-Wald; transformation en stations d'évitement des haltes de Bowil et Riazino.

3. Doubles voies. Nous avons travaillé à la pose de la deuxième voie sur les parcours Matran-Fribourg, Olten-Hammer-Oensingen, Winterthour-Grüeze-Winterthour, Lachen-Ziegelbrücke et Flums-Unterterzen.

Nous avons pu passer à l'exploitation en double voie entre Brunnen et Sisikon dans la nuit du 1^{er} au 2 juillet, une fois achevée la réfection de l'ancienne ligne.

4. Ponts. Les travaux ci-après ont été terminés: Remplacement du pont métallique en treillis sur la Toess, à Wila, par une construction en acier; remplacement du pont en fer de Molinetto, au km 171.298 de la ligne Cadenazzo-Dirinella, par un pont massif voûté; remplacement du pont en fer du km 25.475, près de Zweidlen, par un viaduc en pierre.

Nous sommes près d'achever le remplacement par un pont voûté en pierre du pont métallique de Vira, au km 167.786 de la ligne Cadenazzo-Dirinella.

5. Signaux et installations de sécurité. En 1948, nous avons mis en service 13 nouveaux enclenchements électriques, 239 signaux lumineux et 11 installations à feux clignotants; nous avons aussi équipé avec la commande électrique 33 barrières mécaniques. Le block de ligne a été posé sur les parcours Delémont-Liesberg, Auvernier-Colombier, Auvernier-Champ-du-Moulin, Brunnen-Sisikon, Lucerne-Horw et Rütli-Bubikon.

Nous avons poursuivi la pose d'aimants de voie pour l'arrêt automatique des trains.

6. Passages à niveau. Nous avons supprimé 21 passages à niveau; neuf d'entre eux ont été ou seront remplacés par des passages inférieurs ou supérieurs.

7. Installations à basse tension et à courant faible. Le téléphone automatique a été installé à Vallorbe et sur les lignes Berne-Lucerne et Zofingue-Aarau-Wettingen.

Les gares de Genève, Neuchâtel, Berne et Bellinzone ont été dotées de haut-parleurs; dans celles de Brigue, Vallorbe, Winterthour et Coire, les haut-parleurs étaient en cours d'installation.

C. Réfections de voie

Dans les premiers mois de l'exercice, nous avons encore eu un peu de peine à obtenir divers matériaux et pièces de superstructure, ce qui nous retarda dans nos réfections de voie. Au cours du deuxième semestre, les livraisons se firent nombreuses, de sorte que, le temps favorable de l'arrière-automne aidant, le retard a été comblé. Nous avons pu réaliser intégralement notre programme, qui comprenait le renouvellement de 220,3 km de voie avec du matériel neuf ou usagé (il y a lieu de compter dans ces travaux les réfections portées inachevées en 1947 et reportées en 1948), et de 43,0 km de ballast (avec augmentation du nombre des traverses).

En revanche, par suite de retard dans la construction de demi-branchements, nous n'avons pu exécuter tout le programme de renouvellement des aiguilles (477 aiguilles ont été renouvelées).

D. Travaux d'entretien

1. Les travaux d'entretien ont été exécutés conformément au programme.

2. Une délégation du service de la voie a séjourné du 25 septembre au 11 octobre dans la région du Mans (France) pour s'initier, sous la direction de spécialistes de la SNCF, au système d'entretien des voies dénommé «soufflage». Cette nouvelle méthode est maintenant essayée sur une grande échelle dans nos trois arrondissements, qui en vérifient l'utilité pour notre réseau. Elle doit normalement nous permettre de réaliser des économies.

E. Electrification

1. Vu le manque de véhicules moteurs électriques, nous avons différé l'électrification de nouvelles lignes.

2. Entre Winterthour et Wald, nous établissons le profil d'espace libre et travaillons aux installations à courant faible, ainsi qu'aux installations de sécurité. Des préparatifs ont aussi été faits sur les tronçons Monthey-Saint-Gingolph, Sissach-Läufelfingen-Olten et Oberglatt-Niederweningen.

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

1. De fortes chutes de neige se sont produites le 24 janvier, spécialement en Suisse française. Elles ont

causé quelques perturbations dans l'exploitation, notamment à Genève et sur les parcours Schmittén-Flamatt et Ecublens-Moudon. Des trains subirent de sensibles retards, d'autres durent être supprimés.

2. Le 15 février, un éboulement de terre a recouvert la voie Wald-Rueti, au km 42.180, sur une distance de 7 m. Les masses ébouloées atteignaient de 40 à 50 cm de hauteur.

3. A la suite de coups de mine donnés le 11 mars dans une carrière privée, entre Lavorgo et Faido, une grande quantité de pierres ont roulé sur la ligne du chemin de fer; les deux voies furent temporairement interrompues au km 110.400.

4. Le 19 juin, à 17 h., à la suite d'un violent orage, la ligne du Saint-Gothard a été recouverte par 60 cm d'eau sur le parcours Biasca-Osogna-Cresciano; dans cette dernière gare, les voies étaient submergées par la boue. La route cantonale fut coupée également. Après de pénibles et dangereux travaux de déblaiement, la voie Osogna-Biasca fut rendue au trafic le 20 juin, à 15 h. 50, et celle de Biasca à Osogna le 21 juin, à 14 h. 20.

5. Le 19 juin également, toute la circulation des trains fut interrompue à 14 h. 30 sur la ligne Magadino-Luino. La voie fut coupée en quinze endroits par des coulées de terre et de pierres; la route cantonale étant aussi coupée en divers points, le trafic fut maintenu du 19 juin, à 18 h., au 22 juin, à 16 h., au moyen de courses supplémentaires de bateaux entre Magadino et Luino. Les transports de marchandises en transit ont été détournés par Chiasso jusqu'au 5 juillet.

6. Dans la nuit du 4 au 5 septembre, le Rhône, grossi par des pluies torrentielles, a rompu sa digue sur une longueur de 120 m en aval du pont de Fully et submergé la plaine entre Charrat et Martigny. Le 5 septembre, au matin, les eaux atteignaient le niveau des rails entre les km 68 et 68.400; la voie se trouvait légèrement sous l'eau par endroits. Les trains ont pu continuer de circuler sur une voie, mais à faible vitesse. Le 7 septembre, la voie hors de service était réparée, du moins suffisamment pour permettre de nouveau le passage des trains. L'exploitation normale a repris sur les deux voies le 11 septembre.

Usines électriques

A. Economie électrique

1. Nous avons conclu avec la Société d'électricité Aar-Tessin (Atel) à Olten un nouveau contrat, en vertu duquel nous pouvons vendre notre énergie en excédent sous forme de courant triphasé, ou alors, suivant nos besoins pour l'exploitation ferroviaire, l'échanger contre du courant monophasé de l'Atel dans son usine de Gösgen et des NOK dans notre sous-station de Seebach.

2. Durant l'exercice 1947/48 (d'octobre 1947 à septembre 1948), nous avons absorbé:

de nos usines	643 488 000 kWh
d'usines communes	202 744 000 »
d'autres usines privées	93 617 000 »
Total de l'énergie produite et reçue	<u>939 849 000 »</u>

Cette énergie a été utilisée comme il suit:

Traction CFF (à la sortie des sous-stations)	725 518 000 kWh
Autres usages propres	9 195 000 »
Livraisons à des chemins de fer privés	25 070 000 »
Livraisons à d'autres consommateurs (servitudes)	9 050 000 »
Pertes de transmission et de transformation	108 715 000 »
Total pour l'exploitation du chemin de fer	<u>877 548 000 kWh</u>

Livraisons d'énergie en excédent au départ de l'usine	49 212 000 kWh
Consommation pour le pompage d'eau à l'usine de l'Etzel	13 089 000 »
Consommation totale	<u>939 849 000 kWh</u>

3. *Energie de secours.* Nous avons eu besoin d'énergie de secours du 1^{er} octobre 1947 au 17 janvier 1948, et avons reçu à ce titre 13 244 000 kWh.

4. Au début de 1948, le débit d'eau dans les usines était favorable; l'été 1948 a été lui aussi très pluvieux. Les trois lacs d'accumulation se sont trouvés remplis très tôt. Nous avons pu vendre l'énergie en excédent à des conditions avantageuses. A cette période de pluies abondantes succéda, vers la fin de l'été, une période de sécheresse qui dura jusqu'à la fin de l'année. Au début d'octobre déjà, il a fallu interrompre la fourniture de courant pour les chaudières électriques et, ensuite, réduire le chauffage des trains. En décembre, de nouvelles restrictions devinrent nécessaires: réduction du nombre des voitures dans les trains, renonciation aux trains spéciaux, suppression des trains de marchandises et remplacement des automotrices électriques par des machines à vapeur.

5. Avec les pompes de récupération de l'usine de l'Etzel, les CFF ont accumulé pendant l'année d'exploitation 8,2 millions de m³, c'est-à-dire de kWh, et les NOK 18,5 millions de m³.

B. Usines

1. *Vernayaz*. Nous avons modifié la prise d'eau du Triège pour empêcher que les vannes ne se recouvrent de glace.

2. *Barberine*. Lac d'accumulation: niveau le plus bas le 17 avril, 9,14 millions de m³ d'eau utilisable correspondant à 25,86 millions de kWh; niveau le plus élevé le 10 août, 39,0 millions de m³ (l'année précédente 35,9) d'eau utilisable (capacité totale) correspondant à 110,37 millions de kWh; début de l'abaissement le 20 septembre; niveau du lac le 31 décembre: 12,22 m (l'année précédente, 11,40 m) au-dessous de la cote maximum, avec un volume d'eau utilisable de 23,72 millions de m³ (24,69), ou 67,17 millions de kWh. Nous avons achevé le projet d'adduction du Triège dans le lac de Barberine.

