

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1952)

Artikel: Rapport de gestion et comptes des Chemins de fer fédéraux suisses 1952
Autor: Gschwind
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676118>

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

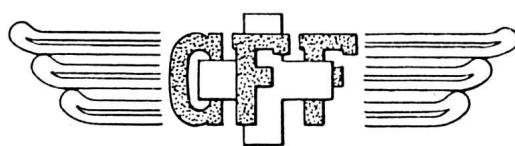
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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

des Chemins de fer fédéraux suisses

1952

Rapport de gestion

Partie générale

A. Trafic et recettes de transport

L'évolution du trafic et des recettes des Chemins de fer fédéraux en 1952 est caractérisée par un nouvel accroissement des transports de voyageurs et un fléchissement du trafic des marchandises.

En *service des voyageurs*, l'augmentation du trafic enregistrée depuis 1950 s'est accentuée. Au cours de l'exercice, les Chemins de fer fédéraux ont transporté au total 206,36 millions de voyageurs, ce qui représente, par rapport aux chiffres déjà élevés de l'exercice précédent, une nouvelle augmentation de 5,26 millions, ou 2,6%. Cet accroissement s'est produit principalement dans le secteur des transports de voyageurs individuels munis de billets ordinaires et d'abonnements de parcours. Le nombre des touristes étrangers, qui avait déjà été satisfaisant en 1951, a de nouveau été très élevé. Les arrivées de voyageurs du dehors ont passé de 2,36 à 2,83 millions, et les nuitées de 8,52 à 9,63 millions. En revanche, le tourisme interne, avec 2,54 millions d'arrivées et 11,96 millions de nuitées, n'a dépassé les chiffres de 1951 que dans une mesure insignifiante.

Par suite du relèvement des tarifs, appliqué à partir du 1^{er} avril 1952, les *recettes du service des voyageurs* ont augmenté dans une plus grande mesure que le nombre des voyageurs. Par rapport à 1951, elles se sont accrues de 25,49 millions de francs, ou 9,3%, et ont atteint 299,84 millions de francs. C'est le montant le plus élevé que les Chemins de fer fédéraux aient enregistré depuis leur fondation.

En *service des marchandises*, la reprise importante constatée depuis le milieu de l'année 1950, s'est trouvée interrompue en 1952 par un notable fléchissement. Par rapport à 1951, les quantités transportées dans le trafic des bagages, de la poste, des animaux vivants et des marchandises, ont diminué de 1,95 million de tonnes, ou 9,2%, et sont tombées à 19,36 millions de tonnes. Le recul, qui n'a pas cessé durant tout l'exercice, provient, pour l'essentiel, de la forte baisse des importations, de la diminution du trafic de transit international et du trafic interne, ainsi que de la concurrence de l'automobile.

Si nous considérons le *trafic global des marchandises*, les *recettes*, grâce à la réforme tarifaire introduite le 1^{er} janvier 1952, ont baissé dans une moindre mesure que les *quantités* transportées. Elles ont été de 370,89 millions de francs, et sont inférieures de 11,99 millions de francs, ou 3,1%, à celles de 1951.

L'augmentation de 25,49 millions de francs des recettes-voyageurs et la diminution de 11,99 millions des recettes-marchandises font que, l'un dans l'autre, le total des *recettes de transport* a augmenté, une fois de plus, de 13,50 millions, ou 2,1%, atteignant le montant de 670,74 millions de francs, ce qui constitue un nouveau record.

En ce qui concerne les *parcours*, on enregistre, pour les trains de voyageurs, une augmentation de 757 000 kilomètres-trains, ou 1,6%, avec un total de 49,53 millions de kilomètres-trains et de 346 millions de kilomètres-tonnes brutes, ou 3,4%, avec un total de 10,57 milliards de kilomètres-tonnes brutes. Pour les trains de marchandises, les parcours ont augmenté de 138 000 kilomètres-trains, ou 0,9%, et se sont élevés, au total, à 16,19 millions, tandis que, conséquence du fléchissement du trafic de marchandises, les kilomètres-tonnes brutes sont tombés à 7,00 milliards, ce qui fait une diminution de 396 millions, ou 5,4%.

B. Chemin de fer et automobile

Le 1^{er} mai 1952, les Chemins de fer fédéraux suisses, l'Association fiduciaire des transports automobiles et la Communauté des transports à longue distance ont conclu un accord qui constitue un essai d'établir dans le trafic suisse des marchandises des conditions saines, fondées sur la libre collaboration. A cet effet, les partenaires ont constitué une « Union suisse pour le trafic des marchandises », et pris des engagements qui ont été rendus publics à l'occasion d'une conférence de presse. Pour l'essentiel, les CFF renoncent à se procurer en plus grand nombre des véhicules routiers pour leur propre compte, tandis que les membres de la Communauté des transports à longue distance s'engagent à ne pas accroître leur capacité de transport sans l'autorisation d'une commission paritaire, à renoncer à une guerre des tarifs et à respecter les conventions collectives de travail, ainsi que les dispositions légales concernant la durée du travail et du repos. Les deux partenaires s'abstiendront de participer à la fondation de nouvelles entreprises de transports routiers, ainsi qu'à toute mesure tarifaire ou autre, contraire au but et à l'esprit de la convention. Après quelques hésitations, les chemins de fer privés se sont heureusement résolus à adhérer à ce pacte de paix du trafic, qui, pour le moment, ne concerne que les transports de marchandises à grande distance.

Des négociations sont en cours en vue d'un arrangement pour les transports de marchandises à courte distance. Il y a lieu de craindre, en effet, que, le jour où l'activité dans le bâtiment viendrait à fléchir, les entrepreneurs de transports à courte distance ne cherchent une compensation dans le trafic à grande distance, ce qui non seulement compromettrait l'autonomie financière des Chemins de fer fédéraux, mais encore imposerait à la circulation routière, par l'afflux de camions lourds, une forte surcharge. Les finances publiques s'en trouveraient fort mal, sans que personne eût à gagner à cette situation. Souhaitons par conséquent que ces pourparlers donnent un résultat positif.

Le rapport intitulé « Pour l'organisation du trafic en Suisse », publié par le Vorort de l'Union suisse du commerce et de l'industrie, a constitué lui aussi une remarquable contribution à la discussion du problème de la collaboration entre le rail et la route. Il se distingue d'une façon générale par sa largeur de vues et son objectivité. Dans ses conclusions, il demande que tous les moyens de transport, y compris l'automobile, soient organisés selon les exigences de l'autonomie financière, c'est-à-dire puissent équilibrer leur budget sans aide extérieure. Il reconnaît, en principe, que les chemins de fer ont le droit d'être indemnisés par le trésor public pour leurs prestations en faveur de la collectivité. Il demande, enfin, que les usagers de la route supportent eux-mêmes les frais de construction et d'entretien des routes qu'ils occasionnent. Mais, bien que la bonne volonté soit générale, il ne sera pas facile de faire admettre ces principes, parce que, pour l'application pratique, les avis sont encore divergents. Nous en avons eu la preuve dans la discussion qui s'est instaurée au sujet des frais qu'imposent à la route les véhicules moteurs, et qui, au cours de l'exercice, a pris un cours très vif.

C. Chemins de fer fédéraux et opinion publique

Les Chemins de fer fédéraux ont eu 50 ans au début de l'exercice. Ils ont renoncé à fêter cet anniversaire par des manifestations spéciales. Mais, d'une manière générale, l'évènement a été relevé avec sympathie par la presse. La plupart des journaux et périodiques de toute nuance, ainsi que de nombreuses revues spécialisées du pays et de l'étranger, ont publié des numéros spéciaux pour célébrer les services que le réseau national a rendus au pays, au peuple, à l'économie et à l'armée, disant que ces cinquante ans d'activité justifiaient la décision populaire de 1898, car les Chemins de fer fédéraux sont devenus les chemins de fer du peuple. Ils ont progressivement socialisé et assoupli leur système tarifaire, afin de tenir toujours mieux compte des besoins économiques et des nécessités de la colonisation intérieure. Ils témoignent une sollicitude égale à toutes les régions du pays, veillent à satisfaire les contrées économiquement faibles, afin de contribuer à élever le standard de vie de l'ensemble du peuple et à maintenir un juste équilibre entre le commerce, l'industrie, les arts et métiers et l'agriculture. Le réseau national constitue aujourd'hui pour la Suisse un instrument de transport de grande capacité, reflétant la santé et la prospérité du pays. Notre service de presse a remis aux rédactions des journaux la documentation nécessaire pour qu'elles puissent traiter en connaissance de cause le cinquante-naire des CFF au point de vue historique, technique et économique. Les Chemins de fer fédéraux peuvent être satisfaits de l'intérêt que l'évènement a suscité dans la presse et des sympathies nouvelles qu'ils se sont acquises dans de larges milieux de la population.

A l'occasion de ce jubilé, le n° 6/52 du « Bulletin des CFF » a paru sous forme de numéro spécial abondamment illustré. De plus, nous avons fait distribuer à tous les ménages une brochure illustrée: « 50 ans de nationalisation, 50 ans de services publics. » Cette brochure, aussi bien que le numéro spécial du « Bulletin », a été bien accueillie. Mentionnons, en outre, que, avec la collaboration de notre Secrétariat général, le « Berner Tagblatt » a fait paraître une plaquette commémorative: « 50 Jahre SBB », agrémentée de nombreuses photographies. Enfin, l'« Oeuvre suisse des lectures pour la jeunesse » a publié, en deuxième édition, le fascicule bien connu « Avec une 12 000 HP à l'assaut du Saint-Gothard », ainsi qu'un cahier de dessins, « Zirkus Andi auf der SBB », destiné aux tout petits. Notons, enfin, que la revue « Suisse », publiée par l'Office central suisse du tourisme, a consacré son premier numéro de 1952 aux 50 ans des Chemins de fer fédéraux.

Tout comme les années précédentes, la presse suisse a traité, au cours de l'exercice, les importants problèmes concernant les chemins de fer: consolidation de la situation financière des CFF, péréquation juridique et financière des moyens de transport, coordination, financement des travaux des CFF, indemnisation par le trésor public des charges extra-ferroviaires et des obligations des chemins de fer envers la collectivité. Toutes ces questions attendent d'être résolues. La révision et le relèvement des tarifs de marchandises ont donné lieu à une sérieuse controverse dans la presse, notamment au Tessin, dans les Grisons et en Valais. Ces critiques se firent peu à peu quand les chemins de fer entrèrent en pourparlers avec les associations économiques intéressées et, finalement, acceptèrent de renoncer à certaines des majorations qu'ils avaient prévues.

Nous avons entretenu avec la presse des rapports continus, marqués par le meilleur esprit de compréhension. Notre « Bulletin des CFF », destiné à tenir le personnel au courant des innovations apportées aux installations du réseau et à l'exploitation, des événements importants, de la marche des Chemins de fer fédéraux, ainsi que du rôle de notre entreprise dans l'ensemble de l'économie nationale et des transports, nous rend en outre de précieux services en renseignant l'opinion publique sur l'activité du réseau national.

La collection de diapositives que notre service photographique a nouvellement constituée, est toujours fortement mise à contribution pour des conférences et des soirées de discussion. Les journaux illustrés de Suisse et de l'étranger ont publié de nombreux reportages sur les innovations et les principaux événements qui ont marqué l'exercice.

Les réunions de presse organisées à l'occasion de conférences, de visites et de voyages, ont chaque fois donné lieu à de nombreux articles dans les quotidiens et journaux spécialisés.

A la demande du corps enseignant, près de 60 fonctionnaires spécialement formés ont donné plus de 600 leçons, sur des thèmes ferroviaires, à 17 230 élèves. Dans le cadre de notre campagne d'information du public, nous avons fait paraître, vers la fin de l'année, en collaboration avec les quatre fabriques suisses de wagons et deux autres entreprises industrielles, un nouveau film instructif sur nos voitures légères en acier. Ce film est intitulé « Sécurité, rapidité, confort ». Nous avons pu le confier à une entreprise suisse de distribution de films, qui se charge de le faire passer dans les cinémas. La presse lui a fait un accueil sympathique.

A la faveur des rapports étroits que nous entretenons avec le Cinéma scolaire et populaire suisse, la plus importante organisation suisse de cinéma ambulant, nos films d'information passent à tour de rôle dans les cinémas des grandes et petites localités de tout le pays. Notre service de prêt a beaucoup à faire à servir les particuliers et les associations qui désirent recevoir nos films.

La voiture-cinéma, à laquelle nous avons apporté quelques perfectionnements techniques, est fortement mise à contribution pour les cours d'instruction.

Les studios de Genève, Lausanne, Berne, Bâle et Lugano ont organisé diverses émissions radiophoniques concernant le chemin de fer. De plus, à l'occasion du cinquantième des Chemins de fer fédéraux, les studios de Genève, Lausanne et Lugano ont mis sur pied des émissions spéciales. L'émission du studio de Genève, « Le rail, la route, les ailes », qui passe tous les mercredis à midi, et qui continue à être en faveur auprès des auditeurs, mérite une fois de plus une mention spéciale.

D. Direction de l'entreprise et divisions

La *Direction générale* a tenu 46 séances et pris 463 décisions.

Au cours de 8 *conférences des directeurs*, les membres de la Direction générale et des Directions d'arrondissement ont discuté, outre les affaires purement internes, les questions suivantes: révision du règlement organique, préparation du budget de construction, effectif du personnel, questions de salaires, établissement de bons rapports entre l'administration et le personnel, problèmes du recrutement du personnel, approvisionnement en énergie électrique, navigation sur le lac de Constance, service des containers, aménagement des véhicules moteurs électriques et des voitures pour le service local, révision des prescriptions sur le service des barrières, développement et activité du service d'organisation aux CFF et sur les réseaux étrangers, concurrence en trafic international. Les chefs de division de la Direction générale ont été invités à prendre part à trois de ces conférences.

Aucun changement n'est survenu dans la *composition de la Direction* au cours de l'exercice.

Dans les divisions de la Direction générale, le chef de la division du personnel, M. *Hans Itten*, atteint par la limite d'âge, a pris sa retraite le 31 décembre 1952, et le chef de la division du contrôle des finances et de la comptabilité générale, M. *Mirto Lombardi*, appelé au poste de vice-directeur des usines électriques du Nord-Est suisse, a donné sa démission pour le 31 janvier 1953. Le Conseil d'administration et la Direction générale ont remercié les deux chefs de division et les ont remplacés par leurs adjoints: M. *Albert Rölli*, de Walchwil, qui est devenu chef de la division du personnel le 1^{er} janvier 1953, et M. *Franz Thomann*, de Brienz et Berne, qui a pris la tête de la division du contrôle des finances et de la comptabilité générale le 1^{er} février 1953.

E. Conseil d'administration

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a tenu 9 séances et traité 40 affaires. Le public a été régulièrement tenu au courant de ses décisions. Quatre séances ont été complétées par des visites. Des délégués de la commission de la vérification des comptes ont fait en outre deux inspections, dont ils ont consigné les résultats par écrit.

F. Organisations internationales

Les problèmes internationaux ne cessent de prendre, pour les Chemins de fer fédéraux, une importance toujours plus grande. Cette évolution résulte des transformations en cours de l'économie européenne et des répercussions qu'elles peuvent avoir pour le trafic des chemins de fer suisses. L'aperçu ci-après donne une idée sommaire des questions traitées par les organisations internationales auxquelles participe notre entreprise.

1. Les *Commissions permanentes* de l'Union internationale des chemins de fer se sont réunies du 26 mai au 7 juin en session annuelle. Elles ont examiné de nombreuses questions, parmi lesquelles on peut citer en

particulier: l'adaptation des tarifs de voyageurs aux circonstances actuelles, l'amélioration du régime de location des places, l'emploi de voitures à sièges inclinables, la recherche d'une unification des tarifs de marchandises, l'établissement d'un tarif international pour les marchandises de détail, le régime international applicable aux wagons de particulier, containers, palettes et emballages, l'interchangeabilité des pièces de rechange et la poursuite des travaux de standardisation des wagons, la recherche de spécifications communes pour les rails, la signalisation aux passages à niveau, l'étude des prix de revient, etc.

Le *Comité de gérance de l'UIC et l'Assemblée générale* se sont réunis en novembre. Ils ont adopté un programme général d'activité pour les années à venir et procédé à diverses adaptations de l'organisation de l'UIC, notamment à l'institution d'une nouvelle *Commission des études générales*.

Le *Bureau des affaires communes (BAC)*, composé de 9 dirigeants des grandes administrations de chemin de fer, dont le président de la Direction générale des CFF, discute périodiquement les grands problèmes qui se posent. Il a abordé en particulier l'étude du financement international des équipements ferroviaires.

L'*Office de recherches et d'essais (ORE)*, à Utrecht, a poursuivi ses études et essais de matériel standard.

Le *Centre d'information des chemins de fer européens (CICE)* poursuit son action de propagande par la publication de son bulletin d'information, de son horaire, édité spécialement pour les Etats-Unis, et d'une édition européenne, destinée aux agences de voyage, de ses fiches-horaires, ainsi que par l'impression d'une affiche commune des chemins de fer européens. Il envisage également une action pour la jeunesse.

Le *Bureau de documentation des chemins de fer (BDC)* publie son bulletin de documentation; il a entrepris la rédaction d'un lexique général des termes ferroviaires les plus employés.

Un *Groupe de travail* spécial de l'UIC a examiné les perspectives d'avenir du service international des voyageurs et rédigé un rapport contenant les conclusions approuvées par toutes les administrations.