3. *Massaboden*. Nous avons commencé au printemps les travaux de transformation des installations hydrauliques pour accroître de 7 à 20 m³/sec. la capacité de la galerie d'amenée. A la fin de l'année, nous avons creusé 1761 m, ou 62%, de la nouvelle galerie Mörel—Massaboden, qui aura au total 2,9 km de long. Les travaux de prise d'eau à Mörel ont commencé au début d'octobre. Les conditions atmosphériques ayant été favorables, l'ouvrage avance conformément au programme.

4. *Amsteg*. A la partie supérieure des conduites forcées 1 et 2, nous avons posé des anneaux de raidissement pour empêcher les vibrations par plein débit.

5. *Ritom*. Lac d'accumulation: niveau le plus bas le 18 avril, 5,68 millions de m³ d'eau utilisable correspondant à 9,32 millions de kWh; niveau le plus élevé le 13 septembre; capacité totale: 27,5 millions de m³ d'eau utilisable correspondant à 45,1 millions de kWh; début de l'abaissement le 20 septembre; niveau du lac le 31 décembre: 8,40 m (l'année précédente 11,46 m) au-dessous de la cote maximum, avec un volume d'eau utilisable de 18,32 millions de m³ (15,69) ou 30,04 millions de kWh.

Nous avons poursuivi les travaux à la galerie (2,5 km) d'amenée de la Garegna du val Canaria dans le lac Ritom. La prise d'eau dans le val Canaria a été quasi achevée dans le courant de l'été. Nous avons

aussi avancé de 356 m la galerie dans le val Canaria. Côté Piora, la galerie est creusée, sauf sur 654 m. Au moment où la galerie passa du sol d'ardoise des Grisons à la zone des dolomites, il se produisit plusieurs irrptions de boue et d'eau, qui arrêterent l'avancement pendant six mois.

Nous avons commencé les préparatifs pour poser la protection Buchholz dans les transformateurs.

6. *Etzel*. Lac de Sihl: niveau le plus bas le 16 mars, 53,55 millions de m³ d'eau utilisable correspondant à 53,55 millions de kWh; niveau le plus élevé, 91,8 millions de m³ d'eau utilisable (capacité totale); début de l'abaissement le 15 septembre; niveau le 31 décembre: 5,96 m (l'année précédente 2,28 m) au-dessous de la cote maximum, avec un volume d'eau utilisable de 34,64 millions de m³ (67,92) dont 26,75 millions de m³ pour les CFF (35,91).

7. *Usine de Rapperswil-Auenstein*. Nous avons terminé les injections d'argile dans la digue de la rive droite de l'Aar.

Le groupe de secours du service interne a été complètement installé et mis en service.

8. *Centrale Unteraa des CKW (usine du lac de Lungern)*. Nous avons fait les travaux préparatoires pour l'installation du groupe de convertisseurs de fréquence dans la centrale des Forces motrices de Suisse centrale (CKW).

C. Lignes de transport et sous-stations

1. Pour cause de travaux, nous avons été obligés de déplacer la ligne de transport à plusieurs endroits, notamment près de la centrale électrique de Lavey de la ville de Lausanne, ainsi que sur le territoire des communes d'Ebikon, d'Amsteg et de Cresciano. Ce faisant, nous avons veillé à la protéger contre les éboulements.

2. Nous avons poursuivi les travaux d'agrandissement de la distribution à 15 kV de la sous-station de Grütze et fait les préparatifs pour l'installation d'interrupteurs rapides 15 kV et de la protection Buchholz dans les transformateurs.

Comptes

Forme et contenu des comptes

Les comptes des Chemins de fer fédéraux pour l'année 1948 sont présentés pour la première fois selon la formule nouvelle que nous avons appliquée déjà aux budgets de 1948 et 1949.

Le compte d'exploitation pour l'année 1948 repose sur des bases entièrement nouvelles. Auparavant, sous « dépenses d'exploitation », l'ancien compte d'exploitation présentait, d'une part, des dépenses d'après leur genre (par exemple, dépenses de personnel, dépenses de choses, etc.) et, d'autre part, les frais de certaines prestations (par exemple, frais de l'entretien du matériel roulant). Maintenant, le nouveau côté des charges comprend les frais d'administration, d'exploitation et d'entretien, tels qu'ils résultent des comptes de frais de chaque service. De plus, le nouveau compte d'exploitation est établi selon le principe des montants bruts qui exclut les compensations réciproques des charges et des produits. (Par exemple, les montants que les CFF paient pour l'utilisation des gares communes ne sont plus compensés avec les indemnités payées à ce titre par les autres administrations. En outre, dans les charges d'exploitation, est comptabilisé le coût des fournitures et prestations à des tiers, tandis que dans les produits d'exploitation sont portés les montants facturés correspondants.) En conséquence, les totaux aussi bien des charges que des produits sont plus élevés que jusqu'ici. Les allocations de renchérissement aux pensionnés portées auparavant dans le compte d'exploitation, figurent maintenant dans le compte de profits et pertes, de même que d'autres charges et produits étrangers à l'exploitation.

La forme et le contenu du compte de profits et pertes ont été remaniés ces dernières années au fur et à mesure de l'avance des travaux de la nouvelle comptabilité. Le compte de construction a déjà été modifié fondamentalement en 1946. La forme n'en a donc subi que quelques améliorations et des simplifications. Le bilan a déjà été transformé complètement à fin 1945 à l'occasion de l'assainissement.

Avec les changements apportés cette année, les comptes des Chemins de fer fédéraux destinés à la publication ont reçu leur forme définitive.

Ensuite des changements profonds apportés dans tout le système comptable, les chiffres du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes de l'année 1948 ne peuvent pas être comparés à ceux des exercices antérieurs. Pour qu'une comparaison puisse quand même être faite avec l'année précédente, les chiffres de l'année 1947 ont été, dans la mesure du possible, regroupés selon les nouveaux principes et insérés dans le texte en regard des chiffres de l'année 1948. Vous pourrez de même comparer les comptes de l'année 1948 avec ceux de 1947 sur les points les plus importants.

En ce qui concerne les caractéristiques essentielles du nouveau système comptable, nous vous prions de vous reporter au commentaire du budget de l'année 1948 (page 1).

Aperçu général

Le nouveau système comptable permet, pour la première fois, de grouper par genre de charge à partir du compte de construction, du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes, la charge totale des Chemins de fer fédéraux et de la présenter en regard du produit total et des dépenses actives de construction. Nous donnons cet aperçu général avant de commenter les divers comptes.

	Compte de 1947 fr.	Budget de 1948 fr.	Compte de 1948 fr.
La charge totale comprend:			
Charges pour tout le personnel	324 121 965	334 515 319	348 490 505
Dépenses de choses (y compris les dépenses de construction)	178 735 499	199 233 980	222 306 585
Amortissements	110 558 101	73 807 800	95 912 846
Frais de capitaux	50 489 994	49 416 000	47 667 140
Autres charges	50 282 270	45 060 200	46 758 736
Charge totale	<u>714 187 829</u>	<u>702 033 299</u>	<u>761 135 812</u>

A cette charge s'opposent les montants suivants:			
Produit d'exploitation	661 947 217	612 465 700	675 774 577
Dépenses actives de construction	63 610 864	85 690 000	87 663 326
Autres produits	14 038 061	6 704 599	12 708 721
Produit total et dépenses actives	<u>739 596 142</u>	<u>704 860 299</u>	<u>776 146 624</u>

La différence correspond au solde actif mentionné dans le compte de profits et pertes	25 408 313	2 827 000	15 010 812
---	------------	-----------	------------

Il résulte d'une comparaison avec l'année précédente, qu'en regard d'une augmentation des charges de 47 millions de francs, l'augmentation du produit d'exploitation n'est que de 12½ millions et l'augmentation des dépenses actives de construction de 24 millions; le solde actif de 1948 se trouve donc être inférieur de 10,4 millions de francs à celui de 1947.

Les chiffres ci-après donnent un aperçu des dépenses pour l'ensemble du personnel occupé par les chemins de fer fédéraux.

	Compte de 1947 fr.	Budget de 1948 fr.	Compte de 1948 fr.
Traitements, appointements et salaires	162 843 755	167 191 374	168 879 600
Indemnités de résidence	4 073 014	4 129 066	4 330 739
Allocations pour enfants	3 138 613	3 112 155	3 296 967
Autres éléments des traitements et salaires (allocations de mariage, gratifications pour ancienneté de service, jouissance du traitement après décès, etc.)	2 033 620	1 610 765	1 853 638
Allocations de renchérissement	81 747 788	101 262 766	105 905 292
Allocation d'automne	8 777 496	—	—
Total des traitements, appointements, salaires et éléments de même nature	<u>262 614 286</u>	<u>277 306 126</u>	<u>284 266 236</u>
Allocations supplémentaires et indemnités diverses	12 097 003	11 625 520	11 900 473
Suppléments de renchérissement sur les allocations supplémentaires et sur diverses indemnités	3 991 938	4 105 453	4 843 279
Uniformes	3 467 225	2 361 295	3 533 293
Contribution à la caisse de pensions et de secours ¹⁾	20 466 720	22 213 474	22 478 345
Contributions à la caisse de compensation de salaires ou AVS	5 198 542	5 435 440	5 575 504
Assurance-accidents	5 984 365	5 779 338	6 805 899
Autres dépenses pour le personnel (primes et récompenses, contributions à la caisse-maladie pour le personnel CFF, remise de boissons sans alcool, etc.)	1 025 200	440 828	400 016
	<u>314 845 279</u>	<u>329 267 474</u>	<u>339 803 045</u>
moins: Participations de tiers aux dépenses pour le personnel	2 810 606	2 273 515	3 230 543
Charges pour le propre personnel	<u>312 034 673</u>	<u>326 993 959</u>	<u>336 572 502</u>
Dépenses pour main-d'œuvre étrangère à l'administration (ouvriers d'entrepreneurs, nettoyeuses, etc.)	12 087 292	7 521 360	11 918 003
	<u>324 121 965</u>	<u>334 515 319</u>	<u>348 490 505</u>

¹⁾ Y compris les versements de l'administration au fonds de stabilisation, mais sans les versements complémentaires à la CPS.