2. La *Conférence européenne des horaires et des services directs*, présidée par notre administration, s'est attachée à l'amélioration d'un grand nombre de relations internationales, obtenue grâce à de notables réductions des temps de parcours.

3. Notre administration a pris part à la *Conférence internationale des horaires des trains de marchandises*, qui s'est réunie, comme d'usage, au printemps et en automne. Différentes améliorations ont été apportées aux horaires des trains de marchandises entre la Suisse et l'étranger, ainsi qu'en transit par notre pays.

4. Une réunion du Comité, ainsi que la 7^e assemblée générale de l'*Union internationale des wagons* ont eu lieu à Amsterdam, sous la présidence de notre administration. L'assemblée générale a notamment approuvé le texte du règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV) révisé par le Comité et qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 1953. Les CFF ont été confirmés pour 5 ans comme administration gérante de cette organisation. Les modifications apportées au règlement RIV visent à une meilleure utilisation des wagons et à une diminution des parcours à vide.

5. Différentes réunions présidées par notre administration se sont occupées de mettre sur pied une convention, entrée en vigueur le 15 mars 1953, pour l'utilisation en commun de *wagons à marchandises* en trafic international. Le bureau commun des wagons a son siège à Berne.

6. Le *Comité international des transports (CIT)*, présidé par notre administration, a renouvelé le mandat des CFF, chargés de la gestion de cette organisation depuis quarante ans, et révisé son règlement. Le Comité a examiné notamment plusieurs questions qui lui avaient été soumises par les commissions préliminaires de revision des conventions de Berne ou qui touchent à la revision de ses propres documents.

7. La *Commission permanente de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer* a tenu du 9 au 12 juin une session élargie, au cours de laquelle plusieurs problèmes d'un grand intérêt ont été discutés et ont fait l'objet de conclusions (emploi des containers; aspects économiques de la fermeture d'anciennes lignes de chemin de fer et construction de nouvelles lignes, compte tenu des possibilités d'assurer les transports par d'autres moyens).

8. La *Délégation internationale du Simplon* a examiné, outre les questions réglementaires, l'amélioration de certaines voies d'accès au Simplon.

9. La *Commission mixte pour les affaires du Chemin de fer allemand en Suisse* a discuté les questions habituelles d'ordre financier, de personnel et de décompte, ainsi que divers problèmes touchant aux gares frontalières. Une nouvelle convention, réglant pour l'avenir les relations entre les deux pays au sujet des lignes allemandes sur territoire suisse, est en préparation.

10. L'*Union des services routiers des chemins de fer européens* (URF), dont le but principal est de traiter sur le plan pratique les questions touchant à la coopération du rail et de la route en trafic international, a poursuivi son activité en vue d'assurer un développement harmonieux et coordonné des lignes internationales d'autocars.

11. L'*Interfrigo, société ferroviaire internationale de transports frigorifiques*, dont la Direction générale est à Bâle et dont notre administration fait partie, a poursuivi son activité en mettant en location son propre matériel. La livraison de ce matériel par des fabriques de différents pays a commencé.

12. L'*Union internationale des services médicaux des chemins de fer* (UIMC), rattachée à l'UIC comme organisation adhérente, a étudié spécialement l'extension prise par les affections cardiaques dans le personnel ferroviaire.

13. La Conférence diplomatique de revision des *Conventions internationales concernant le transport des voyageurs et des marchandises par chemin de fer* (CIV et CIM) s'est réunie du 15 au 25 octobre; elle a approuvé les textes destinés à remplacer, après ratification, ceux qui avaient été adoptés au cours de la précédente conférence de revision en 1933 et mis en vigueur le 1^{er} octobre 1938.

14. Le *Sous-comité des transports par chemin de fer* a adopté plusieurs résolutions concernant la simplification des formalités aux frontières, l'amélioration de l'utilisation du matériel roulant, le renouvellement du matériel et de l'équipement ferroviaires, la modernisation des relations de grands parcours par trains de voyageurs, les problèmes monétaires, etc. Le *Comité des transports intérieurs* de la CEE a, de son côté, adopté diverses résolutions sur la coordination des transports, l'évaluation des charges imposées aux entreprises de transport, le coût des infrastructures, l'électrification des réseaux, le renouvellement du matériel et de l'équipement des chemins de fer. Les administrations de chemins de fer étaient représentées à la plupart des réunions de ces organisations par l'intermédiaire de l'UIC.

Partie spéciale

Finances et comptabilité

A. Caisse principale et service des titres

1. Le 30 avril, nous avons remis à la caisse de pensions et de secours 30 millions de francs de bons de dépôt 3½% de notre administration, en contre-partie de liquidités.

A la fin de l'année, notre dette consolidée se montait à 1 451 697 900 francs, dont 229 049 000 francs étaient inscrits dans le livre de la dette de la Confédération.

2. Nous avons accordé, sur les fonds de la caisse de pensions et de secours, 316 prêts hypothécaires en 1^{er} et II^e rang, pour un total de 6 012 800 francs, à des agents des Chemins de fer fédéraux, et un prêt hypothécaire en 1^{er} et II^e rang, pour un total de 1 115 000 francs, à une coopérative de construction des cheminots.

B. Contrôle des finances et comptabilité générale

1. En 1952, nous avons vérifié les traitements, appointements et salaires, ainsi que les indemnités de voyage du personnel de quelques ateliers principaux, les rentes AVS, les rentes responsabilité civile, les suppléments de rente et les allocations pour perte de salaire versées par les divisions de la traction des arrondissements, ainsi que les contributions des employeurs à l'AVS versées par les divisions des travaux des arrondissements et l'économat à Bâle. De plus, nous avons vérifié l'encaisse de la caisse principale et la caisse d'épargne du personnel.

Nous avons contrôlé un certain nombre de caisses d'avances des services de la Direction générale et des arrondissements, et participé à un inventaire du matériel de superstructure et à l'inventaire des uniformes. De plus, nous avons revisé la caisse d'une entreprise de camionnage appartenant en propre au chemin de fer.

Nous avons ensuite vérifié sur place les comptes d'une gare commune, ainsi que le décompte de la ligne de raccordement de Genève à La Praille. Nous avons examiné la comptabilité d'une compagnie de distributeurs automatiques, de trois librairies de gare, d'une entreprise de réclame dans les gares, de 16 buffets, de 7 salons de coiffure, de 15 kiosques, d'un entrepôt frigorifique, de 2 débits de tabac, d'une compagnie de wagons-restaurants, d'un garage de gare et d'une compagnie d'assurance sur les transports. Au surplus, nous avons vérifié les recettes brutes de 52 buffets, de 25 kiosques et de 3 autres magasins. Enfin, nous avons examiné la comptabilité de quelques entreprises, aux fins de contrôler leurs demandes de majoration de prix, leurs calculs des frais de revient, etc.

2. Les Chemins de fer italiens de l'Etat ont examiné les comptes de la gare commune de Chiasso, que nous leur avons soumis pour les années 1948 à 1950.

3. Nous avons poursuivi l'adaptation de la comptabilisation du matériel au système des fiches et étendu le nouveau procédé, dès le 1^{er} janvier 1953, au matériel électrique.

4. Nous avons continué nos études en vue d'introduire la comptabilité commerciale à la division des travaux, la dernière à en être encore privée.

5. Nous avons commencé à calculer les frais de revient des prestations de transport et, dans une première étape, nous avons déterminé la charge du service des voyageurs et du trafic des marchandises.

Participation à d'autres entreprises

1. La situation de la *Société de gares frigorifiques, ports-francs et glaciers de Genève* s'est améliorée en ce sens que le compte de profits et pertes de 1952 s'est soldé sans déficit. Il reste encore à amortir un déficit d'environ 70 000 francs provenant des deux exercices précédents; aucun dividende ne sera donc distribué.

2. Aux *Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle S. A.*, la composition des marchandises stockées n'a pas subi de modifications essentielles depuis 1951. L'occupation moyenne des locaux a légèrement augmenté. Dans le service de glaçage, l'absence des wagons frigorifiques en transit pour l'Angleterre s'est fait sentir. Avec l'aide de son fonds de prévoyance pour le personnel, la société a acquis, sans en modifier l'affectation, la fruiterie CFF, qu'elle administrait depuis des années. Le dividende est resté à 7%.

3. *Usine de l'Etzel S. A.* Le capital social n'a pas changé, tandis que le capital-obligations a diminué par suite du remboursement de 2 millions de francs. Pour le 21^e exercice 1951/52, arrêté au 30 septembre 1952, il a été distribué un dividende de 4½%.

4. *Usine de Rupperswil-Auenstein S. A.* Le capital social, le capital-obligations et le prêt bancaire à brève échéance n'accusent aucune modification. En ce qui concerne les créanciers, les avances à intérêt fixe pour frais de construction ont pu être réduites de 870 000 francs. Un dividende de 4% a été versé pour le 11^e exercice 1951/52, arrêté au 30 septembre 1952.

Personnel

A. Questions générales

1. Le 27 mars 1952, les Chambres fédérales ont décidé d'octroyer aux fonctionnaires de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux une allocation supplémentaire de renchérissement pour 1952. Cette allocation s'élève, en principe, à 4% du traitement fixé selon l'article 37 du statut des fonctionnaires, mais au moins à 300 francs pour les mariés et à 270 francs pour les célibataires. De plus, un supplément de 12 francs a été alloué sur l'allocation pour enfants. Le Conseil fédéral a en outre été autorisé à verser aux agents n'ayant pas la qualité de fonctionnaires une allocation supplémentaire de renchérissement d'un montant égal.

2. Conformément aux instructions de la Direction générale du 5 mai 1951, les indemnités pour les logements de service et les maisons de garde, ainsi que les loyers pour les appartements locatifs loués aux agents, ont été réévalués; les nouveaux taux sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1952 et représentent une augmentation de 19% en moyenne.

3. Le Conseil fédéral avait constitué le 27 novembre 1951 une commission d'experts chargée d'examiner si le classement des fonctions des diverses entreprises de la Confédération répond à l'article 38, alinéa 2, du statut des fonctionnaires et quelles mesures doivent être prises si tel n'est pas le cas. La commission a présenté son rapport au Conseil fédéral le 28 août 1952. La Direction générale de l'administration des postes, des téléphones et des télégraphes, ainsi que celle des Chemins de fer fédéraux, ont discuté cette expertise dans une conférence présidée par le chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer. Après quoi, le Conseil fédéral a chargé M. Schmidt, professeur à l'Institut d'organisation industrielle de l'EPF, de faire une expertise complémentaire afin de comparer la position de quelques-unes des fonctions des CFF et des PTT qui occupent le plus grand nombre d'agents. Les travaux des experts n'étaient pas encore terminés à fin 1952.

4. En exécution du statut révisé des fonctionnaires entré en vigueur le 1^{er} janvier 1950, le Conseil fédéral a publié le 26 septembre 1952 une nouvelle ordonnance sur les rapports de service des fonctionnaires des CFF (Rf II). Cette ordonnance est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1952; elle remplace le règlement des fonctionnaires II du 24 octobre 1930, ainsi que les modifications provisoires édictées le 19 décembre 1949.

5. Par la loi fédérale du 26 septembre 1952, les Chambres ont abrogé l'article 69 du statut des fonctionnaires du 30 juillet 1927, dans sa teneur du 24 juin 1949. La onzième partie du traitement, qui avait été détachée jusqu'ici et constituait une allocation de renchérissement, a été réincorporée à la rémunération. L'Assemblée fédérale a en outre été autorisée à décider d'année en année, si le renchérissement du coût de la vie subsistait

dans les années 1953 à 1955, l'octroi d'allocations de renchérissement appropriées au personnel fédéral et aux rentiers des deux caisses d'assurance du personnel de la Confédération.

6. Dans sa séance du 21 novembre 1952, le Conseil d'administration a édicté un nouveau règlement sur l'uniforme, qui entrera en vigueur le 1^{er} avril 1953. En même temps, la Direction générale a élaboré de nouvelles prescriptions sur la forme, la coupe et la garniture des effets d'uniforme.

B. Assurance du personnel

1. Caisse de pensions et de secours

a) L'incorporation, dans la rémunération, de la onzième partie du traitement versé depuis 1950 à titre d'allocation de renchérissement (voir chiffre A/5 ci-dessus) a nécessité l'adaptation des statuts de la caisse de pensions et de secours. Le Conseil d'administration a adopté les modifications nécessaires dans sa séance du 19 décembre 1952, sous forme d'un premier supplément aux statuts du 9 octobre 1950. Ces modifications doivent encore être approuvées par les Chambres fédérales.

b) Les pensions des assurés ayant quitté le service avant le 1^{er} juillet 1941 et de leurs survivants sont demeurées réduites de 15%, compte tenu d'une exonération de 2400 francs sur les pensions d'invalidité et de vieillesse et de 1500 francs sur les pensions de veuves. Aucune pension ne devait être réduite de plus de 10% au total. Toutes les pensions d'orphelin ont été exonérées de la réduction.

Par suite de la réduction de ces pensions, les dépenses ont diminué de 1776 683 francs (en 1951 : 1 892 027 francs).

c) Les allocations de renchérissement versées en vertu de l'arrêté fédéral du 15 septembre 1950 aux pensionnés des caisses d'assurance du personnel de la Confédération dont les droits sont fixés par les statuts de mai 1942 ou des prescriptions antérieures, se sont composées, comme l'année précédente:

aa) d'un supplément de 20% de la rente et

bb) d'un montant annuel de

700 francs pour les invalides mariés

440 » » » » célibataires et les veuves, mais avec un minimum de

1150 » » » mariés et

720 » » » célibataires et les veuves.

L'allocation de renchérissement des orphelins a été de 300 francs.

d) Aux termes de l'article 48, alinéa 2, des statuts d'octobre 1950, une allocation de 10% des pensions déterminées en pour-cent du gain assuré a été versée comme pour 1950 et 1951 aux agents pensionnés d'après ces statuts.

e) Par arrêté fédéral du 27 mars 1952, il a été octroyé pour 1952 à tous les pensionnés des caisses d'assurance du personnel de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux une allocation supplémentaire de renchérissement, payable par trimestre et s'élevant à 4,4% de la prestation de la caisse fixée en pour-cent du gain assuré.

Tout comme l'année précédente, l'allocation devait s'élever à 144 francs au moins pour les bénéficiaires de rente d'invalidité, à 90 francs pour les bénéficiaires de rente de veuve et à 30 francs pour les bénéficiaires de rente d'orphelin.

2. Assurance-vieillesse et survivants

Notre succursale a versé 625 (en 1951: 551) rentes de vieillesse simples, 995 (856) rentes de vieillesse pour couple, 463 (361) rentes de veuve, 243 (193) rentes d'orphelin simple et 8 (5) rentes d'orphelin double. La somme totale versée en 1952 s'est élevée à 2 086 333 (1 489 992) francs

3. Assurance-accidents

Par arrêté du 19 septembre 1952, les Chambres fédérales ont approuvé une révision partielle de la loi sur l'assurance en cas de maladie et d'accident. Avec effet à partir du 1^{er} janvier 1953, les salaires imputables ont été portés de 26 à 30 francs par jour. La caisse verse dorénavant 250 francs au lieu de 40 comme

contribution aux frais funéraires. De plus, la limite d'âge donnant droit à des rentes pour enfants a été portée de 16 à 18 ans; si les enfants font encore un apprentissage ou des études, les rentes leur sont versées jusqu'à la fin de l'apprentissage ou des études, mais au maximum jusqu'à l'âge de 20 ans révolus.

Les risques ayant évolué favorablement en matière d'assurance des accidents professionnels, la CNAL a pu réduire de 18 à 16‰, à partir du 1^{er} janvier 1953, le taux des primes pour le personnel de l'exploitation. En revanche, pour l'assurance en cas d'accidents non professionnels, la caisse a dû augmenter le taux des primes de 7 à 8‰ pour les hommes et de 5, 5 à 6,5‰ pour les femmes, afin d'éviter de nouveaux déficits dans le compte des risques.

4. Caisse-maladie

Les nouveaux statuts de la caisse-maladie, valables à partir du 1^{er} janvier 1952, apportent de sensibles améliorations, notamment aux membres assurés pour les soins médicaux et pharmaceutiques en cas de séjour à l'hôpital et pour les traitements dentaires. Le surcroît de frais en résultant pour l'exercice a pu être entièrement couvert par l'augmentation des cotisations décidée en même temps.

1029 agents ont profité de la réouverture de la caisse — limitée à 1952 d'après l'article 75 des statuts — aux personnes en bonne santé qui sont occupées aux Chemins de fer fédéraux et dont les rapports de service ont duré plus de trois ans. 7077 membres ont adhéré à l'assurance supplémentaire d'hôpital nouvellement créée.

C. Service médical

1. Au cours de l'exercice, 15 463 cas de maladie (17 826 en 1951) et 6070 accidents (5713, courtes absences non comprises) ont été annoncés. Le total des jours de maladie et d'accident (absences de courte durée comprises) a été de 552 284 (580 673 en 1951), ce qui, pour un effectif moyen de 35 447 agents, fait 15,58 *jours par agent*, au lieu de 16,58 en 1951 et 15,39 en 1950.