Par rapport à l'année précédente, les 24,5 millions de dépenses en plus pour le propre personnel proviennent, pour 13,5 millions de francs, des allocations et suppléments de renchérissement plus élevés, et pour 11 millions, de l'augmentation du personnel.

Par rapport au budget, les dépenses en plus sont causées avant tout par le relèvement des allocations de renchérissement rétroactivement au 1^{er} avril 1948, à teneur de l'arrêté fédéral du 17 juin 1948 et de celui du Conseil fédéral du 9 juillet 1948, ainsi que par l'augmentation du personnel.

Compte de 1947 Budget de 1948 Compte de 1948

L'effectif du personnel s'est développé comme il suit:

Personnel occupé en permanence et à journée entière (fonctionnaires, employés, ouvriers d'exploitation, apprentis de gare et de train et autres agents occupés en permanence et à journée entière)	33 314	33 822	34 935
Personnel non occupé en permanence et à journée entière (ouvriers auxiliaires, aides et remplaçants privés, apprentis professionnels, pensionnés rappelés au travail et autres personnes non occupées en permanence) .	3 063	3 087	2 975
Total du propre personnel (sans la main-d'œuvre étrangère à l'administration)	36 377	36 909	37 910

Par rapport à l'année précédente, l'augmentation est de 1533 personnes et, par rapport au budget, de 1001 personnes.

Les dépenses en plus par rapport au budget, pour la main-d'œuvre étrangère à l'administration, sont dues aux ouvriers d'entrepreneurs engagés pour l'entretien et la construction des installations.

L'article assurance-accidents renferme les dépenses pour le propre personnel ci-après:

Primes à la CNAL	fr.
pour les accidents professionnels	4 357 066
pour les accidents non professionnels	1 507 882
Divers (valeurs capitalisées des suppléments de rente, abandon de rentes, etc.)	940 951
	<u>6 805 899</u>

Les participations de tiers aux dépenses de personnel se répartissent en

	fr.
Indemnités de chômage de la CNAL	1 633 256
Rentes de la CNAL et de l'assurance militaire.	443 343
Allocations pour perte de salaire en cas de service militaire	734 144
Participation du personnel à l'assurance contre les accidents non professionnels	309 971
Autres participations	109 829
	<u>3 230 543</u>

L'augmentation des *dépenses de choses*, 44 millions de francs par rapport à l'année passée, est due principalement aux dépenses de construction et au coût des matières pour l'entretien des installations et des véhicules.

Les *amortissements*, les *frais de capitaux* et les *autres charges* sont commentés au chapitre concernant le compte de profits et pertes.

Le produit d'exploitation renferme les recettes de transport et les produits divers du compte d'exploitation, toutefois sans les crédits internes découlant des rapports entre les comptes des divers services. Il s'ensuit que le produit d'exploitation de l'aperçu général n'est pas identique au produit indiqué dans le compte d'exploitation.

Pour ce qui est des *dépenses actives de construction*, nous nous permettons de vous renvoyer au compte de construction.

Les *autres produits et augmentations de valeur* renferment les produits du compte de profits et pertes et le coût des fournitures et prestations au débit de divers comptes de bilan et de résultats.

Compte de construction

Par rapport au budget et au compte de 1947, les dépenses de construction se présentent comme il suit:

	Compte de 1947 fr.	Budget de 1948 fr.	Compte de 1948 fr.
Immobilisations du chemin de fer			
Immeubles et installations			
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	13 170 095	20 534 500	23 088 286
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	3 478 394	5 225 100	5 091 826
Construction de nouvelles lignes et doublements de voies	7 138 512	7 747 000	7 094 281
Electrification de lignes	6 158 492	1 906 000	1 609 794
Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact.	28 378 070	38 270 000	42 376 288
Achat de mobilier, machines et ustensiles	1 237 506	2 426 700	2 264 193
Véhicules	21 613 352	28 441 000	30 816 229
Immobilisations des usines électriques	2 175 944	7 476 700	3 458 825
Immobilisations des ateliers	1 136 301	1 473 000	1 656 267
	84 486 666	113 500 000	117 455 989
Réserve à la disposition de la Direction générale	—	1 400 000	—
	84 486 666	114 900 000	117 455 989

Ainsi, les dépenses de construction dépassent de 33 millions de francs celles de 1947, et de 2,6 millions de francs le montant inscrit au budget. Le surcroît de dépenses est la conséquence, d'une part, du coût de construction toujours plus élevé et, d'autre part, de la nécessité d'exécuter les renouvellements et extensions différés.

Au regard du budget, les dépenses nécessitées par la transformation et l'extension de gares et de bâtiments de service, le renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact, ainsi que les achats de véhicules, vont au delà des sommes prévues. En revanche, les dépenses pour les usines électriques sont restées sensiblement en dessous du budget. Dans l'ensemble, le dépassement du budget est relativement peu important; il faut l'attribuer principalement au fait que nous avons pu, dans le cadre du programme de construction de 1948, rattraper quelque peu les travaux en retard, reportés de 1947. Comme on le sait, le compte de construction de l'année 1947 est resté de 8 millions de francs inférieur au budget.

Pour le détail, l'appendice au compte de construction *relevé des travaux et acquisitions les plus importants* (pages 49—63) renseigne sur les écarts par rapport au budget. Dans cette annexe, nous avons énuméré tous les travaux et achats les plus importants de l'exercice, c'est-à-dire ceux dont le devis s'élève à plus de 100 000 francs; en regard des dépenses effectives, nous avons inscrit aussi les montants budgétés.

Pour le chapitre des renouvellements de voies et d'installations de la ligne de contact, nous récapitulons les renouvellements de voies et de branchements selon la quantité et la valeur, car il serait trop long d'énumérer séparément tous les renouvellements:

	Compte de 1947		Budget de 1948		Compte de 1948	
	km de voies ¹⁾ fr.		km de voies ¹⁾ fr.		km de voies ¹⁾ fr.	
Renouvellements de voies						
par du matériel neuf	129,2	20 716 352	145,7	25 454 000	179,2	31 894 219
par du matériel usagé	23,6	2 492 454	47,1	4 686 800	41,1	3 708 618
Renouvellements de ballast et augmen- tation du nombre des traverses seuls	46,2	2 200 293	42,1	2 202 900	43,0	2 272 192
Renouvellements de branchements	unités		unités		unités	
par du matériel neuf	202	1 868 144	379	3 777 100	328	2 932 107
par du matériel usagé	118	858 700	212	1 628 200	149	1 109 366
		<u>28 135 943</u>		<u>37 749 000</u>		<u>41 916 502</u>

¹⁾ Km de renouvellement total (rails et traverses); les renouvellements de rails ou de traverses seuls sont comptés pour la moitié de la longueur.

Le dépassement des quantités et des valeurs budgétées pour les renouvellements de voies, est dû surtout au fait que les chiffres de 1948 englobent les renouvellements inachevés, reportés de 1947.

Les dépenses de construction des usines électriques sont restées très inférieures aux chiffres budgétés, parce qu'il a fallu renoncer à des travaux figurant au budget, tels que l'installation d'une turbine à vapeur et d'un alternateur à l'usine de Vernayaz; de plus, les difficultés d'approvisionnement ne nous ont pas permis d'exécuter comme nous l'aurions voulu, divers renouvellements et améliorations de lignes de transport et de sous-stations. En revanche, les grands travaux d'extension à Ritom et à Massaboden ont pu être poussés dans la mesure prévue.

Sur le total des dépenses de 117,5 millions de francs, 87,7 millions de francs sont des dépenses actives, inscrites comme augmentation de valeur au débit du compte des immobilisations. Les 29,8 millions restants grèvent le compte d'exploitation, à titre de dépenses non actives.