Ces jours d'absence se répartissent comme il suit :

	1950	Jours 1951	1952
Maladie	11,22	12,35	11,12
Accident	3,40	3,32	3,65
Absences de courte durée	0,77	0,91	0,81

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

Service de bureau	7,61	9,78	8,22
» en plein air	20,15	21,80	20,83
» de bureau et en plein air	13,39	14,88	13,78
» sur les locomotives	13,97	13,57	12,33
» dans les trains	16,67	17,07	16,34
» » » ateliers principaux (ouvriers).	17,35	17,97	17,78

En moyenne, la guérison a exigé :

Dans les cas de maladie	26,30	24,27	25,49
» » » d'accident	20,98	20,32	21,36
» » » d'absence de courte durée	1,87	1,91	1,85

2. Il a été fait:

a) par les médecins de la division médicale:

1950	1951	1952	
187	229	248	examens de contrôle
59	85	73	» » » de victimes d'accident, agence CNAL, arrondissement de Berne
123	158	102	radioscopies dans l'entourage de malades (agence CFF, place de Berne)

b) par les médecins attitrés:

1950	1951	1952	
1018	2355	2391	examens d'admission
495	434	421	» de mise à la retraite
859	726	728	» de contrôle de maladie

c) — — 3530 rapports intermédiaires demandés par les médecins traitants

3. Pour l'administration générale de la Confédération (administration centrale, PTT, douane et militaire), il a été fait:

a) par les médecins de la division médicale:

1950	1951	1952	
385	769	295	examens de contrôle
690	551	540	radioscopies dans l'entourage de malades (personnel de l'administration générale de la Confédération)

b) par les médecins-conseils:

2580	4586	4345	examens d'admission
237	223	258	examens de mise à la retraite
624	698	574	examens de contrôle

c) — — 4374 rapports intermédiaires demandés par les médecins traitants.

Contentieux

1. Le nombre des accidents survenus dans l'exploitation du chemin de fer s'est élevé à 414 (414 en 1951).

2. Les Directions d'arrondissement ont réglé 238 cas de *responsabilité civile* (180 en 1951).

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

a) Réclamations :

	1951	1952
Non réglées	993	1 072
Reçues	29 907	29 229
Réglées	29 815	29 310

b) Procès :

Pendants	3	4
Intentés	2	2
Terminés	1	4

	Fr.	Fr.
c) Charge nette des CFF à la suite des réclamations et procès susmentionnés	726 246	676 741

Tarifs et publicité

A. Généralités

La Conférence commerciale des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic a tenu sa 62^e séance le 4 novembre à Berne. Elle a entendu un rapport de l'administration gérante sur l'application et les effets de la réforme des tarifs de marchandises, ainsi que sur le relèvement des prix pour voyageurs. Elle a décidé de reviser son règlement du 11 décembre 1919. Elle a approuvé en outre des propositions de l'administration gérante relatives à la revision des tarifs pour le transport de lait et au maintien de la tarification des œufs, ainsi qu'un projet de prescriptions sur la manière de traiter les palettes de particuliers dans le service des marchandises.

B. Service des voyageurs et des bagages

1. A l'occasion de la réforme des tarifs de marchandises, nous avons relevé, le 1^{er} janvier, les prix de transport des bagages et des colis express. L'augmentation a été de 10% en moyenne. Les taxes de zone pour voitures d'enfant, bicyclettes, véhicules d'invalides, etc., de même que les réductions pour échantillons, fardeaux, etc., ont également été adaptées aux conditions nouvelles.

Les prix pour le transport des véhicules à moteur à travers les tunnels alpins ont été relevés de 5 à 10%.

2. La réforme des tarifs de bagages et de colis express a été suivie, le 1^{er} avril, d'un relèvement linéaire de 5% des prix pour voyageurs. L'arrondissement des prix à des montants plus élevés et la formation de zones de distance pour les voyages de plus de 150 km ayant été introduits en même temps, le taux de 5% n'a pu être observé exactement dans tous les cas. Ces mesures ont nécessité la réédition de nombreux tarifs du trafic suisse et international. Par rapport aux tarifs d'avant-guerre, les prix pour voyageurs ont augmenté de 20% en moyenne.

3. Les billets du dimanche ont été émis jusqu'au 30 mars et à partir du 20 décembre. Outre les cinq expositions et foires internationales, la Fête fédérale de gymnastique de la Fédération catholique suisse de gymnastique et de sport à Lugano, la Fête fédérale de jodleurs à Saint-Gall et la Fête fédérale de « Hornuss » à Berne ont été mises au bénéfice des billets de simple course valables pour le retour.

4. A l'occasion du cinquantième anniversaire des CFF, une réduction spéciale a été accordée aux écoles suisses depuis le 18 mai jusqu'à la fin de l'année.

5. Le 1^{er} mai, le Téléphérique Engelberg-Brunni et l'Entreprise d'automobiles Frutigen-Adelboden ont été admis dans le rayon de validité des abonnements pour demi-billets.

Le 1^{er} septembre, d'entente avec la Compagnie BT, l'utilisation facultative des billets a été introduite sur les parcours Romanshorn-Egnach et Romanshorn-Neukirch-Egnach.

6. De nouveaux tarifs internationaux ont également été introduits en 1952 et adaptés aux conditions nouvelles. En trafic Belgique/Pays-Bas/Luxembourg-Suisse, l'émission de billets collectifs et de billets de foire, ainsi que le transport de bagages non accompagnés, ont été introduits le 1^{er} avril.

Voici les principales modifications tarifaires introduites sur des lignes étrangères:

Majoration de 5%, à partir du 1^{er} février, des taxes-voyageurs, bagages et colis express sur les lignes italiennes. A la même date, le taux de la réduction accordée pour les voyages de société a été abaissé.

Relèvement de 15 à 25%, à partir du 1^{er} février, des taxes-voyageurs et bagages sur les lignes françaises. Les mêmes majorations ont été mises en vigueur le 1^{er} mars dans la Sarre.

Majoration de 10% des taxes-voyageurs en Suède à partir du 1^{er} mai, et de 5% en nombre rond en Norvège à partir du 1^{er} juin.

Réduction de 10%, à partir du 1^{er} août, des taxes-voyageurs sur les lignes yougoslaves.

Relèvement, le 1^{er} août, des taxes d'aller et retour de 1^{re} et de 3^e classe pour voyageurs individuels sur les lignes belges.

7. Nous avons de nouveau organisé avec succès, au départ de la Suisse, quatre trains-croisière internationaux pour les destinations suivantes: Marseille-Nice-Rapallo, Rheinland-Belgique-France, Allemagne-Autriche-Italie, Rome-Naples. Les chemins de fer étrangers participant à cette organisation ont mis seize voyages semblables sur pied. Douze d'entre eux touchèrent la Suisse.

C. Service des marchandises et des animaux

1. *Réforme des tarifs.* La réforme des tarifs de marchandises, décidée le 28 septembre 1949 par la Conférence commerciale des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic, et combinée avec un relèvement tarifaire autorisé par le Conseil fédéral en date du 6 novembre 1951, est entrée en vigueur le 1^{er} janvier.

La réforme avait pour but de simplifier les tarifs de marchandises et de les adapter mieux à la structure des frais des chemins de fer et aux conditions de concurrence. Dans le trafic par wagons complets, la simpli-

fication a été réalisée en ce sens que les tarifs normaux et les nombreux tarifs exceptionnels ont été, autant que possible, réunis en un barème de tarifs-marchandises établi méthodiquement (quatre classes normales et cinq classes exceptionnelles). Dans le trafic des expéditions partielles, le système du tarif *ad valorem* (jusqu'ici classes 1 et 2) a été abandonné et remplacé par un tableau contenant des prix tout faits pour les expéditions partielles G. V. et P. V. jusqu'à 1000 kg. Ce tableau prévoit une réduction de 20% pour les envois de 500 kg et plus et de 30% pour les envois de 1000 kg et plus. Les rabais pour expéditions partielles ont été uniformisés; ils sont de l'ordre de 10% (30 t par an) à 15% (4000 t par an). En fait d'innovation, les tarifs prévoient une clause de fidélité aux termes de laquelle l'application des classes exceptionnelles bon marché (5 à 9) peut être refusée aux expéditeurs qui transportent leurs marchandises par la route au delà d'un rayon déterminé ou qui favorisent les routes étrangères en évitant les lignes suisses. Les prix pour 15 tonnes, aussi, sont nouveaux; ils ne sont toutefois accordés que pour les marchandises transportées sur des wagons ouverts et dans des wagons de particulier.

2. Le tarif des frais accessoires a également été réédité le 1^{er} janvier, et les droits en ont été relevés. La recette supplémentaire moyenne sera d'environ 20%.

3. L'instabilité de la situation tarifaire internationale entraîna de nombreuses modifications dans les trafics d'union. C'est ainsi que, à la suite de majorations tarifaires autrichiennes, tous les tarifs des trafics Tchécoslovaquie/Pologne/Autriche/Yougoslavie-Suisse, de même que le tarif Autriche-frontière française, durent être entièrement réédités. De nouvelles éditions suivront pour le trafic Hongrie-Suisse.

A la suite d'un abaissement des taxes maritimes, le tarif pour fruits du Midi Italie-Scandinavie dut également être réédité sur de nouvelles bases.

D'autre part, les trafics d'union existants ont été développés et adaptés aux besoins par l'introduction de nouveaux tarifs et l'incorporation de nouvelles relations.

Publicité

1. Le service de publicité a édité, en 1952, 4000 affiches intitulées « Ah! qu'on est bien en train » (projet de Maurice Barraud) et 3000 affiches « Abonnement général de vacances (projet de H. Thöni). Il a en outre fait imprimer 1500 affiches petit format pour le billet de vacances et autant en faveur de l'abonnement général de vacances, ainsi que, à un tirage de 2000 exemplaires; quatre affiches différentes à en-tête pour voyages collectifs d'été et deux pour voyages collectifs d'hiver. 17 900 panonceaux au total ont été suspendus dans les voitures. Ils étaient consacrés à la facilité de voyage pour les familles, au bon-cadeau, au billet du dimanche, aux sports d'hiver et aux transports par containers.

2. A l'occasion du relèvement tarifaire, tous les prospectus et brochures relatifs aux tarifs ont été réédités et en partie remaniés; il en a été ainsi pour les prospectus sur le billet de vacances et sur l'abonnement général de vacances (édition destinée à l'étranger: 148 000 exemplaires, en six langues; édition destinée au pays: 105 000 et 116 000 exemplaires), pour les prospectus « L'abonnement pour vos voyages d'affaires » (102 000) et « Les abonnements de parcours des CFF » (105 000), ainsi que pour les brochures « Prix des billets des CFF » (100 000) et « Liste des prix au départ de gares suisses » (5000). Nous avons en outre tiré à un grand nombre d'exemplaires des prospectus en faveur des transports par containers, des réductions de taxe pour les enfants, des billets circulaires de dix jours, des trains-croisière internationaux, ainsi qu'à l'occasion des vacances horlogères.

Pour le changement d'horaire, du printemps et de l'automne, nous avons publié les « Correspondances internationales », ainsi que des feuilles volantes indiquant les relations avec les différents pays. Nous avons fait confectionner pour l'usage interne 65 000 petits horaires des sports d'hiver.

En liaison avec l'administration des PTT, nous avons publié une carte commune de la Suisse tirée à 145 000 exemplaires en huit langues.

D'ordre et pour le compte de l'Union des services routiers des chemins de fer européens (URF), nous avons confectionné, en faveur de l'euro-pabus, en huit langues, 450 000 prospectus pour 1952 et 280 000 pour 1953.

3. Le calendrier, publié en 48 500 exemplaires, a traité par le texte et par l'image l'importance du trafic des marchandises en tant qu'auxiliaire indispensable de l'économie suisse.

4. Nous avons fait paraître à certains intervalles, dans quelques grands quotidiens et en partie aussi dans des journaux illustrés et des hebdomadaires, dix annonces au total concernant les abonnements pour voyages d'affaires, le billet et l'abonnement général de vacances, la facilité de voyage accordée aux familles et le bon

de voyage offert comme cadeau. Nous avons en outre organisé, en liaison avec l'Office central suisse du tourisme, deux campagnes d'annonces, la première dans des quotidiens suisses sous le titre « Pour la santé de vos enfants, des vacances à la montagne », la seconde dans huit journaux de l'Allemagne méridionale et dans neuf journaux alsaciens et lorrains en vue de stimuler les voyages à destination de la Suisse.

5. Pour le reste, la propagande touristique a été appuyée par 475 conférences avec films, dont 86 à l'étranger.

6. Pour la première fois, nous avons installé au Comptoir suisse de Lausanne, en plus du bureau de renseignements habituel qu'on trouve aussi aux autres foires, un grand stand représentatif intitulé « Les CFF et les nouveaux moyens de transport dans le trafic des marchandises ». Après le Comptoir, le même stand a été montré sous forme d'exposition itinérante dans 19 gares du 1^{er} arrondissement.

7. A la fin de l'exercice, 1048 voitures étaient pourvues de photographies et 212 de décorations en couleur.

Contrôle du trafic

1. Nous avons poursuivi les essais *en cours avec des appareils d'émission des billets* pour permettre le décompte individuel des billets vendus. Une commission spéciale a été instituée avec mission d'étudier la possibilité d'utiliser aux guichets des recettes aux voyageurs des machines à imprimer les billets.

2. Un *bureau d'étude* a été incorporé au contrôle du trafic. Il a pour tâche d'examiner la possibilité de simplifier les travaux d'expédition et de comptabilisation des gares et le décompte du trafic avec les administrations privées suisses et les chemins de fer étrangers.

3. Nous avons édicté des prescriptions spéciales en ce qui concerne le *mode d'expédition et de comptabilisation des envois par expéditions partielles et des groupages consignés par des maisons d'expédition contractuelles et à enregistrer sur la base de prix forfaitaires*.

4. Pendant l'exercice, nous avons, notamment en rapport avec la réforme des tarifs, édicté ou réédité à l'intention des gares de nombreuses prescriptions concernant les modes d'expédition et de comptabilisation.

5. Les prescriptions sur le contrôle, le décompte et la liquidation des soldes ont fait l'objet d'une nouvelle édition pour divers *trafics internationaux*.

6. Nous avons procédé à la *vérification des caisses et des livres* de 586 services.

7. Au cours de l'exercice, 832 *crédits pour frais de transport* ont été ouverts et 265 supprimés. Le 31 décembre, le nombre des crédits pour frais de transport était de 10 855.

8. *L'imprimerie des billets* a imprimé 51,3 millions de *billets Edmonson*, contre 38 millions en 1951. La différence en plus de 13,3 millions de billets provient de la réimpression de nombreux billets nécessitée par la réforme des tarifs.

Economat

Pendant l'exercice, la situation s'est fortement détendue et stabilisée dans tous les secteurs du marché. Même dans l'industrie de l'acier, la production a pu satisfaire à la demande sans difficulté, malgré les besoins accrus de l'industrie des armements et le déchet de production consécutif à la grève aux Etats-Unis. Cette grève n'a fait que freiner la tendance des prix à la baisse. Pour ce qui est des métaux non ferreux, toutes les restrictions à la consommation ont été abrogées au cours de l'exercice, ce qui permit aux bourses d'assumer à nouveau leur fonction normale. Dans l'industrie, les commandes en carnet ont reculé; de ce fait, les délais de livraison sont redevenus normaux. Cette évolution annonçait vraisemblablement la baisse imminente des prix. Aussi les acheteurs se montrèrent-ils de plus en plus réservés. Selon les prévisions, les prix baissèrent, mais pas pour toutes les marchandises et dans une mesure relativement modeste seulement.

Nous n'avons eu aucune difficulté à constituer des réserves dans l'ampleur désirée. Durant l'exercice, nous avons acheté du matériel neuf pour 107 106 761 francs et vendu du matériel de rebut pour 7 842 210 francs.

Exploitations affermées

1. Le nombre des buffets de gare ne s'est pas modifié durant l'exercice. Le tenancier a changé à Coire et Sonceboz-Sombeval. D'importants travaux de transformation ont été achevés dans les buffets de Berne, La Chaux-de-Fonds, Rorschach-Hafen et Schaffhouse. Grâce au trafic touristique qui continue à être intense et à la situation économique favorable, les chiffres d'affaires ont augmenté une fois de plus, tandis que les prix sont restés inchangés.

2. L'effectif des kiosques de gare pour la vente de journaux, d'articles pour fumeurs, de chocolat, de provisions de voyage, de fleurs, etc., a augmenté de trois unités. Les travaux de modernisation des kiosques ont été poursuivis. Les chiffres d'affaires ont augmenté.

La surveillance des publications mises en vente a de nouveau abouti, dans divers cas, à une interdiction de vente ou d'étalage dans les kiosques.

La modernisation des distributeurs automatiques a également été poursuivie.

3. Au commencement de l'exercice, les CFF ont acheté à la Compagnie suisse des wagons-restaurants le dernier wagon-restaurant qui était encore en sa propriété. Bien que le nombre de kilomètres-véhicules n'ait pratiquement pas changé, les recettes du service des wagons-restaurants ont augmenté, ce qui s'explique en partie par le relèvement des prix des menus, pour lequel l'autorisation avait été accordée. Le service de vente ambulant a été étendu à d'autres trains dont les wagons-restaurants, en partie faiblement fréquentés, ont pu être supprimés.

Gares et trains

A. Généralités

1. Nous avons conclu avec le Chemin de fer fédéral allemand une convention entrée en vigueur le 18 mai 1952, qui règle le transport des voyageurs, des bagages, des colis express, de la poste et des cercueils en trafic de communauté sur le lac de Constance (lignes Lindau-Rorschach et Friedrichshafen-Romanshorn). Les deux administrations contractantes se chargent en principe chacune de la moitié des courses prévues à l'horaire.