Compte d'exploitation

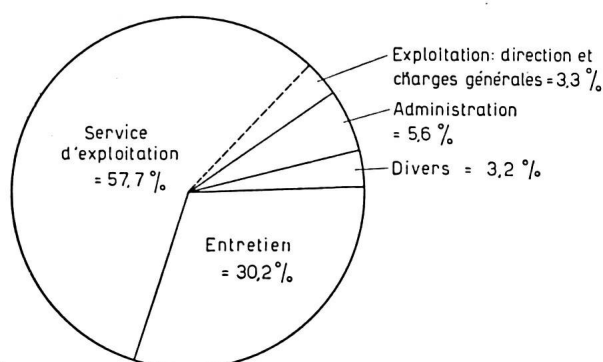
Comparé à l'année précédente et au budget, le compte d'exploitation indique:

	Compte de 1947		Budget de 1948		Compte de 1948	
	%		Millions de francs %		%	
Produits d'exploitation	663,7	100	613,8	100	677,3	100
Charges d'exploitation	450,6	67,9	461,9	75,2	495,6	73,2
Excédent d'exploitation	<u>213,1</u>	<u>32,1</u>	<u>151,9</u>	<u>24,8</u>	<u>181,7</u>	<u>26,8</u>

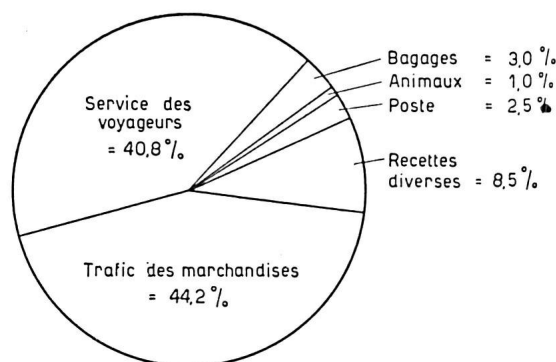
Tandis que les produits d'exploitation n'augmentent par rapport à l'année passée que de 13,6 millions de francs (2%), les charges d'exploitation s'accroissent de 45 millions de francs (10%).

L'excédent d'exploitation a reculé de 31,4 millions de francs par rapport à l'année précédente.

Charges d'exploitation



Produits d'exploitation



Charges d'exploitation

L'augmentation des charges d'exploitation par rapport à l'année précédente, provient pour 24 millions de francs, des allocations de renchérissement plus élevées et de l'augmentation du personnel. Le reste de ces dépenses en plus est dû principalement au coût des matières pour l'entretien des installations et des véhicules.

Le groupement des charges d'exploitation de l'année 1947 selon le nouveau régime n'est pas possible. Aussi les divers montants ne sont-ils comparés qu'au budget.

A l'augmentation des charges d'exploitation de 33,7 millions de francs par rapport au budget, les articles suivants participent pour

	Millions de francs
Administration	3,6
Exploitation	23,8
Direction et charges générales	1,2
Service de l'exploitation	10,5
Entretien	12,1
Divers	6,3
Prestations au débit des tiers	3,1
Frais résultant de dommages	1,5
Autres charges	1,7
Total	<u>33,7</u>

Les charges de l'*administration* comprennent les frais du Conseil d'administration, de la Direction, des divisions de service de la Direction générale, y compris les divisions de l'exploitation, des travaux, des usines, de la traction et ateliers, l'économat, ainsi que les divisions administratives des arrondissements. L'augmentation des frais d'administration par rapport au budget provient principalement des frais d'impression plus importants et, en raison du renforcement des stocks, des frais de magasinage de l'économat plus élevés.

Les frais de *direction et charges générales* se décomposent en:

fr.

Direction du service de la voie (divisions des travaux des arrondissements, bureaux des ingénieurs de section, bureaux de construction)	5 475 281
Direction du service des gares et d'accompagnement des trains (divisions de l'exploitation des arrondissements, service de répartition du matériel roulant, bureau de recherches)	3 925 607
Direction du service de la traction (divisions de la traction des arrondissements)	917 814
Fermages et locations (pour des sections de ligne, véhicules, etc.)	4 075 296
Service assuré par des compagnies de chemins de fer étrangères ou d'autres tiers (communautés, service des trains et de traction)	1 925 855
	<u>16 319 853</u>

L'accroissement par rapport au budget est dû uniquement à l'augmentation des locations de véhicules.

Les charges du *service de traction* renferment les frais:

fr.

fr.

Service des locomotives		78 370 102
Personnel des locomotives	38 081 285	
Courant de traction	25 251 239	
Carburants solides et liquides	14 503 526	
Matières de graissage pour véhicules moteurs	457 540	
Matières d'éclairage pour véhicules moteurs	76 512	
Service de dépôt		4 815 044
Service des visiteurs		2 534 833
		<u>85 719 979</u>

Les frais en plus, 5 millions de francs en nombre rond, proviennent du coût plus élevé du combustible des locomotives à vapeur, dont les prestations dépassent de 57% ce qui était prévu au budget, en raison du manque de véhicules moteurs électriques et des restrictions d'électricité. L'augmentation des frais de personnel est compensée, car les frais de courant de traction sont restés en dessous du budget.

Les prestations kilométriques des véhicules moteurs se sont développées comme il suit:

	Compte de 1947	Budget de 1948	Compte de 1948
Kilomètres de véhicules moteurs			
Véhicules moteurs électriques	60 359 119	62 000 000	62 658 632
Locomotives à vapeur et autres véhicules moteurs thermiques . .	6 360 672	3 950 000	6 211 425
Tracteurs	2 260 196	2 050 000	2 427 841
	<u>68 979 987</u>	<u>68 000 000</u>	<u>71 297 898</u>

Les prestations en plus par rapport à l'année précédente atteignent 2 317 911 km, soit 3,4%.

Comparés au budget, les *frais d'entretien* se présentent comme ci-après:

	Budget de 1948		Compte de 1948	
	fr.	%)	fr.	%)
Immeubles et installations				
entretien ordinaire	58 583 480	3,3	60 312 806	3,4
dépenses de construction non actives	24 313 800	1,4	26 810 785	1,5
	<u>82 897 280</u>	<u>4,7</u>	<u>87 123 591</u>	<u>4,9</u>
Véhicules				
entretien ordinaire	50 943 740	6,8	60 316 630	8,1
dépenses de construction non actives	3 700 000	0,5	2 083 572	0,3
	<u>54 643 740</u>	<u>7,3</u>	<u>62 400 202</u>	<u>8,4</u>
Installations et véhicules du service des bateaux sur le lac de Constance				
entretien	159 940	4,8	258 372	7,8
	<u>137 700 960</u>	<u>5,6</u>	<u>149 782 165</u>	<u>6,0</u>

De même que dans le budget, les frais d'entretien atteignent en tout 30% des charges totales d'exploitation.

L'entretien ordinaire, surtout celui des véhicules, a augmenté, car il a fallu rattraper les travaux en retard.

Les dépenses de construction non actives sont plus élevées en raison de l'augmentation du volume des travaux de construction. En pour-cent de toutes les dépenses de construction, elles se montent à 25%, comme dans le budget et comme l'année précédente.

Les charges du sous-titre *Divers* renferment les frais des fournitures et prestations au débit des tiers, les frais résultant des dommages (incendies, accidents ferroviaires, etc.) et de la responsabilité civile, ainsi que les valeurs capitalisées des suppléments de rente.

Produits d'exploitation

Les *recettes de transport* ont évolué comme il suit:

	Compte de 1947		Budget de 1948		Compte de 1948	
	%		Millions de francs		%	
Trafic des voyageurs	270,2	44,2	261	45,8	276,6	44,6
Trafic des bagages et des colis express . .	18,2	3,0	16	2,8	20,3	3,3
Trafic postal	16,2	2,6	15	2,6	16,7	2,7
Trafic des animaux	7,0	1,1	6	1,1	6,4	1,0
Trafic des marchandises	300,2	49,1	272	47,7	299,7	48,4
	<u>611,8</u>	<u>100</u>	<u>570</u>	<u>100</u>	<u>619,7</u>	<u>100</u>

¹⁾ en % de la valeur immobilisée

Les *produits divers* se décomposent en:
Indemnités pour prestations d'exploitation à des chemins de fer

	Compte de 1947 fr.	Budget de 1948 fr.	Compte de 1948 fr.
étrangers et d'autres tiers	15 285 691	12 940 630	17 682 134
Recettes pour fermages et locations	19 556 324	19 418 170	21 184 993
Produits divers	17 042 137	11 521 800	18 807 380
	<u>51 884 152</u>	<u>43 880 600</u>	<u>57 674 507</u>

Dans les produits divers, le principal montant est constitué par les recettes pour les fournitures et prestations au débit des tiers.

Compte de profits et pertes

Comparé au compte de l'année précédente et au budget, l'exercice 1948 se présente comme il suit:

	Compte 1947	Budget 1948	Compte 1948
	en millions de francs		
Excédent d'exploitation	213,1	151,9	181,7
Produits du compte de profits et pertes	23,6	19,2	23,6
	<u>236,7</u>	<u>171,1</u>	<u>205,3</u>
Charges du compte de profits et pertes	211,3	168,3	190,3
<i>Solde actif</i>	<u>25,4</u>	<u>2,8</u>	<u>15,0</u>

Ce solde actif a été déterminé avant l'alimentation de la réserve légale et avant la prise en charge de l'intérêt du capital de dotation. En revanche, les charges du compte de profits et pertes contiennent divers amortissements et provisions extraordinaires dont il faut faire abstraction pour une comparaison des résultats d'une année à l'autre. Il s'agit des charges extraordinaires suivantes:

	Compte 1947	Budget 1948	Compte 1948
	en millions de francs		
Annuité pour couvrir l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »	32,2	—	20,0
Provision pour l'amortissement futur du déficit de la caisse de pensions et secours	6,0	—	—
Provision pour la couverture de l'insuffisance d'amortissements sur les immobilisations de l'usine de l'Etzel S. A.	2,0	—	0,1 ¹⁾
	<u>40,2</u>	<u>—</u>	<u>20,1</u>
Après déduction de ces montants, les charges comparables du compte de profits et pertes s'élèvent encore à	171,1	168,3	170,2
et l'excédent brut comparable du compte de profits et pertes à	<u>65,6</u>	<u>2,8</u>	<u>35,1</u>

Par rapport à l'année précédente, le résultat de l'année 1948 ne s'est pas seulement aggravé des 10,4 millions de francs de la diminution du solde comptable actif, mais de 30,5 millions de francs. Cette aggravation s'est manifestée malgré un produit d'exploitation plus élevé (13,6 millions de francs de plus) et des charges inférieures de 0,9 million de francs au compte de profits et pertes; elle provient exclusivement de l'accroissement continu des charges d'exploitation (voir commentaire du compte d'exploitation).

¹⁾ à la charge des usines

Charges

L'article le plus important des charges, les *amortissements*, s'est modifié par rapport au budget et à l'année précédente, de la manière suivante:

	Compte 1947 fr.	Budget 1948 fr.	Compte 1948 fr.
Amortissements des immobilisations:			
Amortissements ordinaires	71 340 208	71 768 800	72 274 037
Amortissement de soldes de valeurs comptables	1 178 518	1 078 000	1 070 709
	72 518 726	72 846 800	73 344 746
Amortissements des valeurs réalisables et disponibles:			
Amortissement d'approvisionnements de matériel	1 556 018	300 000	1 903 870
Amortissement de titres en portefeuille	8 562	—	—
Amortissement de créances	66 958	—	3 230
	1 631 538	300 000	1 907 100
Amortissements des autres articles de l'actif:			
Amortissement de frais d'emprunts	4 216 200	661 000	661 000
Couverture de l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »	32 191 637	—	20 000 000
	36 407 837	661 000	20 661 000
	110 558 101	73 807 800	95 912 846

Les amortissements ordinaires des immobilisations sont calculés conformément au règlement des amortissements du 27 juin 1946 approuvé par le Conseil fédéral. Ils s'élèvent au total à 2,5% de la valeur des immobilisations soumises à l'amortissement (toutes les installations sans les terrains). Par suite de l'accroissement de la valeur des immobilisations, les amortissements ont aussi augmenté par rapport à l'année précédente.

Les amortissements des approvisionnements de matériel s'élèvent en moyenne à 1,7% de la valeur d'inventaire des approvisionnements de matériel à la fin de l'exercice. L'évaluation a été faite d'après les prix du marché à la fin de l'année.

L'annuité pour l'extinction successive de l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure » a été portée à 20 millions de francs conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 7 avril 1948.

	Compte 1947 fr.	Budget 1948 fr.	Compte 1948 fr.
Les <i>frais de capitaux</i> sont les suivants:			
Intérêts des engagements à longue échéance	47 675 149	47 080 000	43 970 394
Intérêts des engagements à courte échéance.	2 407 601	2 076 000	3 229 277
	50 082 750	49 156 000	47 199 671
Frais de finance	407 244	260 000	467 469
	50 489 994	49 416 000	47 667 140

Par rapport à l'année précédente, les frais de capitaux ont diminué de 2,8 millions de francs. Le taux nominal moyen des intérêts des engagements à longue échéance a été de 3,15% pour l'exercice 1948, alors qu'il s'élevait à 3,18% l'année précédente.

Les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours n'ont subi aucun changement par rapport à l'année précédente. Conformément aux statuts de cette caisse du 19 mars 1942, les intérêts du déficit de la réserve mathématique sont à la charge des CFF (22 millions de francs), ainsi que la différence entre l'intérêt effectif et l'intérêt garanti au taux de 4% des valeurs de cette caisse, gérées par les CFF (2 millions de francs).

Les *allocations de renchérissement aux pensionnaires* sont plus élevées de 4,4 millions de francs. Ce surcroît des charges est la conséquence de l'augmentation des allocations de renchérissement prévue par l'arrêté du Conseil fédéral du 9 juillet 1948.

La *réserve pour la couverture de gros dommages* a été, comme l'année précédente, alimentée d'un montant de 500 000 francs conformément au règlement.

Dans les *autres charges* figure, sous « subventions », un montant de 159 422 fr. 64 représentant le déficit du service automobile de la vallée de la Surb, supporté par les CFF. Des 896 000 francs de la rubrique « divers », 576 360 francs sont destinés à la participation des CFF au déficit d'exploitation des ports du Rhin, à Bâle.

Produits

L'évolution de l'excédent d'exploitation a déjà été commentée au chapitre du compte d'exploitation.

Les *amortissements, intérêts et provisions déjà comptabilisés* correspondent aux amortissements, intérêts et provisions, calculés dans le coût des fournitures et prestations de quelques services (ateliers, économat, usines électriques et service des bateaux sur le lac de Constance). Ils sont compris dans les charges d'exploitation (par exemple: dans les frais d'entretien des véhicules figure la participation aux amortissements et intérêts des installations des ateliers). D'autre part, comme tous les amortissements, intérêts et provisions apparaissent en plein dans les charges du compte de profits et pertes, les montants déjà calculés dans les charges d'exploitation doivent figurer, pour balance, sous les produits du compte de profits et pertes.

Les *autres produits* (de terrains et immeubles achetés en vue d'extension future, de participations, des valeurs réalisables et disponibles ainsi que divers produits) n'ont pas subi de changements appréciables. Le tout s'est accru de 1,6 million de francs. Les deux articles principaux des produits divers sont les excédents des comptes de vieux matériel (1,4 million de francs) et les coupons et obligations prescrits (0,9 million de francs).

Bilan

Les principaux montants du bilan sont les suivants:

	1947 ¹⁾	1948		1947 ¹⁾	1948
	millions de francs			millions de francs	
<i>Actif</i>			<i>Passif</i>		
Immobilisations	1 730	1 740	Capital propre	423	433
Valeurs réalisables et disponibles	162	168	Capital de tiers	1 655	1 642
Autres articles de l'actif	244	216	Provisions	17	17
			Autres articles du passif	16	17
			Solde actif	25	15
	<u>2 136</u>	<u>2 124</u>		<u>2 136</u>	<u>2 124</u>

Immobilisations

La valeur immobilisée (coût de construction ou d'achat) des *immeubles, installations et véhicules* a subi les changements suivants au cours de l'exercice:

	Augmen- tations en millions de fr.	Dimi- nutions
<i>Chemin de fer</i>	97,4	13,1
<i>Immeubles et installations</i>	78,7	11,7
Frais généraux	—	1,0
Terrains et droits	0,1	0,2
Infrastructure	15,3	0,2
Voie de fer	31,2	8,4
Bâtiments et installations fixes	8,2	0,8
Installations de la ligne de contact	10,4	0,3
Télécommunications et installations de sécurité	11,3	0,6
Mobilier et ustensiles	2,2	0,2

¹⁾ d'après la classification de 1948.

	Augmen- tations en millions de fr.	Dimi- nutions de fr.
<i>Véhicules</i>	18,7	1,4
<i>Véhicules moteurs</i>	7,8	0,1
<i>Voitures et fourgons</i>	10,0	0,8
<i>Wagons et wagons de service</i>	0,9	0,5
<i>Usines électriques</i>	0,2	—
<i>Ateliers</i>	1,4	0,1
	<u>99,0</u>	<u>13,2</u>

Les augmentations, c'est-à-dire le coût de construction ou d'achat des installations achevées dans l'année comptable dépassent de 85,8 millions de francs les diminutions, c'est-à-dire le coût de construction ou d'achat des installations supprimées durant l'année comptable.

Alors que l'augmentation de la valeur immobilisée est de 85,8 millions de francs, l'augmentation des amortissements atteint 65,5 millions de francs (72,3 millions de francs d'amortissements annuels, moins une réduction de 6,8 millions de francs due aux installations supprimées pendant l'exercice). Il reste donc un accroissement de la valeur au bilan de 20,3 millions de francs.

Le tableau à page 46 donne de plus amples renseignements au sujet des valeurs immobilisées, des amortissements et des valeurs au bilan à la fin de l'année.

La valeur des *ouvrages inachevés* s'élève encore à 68 millions de francs alors qu'elle était de 79,3 millions de francs l'année précédente. La diminution de 11,3 millions de francs s'explique par le fait que, durant l'exercice, un certain nombre de grands ouvrages ont été reportés sur le compte « immeubles, installations et véhicules ».

L'achat de terrains et d'immeubles en vue d'extension future, ainsi que les participations, n'ont presque pas subi de changements. Les participations se répartissent comme il suit:

	fr.
Usines électriques	18 000 000. —
Chemins de fer privés	152 380.20
Gares frigorifiques	195 250.90
Participations diverses de moindre importance.	405 892.30
	<u>18 753 523.40</u>

Valeurs réalisables et disponibles

	Etat au 31. 12. 47 fr.	Etat au 31. 12. 48 fr.
La valeur des <i>approvisionnements de matériel</i> comprend:		
Matériel pour l'entretien et le renouvellement des immeubles et installations		
Voie de fer	33 224 415	45 160 594
Signaux et appareils de protection	2 447 118	3 274 065
Installations électriques	10 452 161	11 626 018
Matériel de construction divers	1 092 446	1 295 237
Matériel pour l'entretien et la construction de véhicules	20 299 834	27 730 694
Matériel divers		
Combustible	12 630 432	14 741 997
Uniformes	1 291 129	4 919 287
Objets d'inventaire	1 214 944	1 316 574
Matières d'éclairage, de nettoyage, de graissage, etc.	1 343 180	1 356 463
Divers	163 836	214 452
	<u>84 159 495</u>	<u>111 635 381</u>

L'augmentation des approvisionnements de matériel de voie et du matériel pour l'entretien et la construction de véhicules provient des besoins croissants d'entretien et de renouvellement.