2. Nous avons passé un contrat avec « Pro Téléphone » (Union pour la diffusion du téléphone en Suisse) pour l'organisation d'un train-exposition, comprenant des voitures n'entrant plus dans les trains ordinaires. Cette exposition avait pour but de présenter thématiquement au public le développement du télégraphe, du téléphone, de la télédiffusion et de la radiotéléphonie.

3. Nous avons autorisé un concessionnaire à louer des bicyclettes à des tiers dans les gares, stations et haltes. La location a commencé en avril et elle a eu un succès qui ne s'est pas démenti depuis lors.

4. Afin d'encourager l'établissement de voies de raccordement à des entreprises industrielles et de faciliter la conclusion de contrats avec les embranchés, nous avons élaboré des « Conditions générales pour la construction et l'utilisation de voies de raccordement ». Ce document fera désormais partie intégrante des contrats d'embranchements privés. Nous avons également mis sur pied des « Instructions sur l'établissement de conventions concernant les voies de raccordement », ainsi qu'un modèle simplifié.

Nous avons réglé contractuellement avec diverses maisons la mise en service de deux grands containers et de 94 petit containers. A fin décembre 1952, nous avions en service 150 grands et 450 petits containers nous appartenant en propre, ainsi que 100 grands et 1661 petits containers appartenant à des particuliers.

5. Ensuite de l'extension prise par la fièvre aphteuse dans divers pays européens, l'Office vétérinaire fédéral a prononcé, en octobre 1951, l'interdiction d'entrée et de transit à travers la Suisse des bêtes à onglons. D'importants transports de bestiaux en provenance des Pays-Bas et du Danemark pour l'Italie, ainsi que de grosses importations de bétail de boucherie, se trouvèrent ainsi supprimés. Afin de pouvoir reprendre ces transports de bestiaux, nous avons décidé, en mars, de mettre à la disposition des expéditeurs des wagons

spéciaux munis d'installations empêchant l'écoulement de matières excrémentielles et de salive. Les trois premiers wagons K³ transformés à cet effet ont pu être mis en service en avril déjà. A fin novembre, nous disposions de 70 de ces wagons.

B. Recrutement et instruction du personnel

1. Pour compléter l'effectif du personnel, nous avons engagé 280 apprentis de gare et 133 apprentis pour le service des trains.

2. Dans une conférence à laquelle ont pris part des spécialistes de la pédagogie, nous avons établi de nouvelles directions pour les examens d'admission des apprentis de gare. Dorénavant, une partie de l'examen pédagogique aura lieu en même temps que l'examen psychotechnique, ce qui nous permettra d'accélérer le recrutement des apprentis.

C. Transports

1. Le *trafic interne des voyageurs* n'a cessé d'être intense. Le parc des voitures est si juste qu'il a fallu prendre des mesures extraordinaires les fins de semaine d'été (renforcement des trains directs avec des voitures à trois essieux et des voitures d'administrations étrangères, envoi de matériel vide aux points frontières, etc.).

2. Le *trafic des marchandises* a été plus faible en 1952 que l'année précédente. Le recul s'est manifesté aussi bien en trafic interne qu'en trafic de transit. 9 148 651 tonnes (10 135 560 t) ont été importées, tandis que 2 669 672 tonnes (3 060 009 t) ont transité à travers notre pays. Les nombres des wagons chargés est tombé à 105 767, ce qui représente un recul de 1660.

D. Horaires

1. Au cours de la procédure d'approbation de l'horaire entré en vigueur le 18 mai 1952, 436 (année précédente: 461) requêtes ont été présentées, dont 316 (378) concernaient les Chemins de fer fédéraux. 125 (120) de ces requêtes tendaient à l'introduction de nouveaux trains ou au prolongement de parcours de trains existants, 54 (86) visaient à obtenir de nouveaux arrêts de trains directs et accélérés, 24 (45) avaient pour but une meilleure desserte de stations et de haltes par les trains de voyageurs ordinaires. 83 (137) de ces revendications ont été totalement ou partiellement prises en considération. Les gouvernements cantonaux, de leur côté, en ont retiré 232 (239). Le Département fédéral des postes et des chemins de fer, enfin, appelé à se prononcer sur une (2) demande, l'a repoussée.

2. L'horaire annuel 1952/53 présente quelques notables améliorations en trafic international. En service des voyageurs, l'accroissement journalier des parcours a été d'environ 1750 km pendant la période d'été et de 650 km pendant la période d'hiver. Il a été en partie compensé par la suppression de trains de matériel vide, de courses spéciales, etc. (en été 900 km/loc. par jour, en hiver 400 km/loc.).

3. Le 17 juin, une conférence des horaires tenue à Berne, et à laquelle participaient des délégués des chemins de fer anglais, autrichiens et français, ainsi que de la Compagnie internationale des wagons-lits et des wagons-restaurants, de la Compagnie des chemins de fer des Alpes bernoises, du Chemin de fer rhétique et des Chemins de fer fédéraux suisses, a mis au point les correspondances de trains Angleterre-Suisse pour la période d'hiver de l'horaire 1952/53.

4. Du 12 au 15 novembre, nous avons pris part, à Munich, à une conférence des horaires qui comprenait des représentants des chemins de fer allemands, anglais, autrichiens, belges, danois, français, italiens, luxembourgeois, néerlandais, suédois, suisses et yougoslaves, de la Compagnie internationale des wagons-lits, de la Compagnie allemande des wagons-lits, de la Compagnie suisse des wagons-restaurants, ainsi que des délégués des agences de voyages d'Allemagne, d'Angleterre, d'Autriche des Pays-Bas et de Suisse. La conférence a mis au point les relations Angleterre-Suisse, Angleterre-Autriche et Allemagne-Suisse pour la période d'horaire 1953/54, ainsi que l'horaire des trains spéciaux Angleterre-Suisse, Angleterre-Autriche et Hambourg-Suisse commandés par les agences de voyage.

E. Etablissement et ouverture de haltes

La halte non desservie de Perreux, entre Boudry et Bevaix, a été inaugurée le 5 octobre.

Traction et ateliers

A. Achat, transformation et réparation de matériel roulant, trucs transporteurs routiers et containers

1. Nous avons mis en service le matériel roulant ci-après:

Voie normale

- 1 locomotive électrique de ligne de la série Ae ⁶/₆,
- 2 locomotives électriques de manœuvre de la série Ee ⁶/₆,
- 1 automotrice électrique de la série CFe ⁴/₄,
- 2 tracteurs électro-thermiques de la série Tem (pour le service des gares),
- 3 » thermiques » » » Tm (pour le service des gares),
- 7 » » » » » Tm (pour le service de la voie),
- 17 voitures à quatre essieux de type léger de la série AB^{4ü},
- 34 » » » » » » » » » B^{4ü},
- 38 » » » » » » » » » C^{4ü},
- 2 voitures de commande de la série BC^{14ü},
- 21 fourgons à quatre essieux de type léger de la série F^{4ü},
- 64 wagons frigorifiques INTERFRIGO » » » P,
- 68 » » » » » » » O^b,
- 2 wagons de choc de la série O^b,
- 2 » à plan de chargement surbaissé de la série O,
- 10 » pour le transport des automobiles de la série O^b,
- 53 ballastières de la série S^{4t},
- 1 wagon-grue » » » X.

Voie étroite

- 6 trucs transporteurs de la série OR.

Trucs transporteurs routiers et containers

- 3 tracteurs pour trucs transporteurs routiers,
- 1 grand container,
- 88 petits containers.

2. Nous avons commandé le matériel ci-après:

- 18 automotrices électriques de la série CFe ⁴/₄,
- 3 tracteurs ambimoteurs de la série Tem,
- 4 tracteurs électriques de la série Te,
- 40 voitures à quatre essieux de type léger de la série BC^{4ü},
- 160 » » » » » » » » » C^{4ü},
- 6 wagons-restaurant à quatre essieux de type léger de la série Dr^{4ü},
- 14 voitures de commande à quatre essieux de la série BC^{14ü},
- 200 » ouverts de la série M⁷,
- 18 » pour le transport des automobiles de la série O^b,
- 18 » » » » de ciment de la série O^b,
- 50 » porteurs pour grands containers de la série O, avec 150 grands containers,
- 50 ballastières de la série S^{4t},
- Transformation de 24 voitures AB^{4ü} en BC⁴,
- Transformation de 5 wagons M⁶ en O^b (wagons ferry-boats),
- 1 wagon complémentaire d'un wagon secours de la série X (ancien F),
- 2 camions de 3,5 t,
- 1 wagon combiné,
- 4 remorques de jeep,
- 191 tracteurs élévateurs à fourches pour le service de transbordement.

3. Nous avons transformé et mis en service le matériel roulant suivant:

Voie normale

- 5 wagons ferry-boats de la série O^b (anciens M⁶),
- 1 wagon complémentaire d'un wagon secours de la série X^d (ancien F),
- 54 wagons de service de la série X (faits avec des pièces de véhicules mis hors service),
- 2 » pour le transport des automobiles de la série O (faits avec des pièces de voitures mises hors service).