Les approvisionnements sont calculés aux prix d'achat, compte tenu des prix du marché à la fin de l'année; des amortissements d'une valeur de 1,9 million de francs ont dû être opérés au débit du compte de profits et pertes de l'exercice.

L'état des *titres en portefeuille* a augmenté de 0,4 million de francs par rapport à l'année précédente; il se compose des montants suivants:

	fr.
Obligations et créances diverses	649 310.55
Prêts hypothécaires	571 176.35
Actions	50 782.95
	<u>1 271 269.85</u>

Les principaux montants des *débiteurs* qui, par rapport à l'année précédente ont diminué de 21,1 millions de francs, sont:

	fr.
Créances courantes envers les débiteurs	24 719 598.15
Factures non payées au débit des anciens chemins de fer du Reich	2 994 543.63
Divers	10 489 677.78
	<u>38 203 819.56</u>

Les deux principaux montants des *actifs transitoires* sont les primes anticipées à la CNAL (5,8 millions de francs) et les avances aux gares pour le paiement de pensions, rentes et allocations de renchérissement (6 millions de francs).

Autres articles de l'actif

Par rapport à l'année précédente, les *comptes d'ordre* sont moins élevés de 7,3 millions de francs. Les deux articles principaux sont les décomptes en suspens du contrôle du trafic (20,2 millions de francs) et les travaux non terminés (2,2 millions de francs).

Les *frais d'émission et de conversion des emprunts* ont diminué de 661 000 francs, représentant l'amortissement de l'année.

L'*insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations* «frais généraux» et «infrastructure» se trouve réduite de l'annuité de 20 millions de francs portée au débit du compte de profits et pertes. Cette insuffisance représente le montant des amortissements non opérés sur ces deux groupes. On sait que, en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 7 avril 1948, cette non-valeur doit être amortie par annuités de 20 millions de francs.

Capital propre

Le *capital de dotation* de la Confédération est resté invariable, 400 millions de francs, alors que la *réserve légale* a augmenté, par rapport à l'année précédente, du prélèvement de 9,4 millions de francs sur le bénéfice net de l'année 1947 (versement légal de 8 millions de francs et report du solde du compte de profits et pertes de 1947 de 1,4 million de francs). Le compte *réserve pour la couverture de gros dommages* s'est accru d'un montant de 514 540 francs, dont 500 000 francs au débit du compte de profits et pertes et 14 540 francs au débit des ports du Rhin, à Bâle, alors que, l'année précédente, les montants étaient de 500 000 et 8 745 francs. Il n'y a pas eu de montants à charge pendant l'exercice.

Capital de tiers

Par suite de remboursements partiels d'emprunts, les *engagements à longue échéance* accusent une diminution de 9,2 millions de francs par rapport à l'année précédente; ils comprennent à la fin de l'année les emprunts suivants:

	fr.
4% Central-Suisse 1880	6 695 000
2 ⁸ / ₁₁ % Franco-Suisse 1868	5 028 100
3% Jougne-Eclépens 1869	3 847 000
3% Rente des chemins de fer 1890	69 333 000
3% CFF 1903, différé	70 629 000
3 ¹ / ₂ % » 1932	95 609 000
3 ¹ / ₂ % » 1935	66 526 000
3% » 1938	355 000 000
3% » 1939, Administration des Postes	25 000 000
2 ¹ / ₂ % » 1939, Rescriptions	25 000 000
2% » 1939, »	20 000 000
3 ¹ / ₂ % » 1941, CNAL	20 000 000
2 ¹ / ₂ % » 1942, Administration des Postes	25 000 000
2 ¹ / ₂ % » 1945, » » »	15 000 000
3 ¹ / ₄ % » 1946, Confédération suisse	450 000 000
3 ¹ / ₄ % » 1947, » »	100 000 000
3 ¹ / ₂ % Bons de dépôts des CFF (CPS)	40 000 000
	<u>1 392 667 100</u>

Les engagements à courte échéance ont peu diminué par rapport à l'année précédente. L'article le plus important, les créanciers divers se compose des montants suivants:

	fr.
Factures courantes des fournisseurs	55 279 313.06
Chemins de fer allemands:	
Compte d'attente pour location de wagons allemands	3 720 396.55
» » pour les ports du service marchan-	
dises avec les zones d'occu-	
pation en Allemagne	3 787 162.45
Société Nationale des Chemins de fer Français	5 630 244.64
Chemins de fer italiens de l'Etat	1 262 993.42
Divers	44 591 188.84
	<u>114 271 298.96</u>

En ce qui concerne les provisions, celle qui a été opérée pour la couverture de l'insuffisance d'amortissements sur les immobilisations de l'usine de l'Etzel S.A. s'est accrue de 159 000 francs, représentant la part de l'exercice 1947/48. D'autre part, la provision pour titres et coupons prescrits a diminué de 116 000 francs.

Les provisions, à la fin de l'année, sont les suivantes:

	fr.
Provision pour l'aménagement d'un musée des transports	300 000.—
Provision pour la réorganisation de la comptabilité.	325 430.75
Provision pour titres et coupons prescrits	1 112 267.90
Provision pour des subventions aux cantons d'Argovie et de Zurich pour la construction d'une route dans la vallée de la Surb	350 000.—
Provision pour créances étrangères en souffrance	2 500 000.—
Provision pour l'assainissement de la CPS	10 000 000.—
Provision pour la couverture de l'insuffisance d'amortissements sur les immobilisations de l'usine de l'Etzel S.A.	2 159 000.—
	<u>16 746 698.65</u>

Les autres articles du passif ne donnent lieu à aucune observation. L'article principal est représenté par les décomptes en suspens du contrôle du trafic (12,9 millions de francs).

Propositions

Le solde actif de 15 010 812 fr. 48 correspond au bénéfice net restant après couverture de tous les engagements, y compris les amortissements annuels ordinaires. La seule charge extraordinaire comprise dans ces engagements est l'annuité de 20 millions de francs destinée à couvrir l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure » (arriérés d'amortissements). L'année précédente, cette annuité était de 32,2 millions de francs. Nous avons en outre, avant de déterminer le solde actif, fait une provision de 6 millions de francs pour l'amortissement futur du déficit de la caisse de pensions et de secours, qui, fin 1948, s'élevait encore à 531 millions de francs.

Cette année, nous avons dû renoncer à faire une provision en faveur de la caisse de pensions et de secours.

L'annuité destinée à couvrir l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure » a été fixée à 20 millions de francs en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 7 avril 1948. Cet arrêté prévoit que ce versement annuel de 20 millions de francs doit se faire à la charge du compte de profits et pertes, mais que, en cas de déficit, la durée de couverture pourra être réexaminée. Un changement ne pourrait consister que dans une prolongation de la durée d'amortissement, autrement dit, dans une réduction du montant de l'annuité. Dans ces conditions, les Chemins de fer fédéraux devraient avoir la possibilité de verser plus de 20 millions de francs les années où le résultat annuel le permet. Un renvoi de l'amortissement de cette non-valeur serait non seulement en contradiction avec une saine politique de bilan, mais compromettrait le financement des travaux de construction. En effet, à la diminution du montant de l'annuité correspondrait une égale réduction des ressources disponibles pour l'extension et le renouvellement des installations.

Pour ces raisons et du fait que, en 1949, nous ne pourrions probablement déjà plus prélever ces 20 millions sur le bénéfice net, nous proposons de renoncer à payer pour 1948 un intérêt sur le capital de dotation et d'augmenter l'annuité d'autant pour couvrir l'insuffisance d'amortissements des groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure ». Nous nous permettons donc de vous présenter ci-après nos *propositions*:

1. Les comptes de 1948 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1948 est approuvée.

3. Le bénéfice net de 1948, d'un montant de	fr.	15 010 812.48
---	-----	---------------

est employé de la façon suivante:

a) Augmentation de l'annuité pour couvrir l'insuffisance d'amortissements des groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure » de 20 à 27 millions de francs		7 000 000. —
b) Versement à la réserve légale:	fr.	
Versement légal (loi des CFF, art. 16 ^a)	8 000 000. —	
Attribution de l'excédent restant	10 812.48	8 010 812.48

Berne, le 9 avril 1949

Pour la Direction générale
des Chemins de fer fédéraux suisses

Le président

Meile

▲

Tableaux

Compte de construction

Compte d'exploitation

Compte de profits et pertes

Bilan

Détail de l'article du bilan « Immeubles, installations et véhicules »

Clôture du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes 1903—1948

Recettes de transport 1903—1948

Dépenses de construction		fr.
pour:		
Immobilisations du chemin de fer		112 340 896.74
<i>Immeubles et installations</i>		<i>81 524 668.24</i>
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service		23 088 286.23
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie		5 091 826.19
Construction de nouvelles lignes et doublements de voies		7 094 280.94
Electrification de lignes		1 609 793.82
Renouvellements de voies et d'installations de la ligne de contact		
Renouvellements de voies et de branchements		41 916 502.02
Renouvellements d'installations de la ligne de contact		459 786.50
Achat de mobilier, machines et ustensiles		2 264 192.54
<i>Véhicules</i>		<i>30 816 228.50</i>
Véhicules moteurs		7 492 178.40
Voitures et fourgons		18 460 959.30
Wagons et wagons de service		4 863 090.80
Bateaux		—
Immobilisations des usines électriques.		3 458 825.02
Usines électriques.		3 073 824.13
Lignes de transport		107 515.27
Sous-stations		277 485.62
Immobilisations des ateliers		1 656 267.55
		117 455 989.31

pour l'année 1948

fr.

Comptabilisation des dépenses de construction

à la charge de:

Compte des immobilisations (Dépenses de construction actives)	87 663 326.36
<i>Chemin de fer</i>	83 444 715.07
Immeubles et installations	54 712 058.02
Véhicules	28 732 657.05
<i>Usines électriques</i>	2 881 549.79
<i>Ateliers</i>	1 335 236.55
<i>Service des bateaux sur le lac de Constance</i>	1 824.95
 Compte d'exploitation (Dépenses de construction non actives)	 29 792 662.95
<i>Chemin de fer</i>	28 894 356.72
Immeubles et installations	26 810 785.27
Véhicules	2 083 571.45
<i>Usines électriques</i>	577 275.23
<i>Ateliers</i>	321 031.—

117 455 989.31

Compte d'exploitation

	fr.
Charges	
Administration	27 525 777.40
Exploitation	451 997 517.54
<i>Direction et charges générales</i>	16 319 852.73
<i>Service de l'exploitation</i>	285 895 499.33
Surveillance de la voie	8 552 279.10
Service des gares	156 978 080.99
Service des trains	34 244 307.14
Service de traction	85 719 978.88
Service des bateaux sur le lac de Constance	400 853.22
<i>Entretien</i>	149 782 165.48
des immeubles et installations	87 123 591.62
des véhicules	62 400 201.66
des installations et véhicules du service des bateaux sur le lac de Constance	258 372.20
Divers	16 097 639.92
Total des charges	495 620 934.86
Excédent d'exploitation	181 708 804.62
	677 329 739.48

de l'année 1948

Produits

	fr.
Recettes de transport	619 655 232.15
<i>Transport des voyageurs</i>	<i>276 623 662.96</i>
<i>Transport des bagages et envois express</i>	<i>20 319 029.96</i>
<i>Transports postaux</i>	<i>16 647 060.25</i>
<i>Transport des animaux</i>	<i>6 424 748.41</i>
<i>Transport des marchandises</i>	<i>299 640 730.57</i>
Produits divers	57 674 507.33
Total des produits	677 329 739.48

Compte de profits et pertes

fr.

Charges

Amortissements

fr.

des immobilisations	73 344 746.15
des valeurs réalisables et disponibles	1 907 100.23
des frais d'emprunts	661 000.—
couverture de l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure»	<u>20 000 000.—</u>

95 912 846.38

Frais de capitaux

intérêts des engagements à longue échéance	43 970 394.30
intérêts des engagements à courte échéance	3 229 277.14
frais de finances	<u>467 468.76</u>

47 667 140.20

Versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours

24 063 010.50

Allocations de renchérissement aux pensionnaires

21 139 945.10

Réserve pour la couverture de gros dommages

500 000.—

Autres charges

Subventions	159 422.64
Divers	<u>896 357.67</u>

1 055 780.31

Total des charges

190 338 722.49

Solde actif

15 010 812.48

205 349 534.97

pour l'année 1948

Produits

	fr.
Excédent d'exploitation	181 708 804.62
Amortissements, intérêts et provisions déjà compris dans les charges d'exploitation . . .	17 917 410.88
Produit de terrains et d'immeubles achetés en vue d'extension future	572 918.85
Produit des participations	773 725.55
Produit des valeurs réalisables et disponibles	2 104 814.32
Autres produits	2 271 860.75

Total des produits	205 349 534.97
--------------------	----------------

fr.

Actif

Immobilisations	1 739 301 550.21
Immeubles, installations et véhicules ¹⁾	1 644 008 689.94
Ouvrages inachevés	67 995 155.02
Achat de terrains et d'immeubles en vue d'extension future	8 544 181.85
Participations	18 753 523.40
Valeurs réalisables et disponibles	168 034 608.42
Approvisionnements de matériel	111 635 381.—
Titres en portefeuille	1 271 269.85
Débiteurs	38 203 819.56
Caisse, compte de chèques postaux, banques	5 123 181.86
Actifs transitoires.	11 800 956.15
Autres articles de l'actif	216 232 748.07
Comptes d'ordre.	26 491 529.27
Frais d'émission et de conversion des emprunts	9 741 218.80
Insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »	180 000 000.—

2 123 568 906.70

¹⁾ voir page 46

décembre 1948

Passif

	fr.
Capital propre	432 782 312.09
Capital de dotation	400 000 000.—
Réserve légale	18 773 492.67
Réserve pour la couverture de gros dommages	14 008 819.42
Capital de tiers	1 641 746 831.88
<i>Engagements à longue échéance</i>	<i>1 392 667 100.—</i>
Emprunts consolidés	717 667 100.—
Prêts du Département fédéral des finances	550 000 000.—
Prêts de l'Administration fédérale des postes	65 000 000.—
Prêt de la Caisse nationale suisse d'assurance	20 000 000.—
Bons de dépôt en faveur de la Caisse de pensions et de secours des CFF . .	40 000 000.—
<i>Engagements à courte échéance</i>	<i>249 079 731.88</i>
Créance du Département fédéral des finances, compte courant	61 565 492.22
Créance des caisses de secours des CFF	37 205 144.29
Titres et coupons échus	7 968 806.35
Prorata d'intérêts non échus	8 116 909.15
Obligations dérivant des rentes-responsabilité civile et des suppléments de rente en cours	12 353 040.90
Dépôts en espèces, retenues de garantie d'entrepreneurs, etc.	6 700 673.78
Créanciers divers	114 271 298.96
Banques	701 987.33
Passifs transitoires	196 378.90
Provisions	16 746 698.65
Autres articles du passif	17 282 251.60
Comptes d'ordre	17 282 251.60
Solde actif du compte de profits et pertes	15 010 812.48
	2 123 568 906.70

Détail de l'article du bilan « Immeubles, installations et véhicules »

Groupe d'immobilisations 1	Valeur immobilisée 2	Amortissements 3	Valeur au bilan 4	en % de la col. 2
	fr.	fr.	fr.	
Chemin de fer	2 824 046 237.22	1 352 369 399.24	1 471 676 837.98	52
Immeubles et installations	2 062 905 540.76	905 630 810.64	1 157 274 730.12	56
Frais généraux (projets et direction des travaux, intérêts de construction)	197 038 955.83	109 093 089. —	87 945 866.83	45
Terrains et droits	200 959 395.26	—	200 959 395.26	100
Infrastructure	737 194 017.49	242 918 208.15	494 275 809.34	67
Voie de fer	303 296 275.70	273 706 781. —	29 589 494.70	10
Bâtiments et installations fixes	263 216 809.95	105 907 684. —	157 309 125.95	60
Installations de la ligne de contact	147 566 661.08	66 232 205. —	81 334 456.08	55
Télécommunications et installations de sécurité	171 575 064.17	82 345 566. —	89 229 498.17	52
Mobilier et ustensiles	42 058 361.28	25 427 277.49	16 631 083.79	40
Véhicules	761 140 696.46	446 738 588.60	314 402 107.86	41
Véhicules moteurs	372 538 082.27	229 036 054. —	143 502 028.27	39
Voitures et fourgons	218 659 384.05	129 177 887. —	89 481 497.05	41
Wagons et wagons de service	169 943 230.14	88 524 647.60	81 418 582.54	48
Usines électriques	243 214 719.45	87 961 752.12	155 252 967.33	64
Usines	153 581 250.09	51 728 023.95	101 853 226.14	66
Lignes de transport	42 951 153.31	17 287 577.87	25 663 575.44	60
Sous-stations	46 682 316.05	18 946 150.30	27 736 165.75	59
Ateliers	37 652 061.63	21 072 462.65	16 579 598.98	44
Service des bateaux sur le lac de Constance	3 325 842.57	2 826 556.92	499 285.65	15
Installations et machines	926 491.19	887 390.59	39 100.60	4
Bateaux	2 399 351.38	1 939 166.33	460 185.05	19
	3 108 238 860.87	1 464 230 170.93	1 644 008 689.94	53

Clôtures du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes 1903—1948

Année	Compte d'exploitation			Compte de profits et pertes				Année
	Recettes d'exploitation	Dépenses d'exploitation	Excédent des recettes d'exploitation	Recettes	Dépenses	Solde actif	Solde passif	
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
1903	111 162 317	72 843 405	38 318 912	52 733 897	52 818 046	—	84 149	1903
1904	114 631 785	77 587 053	37 044 732	53 163 791	53 606 926	—	443 135	1904
1905	120 677 369	80 156 945	40 520 424	55 484 628	54 893 629	590 999	—	1905
1906	132 837 573	87 407 906	45 429 667	58 212 022	53 435 232	4 776 790	—	1906
1907	142 934 991	96 450 388	46 484 603	57 615 928	55 680 543	1 935 385	—	1907
1908	142 129 314	100 958 946	41 170 368	52 668 511	55 952 398	—	3 283 887	1908
1909	165 540 622	111 550 171	53 990 451	64 662 073	71 292 372	—	6 630 299	1909
1910	187 604 055	117 130 672	70 473 383	83 078 335	75 129 577	7 948 758	—	1910
1911	196 511 857	124 647 775	71 864 082	85 195 477	78 084 593	7 110 884	—	1911
1912	206 056 419	136 883 959	69 172 460	84 342 944	75 116 349	9 226 595	—	1912
1913	212 721 315	142 405 716	70 315 599	85 800 944	84 187 587	1 613 357	—	1913
1914	183 538 680	135 194 538	48 344 142	60 873 607	78 108 858	—	17 235 251	1914
1915	176 271 286	125 529 063	50 742 223	62 260 685	78 890 805	—	16 630 120	1915
1916	192 597 561	138 762 930	53 834 631	66 614 352	85 321 179	—	18 706 827	1916
1917	201 441 792	158 907 063	42 534 729	53 460 460	82 698 855	—	29 238 395	1917
1918	239 288 579	217 714 510	21 574 069	33 610 554	88 459 481	—	54 848 927	1918
1919	341 746 756	290 892 080	50 854 676	65 573 214	96 417 278	—	30 844 064	1919
1920	394 030 776	358 327 883	35 702 893	63 737 612	95 438 926	—	31 701 314	1920
1921	353 972 187	341 918 002	12 054 185	34 339 857	106 845 698	—	72 505 841	1921
1922	344 215 450	313 712 867	30 502 583	75 955 833	121 469 512	—	45 513 679	1922
1923	367 694 186	260 246 837	107 447 349	124 186 520	120 495 532	3 690 988	—	1923
1924	404 510 301	272 031 489	132 478 812	148 793 341	133 639 807	15 153 534	—	1924
1925	385 942 258	276 071 357	109 870 901	137 803 196	136 318 255	1 484 941	—	1925
1926	376 079 223	266 152 873	109 926 350	128 950 489	138 529 830	—	9 579 341	1926
1927	395 525 415	267 050 533	128 474 882	150 138 417	146 987 261	3 151 156	—	1927
1928	420 167 809	268 560 075	151 607 734	173 256 621	166 160 338	7 096 283	—	1928
1929	431 357 872	280 382 031	150 975 841	208 612 358	193 578 194	15 034 164	—	1929
1930	420 546 375	291 419 950	129 126 425	154 831 536	153 236 698	1 594 838	—	1930
1931	389 449 904 ¹⁾	283 282 101	106 167 803	139 314 407	149 388 067	—	10 073 660	1931
1932	342 953 326 ²⁾	273 301 767	69 651 559	108 770 302	158 593 506	—	49 823 204	1932
1933	336 615 946	259 924 815	76 691 131	105 055 217	153 873 822	—	48 818 605	1933
1934	333 586 857	247 572 243	86 014 614	114 506 954	157 476 061	—	42 969 107	1934
1935	314 775 834	240 337 181	74 438 653	100 925 775	159 648 635	—	58 722 860	1935
1936	291 366 033	224 727 854	66 638 179	95 348 108	163 028 483	—	67 680 375	1936
1937	338 312 023	224 628 513	113 683 510	141 765 903	156 322 681	—	14 556 778	1937
1938	323 141 000	229 484 644	93 656 356	121 119 786	156 357 837	—	35 238 051	1938
1939	361 168 840 ³⁾	223 895 145	137 273 695	165 504 070	158 025 918	7 478 152	—	1939
1940	397 795 443	238 767 329	159 028 114	191 321 928	177 916 995	13 404 933	—	1940
1941	454 993 471	260 611 890	194 381 581	232 628 709	214 162 905	18 465 804	—	1941
1942	468 327 091	288 397 820	179 929 271	224 067 725	221 568 135	2 499 590	—	1942
1943	479 202 331	315 573 659	163 628 672	194 691 084	194 299 677	391 407	—	1943
1944	504 677 007	345 239 218	159 437 789	223 126 120	223 102 702	23 418	—	1944
1945	511 591 028	365 157 930	146 433 098	160 881 542	186 477 669	—	25 596 127	1945
1946	586 510 263	387 415 430 ⁴⁾	199 094 833	227 043 396	201 678 216	25 365 180 ⁵⁾	—	1946
1947	634 787 142	437 222 967	197 564 175	219 927 267	194 518 954	25 408 313	—	1947
	Produits d'exploitation	Charges d'exploitation	Excédent d'exploitation	Produits	Charges	Solde actif	Solde passif	
1948 ⁶⁾	677 329 740	495 620 935	181 708 805	205 349 535	190 338 723	15 010 812	—	1948 ⁶⁾

¹⁾ à partir de 1931, sans le produit brut des usines électriques.²⁾ à partir de 1932, sans le produit brut des ateliers.³⁾ à partir de 1939, sans le produit brut de l'économat.⁴⁾ Sans les frais pour le remplacement d'immeubles et d'installations qui figurent dans le compte de construction à partir du 1er janvier 1946.⁵⁾ Montant porté à 25 365 180 fr. par l'arrêté du Conseil fédéral du 12 juin 1947 sur l'approbation des comptes et du rapport de gestion des CFF pour l'année 1946.⁶⁾ A partir du 1er janvier 1948, un nouveau système comptable a été introduit; les résultats de l'année 1948 ne sont pas comparables avec ceux des années antérieures (voir page 21)

Recettes de transport 1903—1948

Année	Transport des voyageurs		Transport des bagages, animaux et marchandises		Transports postaux		Total fr.
	fr.	%	fr.	%	fr.	%	
1903	43 909 319	41,40	61 226 977	57,73	917 046	0,87	106 053 342
1904	45 427 823	41,61	62 716 318	57,45	1 021 227	0,94	109 165 368
1905	48 154 781	41,89	65 744 469	57,19	1 063 915	0,92	114 963 165
1906	53 516 096	42,17	72 235 881	56,91	1 169 517	0,92	126 921 494
1907	56 283 797	41,18	79 156 691	57,92	1 233 355	0,90	136 673 843
1908	58 046 388	42,78	76 377 584	56,28	1 279 025	0,94	135 702 997
1909	66 457 152	41,86	90 652 214	57,11	1 635 818	1,03	158 745 184
1910	75 598 155	42,03	102 378 861	56,92	1 884 736	1,05	179 861 752
1911	77 855 305	41,31	108 602 135	57,62	2 011 177	1,07	188 468 617
1912	79 741 480	40,33	115 789 503	58,57	2 166 191	1,10	197 697 174
1913	84 589 152	41,51	116 985 400	57,40	2 214 711	1,09	203 789 263
1914	72 133 759	41,18	101 200 404	57,77	1 833 897	1,05	175 168 060
1915	56 116 761	33,59	109 206 815	65,38	1 721 506	1,03	167 045 082
1916	63 028 485	34,80	116 704 138	64,43	1 396 750	0,77	181 129 373
1917	69 688 729	37,01	116 800 929	62,02	1 822 648	0,97	188 312 306
1918	74 016 223	32,83	149 075 283	66,13	2 333 247	1,04	225 424 753
1919	99 726 666	30,31	226 441 552	68,82	2 881 095	0,87	329 049 313
1920	123 252 769	32,34	254 723 277	66,84	3 131 359	0,82	381 107 405
1921	124 806 120	37,60	201 929 111	60,83	5 210 683	1,57	331 945 914
1922	121 130 924	37,23	199 117 541	61,20	5 114 351	1,57	325 362 816
1923	127 163 161	36,52	214 472 581	61,60	6 530 811	1,88	348 166 553
1924	132 450 507	34,74	242 197 584	63,54	6 543 692	1,72	381 191 783
1925	139 564 246	38,56	215 545 496	59,56	6 794 880	1,88	361 904 622
1926	137 397 163	38,98	207 954 938	59,00	7 103 473	2,02	352 455 574
1927	142 821 280	38,60	219 471 693	59,32	7 704 755	2,08	369 997 728
1928	151 367 138	38,65	231 603 831	59,13	8 692 994	2,22	391 663 963
1929	156 241 518	38,87	236 592 537	58,86	9 111 198	2,27	401 945 253
1930	159 120 836	40,68	222 976 383	57,00	9 080 093	2,32	391 177 312
1931	150 722 568	40,36	213 919 834	57,28	8 808 353	2,36	373 450 755
1932	136 755 361	41,35	185 984 621	56,23	8 014 890	2,42	330 754 872
1933	135 213 517	41,71	181 132 330	55,88	7 824 175	2,41	324 170 022
1934	133 214 665	41,47	180 445 260	56,17	7 596 525	2,36	321 256 450
1935	126 344 291	41,69	169 504 256	55,94	7 192 081	2,37	303 040 628
1936	120 168 760	43,02	152 268 879	54,51	6 883 781	2,47	279 321 420
1937	133 034 132	41,11	180 915 622	55,91	9 645 080	2,98	323 594 834
1938	131 906 116	42,88	165 849 289	53,91	9 867 589	3,21	307 622 994
1939	133 639 884	38,42	204 600 573	58,83	9 566 861	2,75	347 807 318
1940	136 217 605	35,47	238 444 624	62,09	9 382 241	2,44	384 044 470
1941	161 620 250	36,73	268 257 812	60,96	10 162 903	2,31	440 040 965
1942	176 811 536	39,09	264 657 609	58,50	10 900 906	2,41	452 370 051
1943	193 685 406	41,92	256 485 920	55,52	11 834 428	2,56	462 005 754
1944	222 580 181	45,84	249 906 471	51,47	13 050 370	2,69	485 537 022
1945	254 254 183	51,58	224 048 880	45,45	14 666 461	2,97	492 969 524
1946	258 239 672	45,80	290 276 592	51,48	15 314 482	2,72	563 830 746
1947	269 966 812	44,14	325 410 151	53,21	16 211 791	2,65	611 588 754
1948	276 623 663	44,64	326 384 509	52,67	16 647 060	2,69	619 655 232