Voie étroite

- 1 wagon ouvert de la série L³ (ancien châssis C³).

B. Traction

1. Pour couvrir nos besoins en personnel des locomotives, nous avons engagé 98 ajusteurs-mécaniciens, ajusteurs-électriciens et mécaniciens.

2. Par suite de la pénurie constante de véhicules moteurs électriques, les trains ont dû parcourir à la vapeur sur des lignes électrifiées quelque 1 184 000 km, ce qui fait environ 10% de plus qu'en 1951. Cette augmentation provient principalement d'un accroissement des parcours réguliers en service international des voyageurs à partir du changement d'horaire de mai 1952, ainsi que de la mise en marche d'un plus grand nombre de trains de denrées alimentaires par le Saint-Gothard. Les dépenses en plus occasionnées par cette exploitation à vapeur atteignent près de 3 millions de francs.

3. Nous avons désaffecté 5 locomotives à vapeur qu'il eût été trop coûteux de remettre en état. Notre parc de locomotives à vapeur à voie normale se trouve ramené de ce fait à 262 machines.

4. Afin de réduire la durée des réparations des véhicules moteurs et autres, nous avons créé au dépôt de Rorschach un local pour le traitement des essieux; ce local a été muni des installations mécaniques nécessaires.

5. Nous avons installé un banc d'essai de freins au dépôt de Bellinzzone; cette installation est aussi à la disposition des visiteurs et, sous contrôle technique, du personnel des trains et des gares.

6. Un second train-navette, composé d'une automotrice CFe $\frac{4}{4}$, a été mis en service sur la ligne Bellinzzone-Locarno, ce qui a permis d'économiser un véhicule moteur de ligne et $1\frac{1}{2}$ tour de mécanicien.

7. Une nouvelle remise à locomotives a été construite au dépôt de Brigue pour remplacer celle qui a brûlé en 1949.

8. L'automotrice diesel CFm $\frac{2}{4}$ n° 791, datant de 1925, a été équipée avec un nouveau moteur diesel et mise en service sur la ligne Nyon-Crassier. Il en est résulté une notable réduction des frais par rapport à l'ancienne traction à la vapeur.

9. Les deux nouvelles locomotives électriques lourdes de manœuvre ont remplacé, en service ininterrompu de jour et de nuit, les locomotives à vapeur des dos d'âne de Bâle (gare de triage) et Zurich, ce qui a permis de réaliser d'importantes économies sur les dépenses de combustibles et les frais de personnel.

10. La première locomotive lourde pour trains directs de la série Ae $\frac{6}{6}$ a été mise en service sur la ligne du Saint-Gothard. Comme elle peut remorquer sans renfort des trains directs allant jusqu'à 600 tonnes, elle permet d'éviter des services en double traction et des courses haut-le-pied.

11. Pour assurer le petit service des manœuvres dans les gares dont toutes les voies ne peuvent pas être électrifiées, nous avons mis en service, avec succès, de nouveaux tracteurs ambimoteurs. Ceux-ci tirent leur courant de la ligne de contact, et là où il n'y en a pas, d'un groupe diesel électrique qu'ils transportent avec eux.

C. Ateliers

a) Entretien du matériel roulant

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

Véhicules moteurs

	Locomotives électriques	Locomotives thermiques	Automotrices
Réparations courantes	770	112	200
» intermédiaires	167	9	10
Revisions	142	43	16
Total	1079	164	226

13 locomotives à vapeur, qui avaient été désaffectées durant les années 1950/1952 en raison de grosses avaries, ont été mises au vieux fer.

Les petits véhicules à moteur (tracteurs, draisines et véhicules routiers) ont fait l'objet des travaux suivants:

Réparations courantes	95
» intermédiaires	56
Revisions	185
Total	336

Autres véhicules des CFF

	Voitures	Fourgons	Wagons	Wagons de service
Réparations courantes	6452	1070	9 581	615
Revisions	1976	353	5 491	629
Réparations intermédiaires	127	—	—	—
» principales	36	10	799	—
Avaries graves	6	1	148	1
Total	8597	1434	16 019	1245

Lors des réparations principales, les ateliers ont remplacé la caisse de bois de 35 voitures à quatre essieux par une caisse en acier. Les voitures de 7½ trains sanitaires sont terminées. La toiture en toile impériale de 797 wagons couverts a été remplacée par des toitures en aluminium.

Véhicules d'autres propriétaires (wagons de particuliers compris)

	Voitures	Fourgons	Wagons
Réparations courantes	12	—	1475
Revisions	—	—	943
Total	12	—	2418

De plus, nous avons fait 294 réparations courantes et 177 revisions de wagons-poste.

Les véhicules envoyés dans les ateliers pour réparation ou revision y sont restés moins longtemps qu'au-
paravant. Le programme de revision prévu pour 1952 a été rempli.

b) Installations et appareils d'atelier

Aux ateliers d'Yverdon, nous avons commencé la deuxième étape de construction de la nouvelle division de réparation des wagons, qui s'étendra aux années 1952 à 1954. L'installation de décapage à la grenaille de fer aménagée dans la première étape, ainsi que les nouveaux appareils de la menuiserie, permettront de réaliser d'importantes économies de temps. Actuellement, des travaux sont en cours en vue de transformer, pour la majeure partie des ateliers, le chauffage à vapeur en chauffage à eau chaude; une partie de la chaufferie est

également transformée de façon à pouvoir utiliser les déchets de bois, sciure et copeaux, et par ce moyen couvrir environ 48% des besoins du chauffage. Un deuxième tour automatique pour la fabrication de grandes séries de boulons, bagues, etc., a été installé au tournage. Enfin, un nouveau séchoir a été mis en service, afin d'accélérer le processus de séchage du bois et de réduire notablement la réserve de bois.

La partie nord du nouvel atelier pour tracteurs des *ateliers d'Olten* est achevée. L'installation de chaudières à vapeur a été aménagée pour le chauffage complémentaire au mazout.

Aux *ateliers de Bellinzone*, un ancien tour transformé en fraiseuse à bandages a été mis en service.

Les travaux de construction de la nouvelle halle de montage des locomotives ont été achevés aux *ateliers de Zurich*.

Les *ateliers de Coire* ont monté, pour la peinture des nouvelles lames de paroi de wagons, une machine de construction simple qui permettra de faire de sensibles économies.

D. Service des bateaux sur le lac de Constance

1. Le trafic régulier des bateaux sur la ligne Rorschach-Lindau, interrompu depuis le 16 mai 1940, a été repris le 15 mai.

2. Dans la communauté de travail avec les organes des Chemins de fer fédéraux allemands et autrichiens pour la navigation sur le lac de Constance, nous sommes convenus de nouveaux points de repère pour les services de bateaux, en remplacement de ceux qui ont disparu du fait de la guerre, ainsi que de nouveaux signaux de navigation; il en a été établi une liste, qui est obligatoire pour les administrations participantes.

3. Le bateau à vapeur « Rhein » a été muni du chauffage au mazout, ce qui réduit les frais de matériel et les dépenses de personnel.

4. Le 5 janvier 1952, en service des manœuvres à Romanshorn, 6 wagons de la série L⁶ sont sortis du pont du ferry-boat et tombés dans le bassin du port. Il a fallu interrompre l'exploitation du ferry-boat et détourner le trafic des marchandises par Constance jusqu'à ce que les véhicules aient été retirés de l'eau à l'aide de grues du Chemin de fer fédéral allemand.

Travaux

A. Généralités

1. Le rapport définitif sur les résultats des essais faits depuis 1926 sur la ligne du Saint-Gothard avec différents types de rails à haute résistance a été publié en juin.

Lors de la mise en service de la nouvelle seconde voie entre Wangen b. O. et Olten-Hammer, le premier parcours d'essai à longs rails a aussi été ouvert à l'exploitation. Les rails de ce tronçon sont soudés sur des longueurs allant jusqu'à 600 mètres. Ils reposent sur des traverses monoblocs en béton précontraint. Des mesurages détaillés sont constamment opérés sur cette voie, afin d'obtenir de la documentation pour les recherches théoriques en cours.

Nous avons mis en chantier un programme d'essais tendant à élucider la question de la collaboration entre le béton et l'acier dans les constructions mixtes, qui, surtout dans le cas des ponts-rails, sont soumises à des actions dynamiques et à des effets de fatigue particulièrement élevés. Le pont de « Tannwald » sur l'Aar, à Olten, offre le premier exemple d'un tablier métallique entièrement soudé combiné avec une dalle en béton armé, laquelle a été précontrainte dans le sens longitudinal à l'aide d'un artifice de montage.

Nous avons étudié un procédé qui nous permettra de mieux nous rendre compte des sollicitations permanentes auxquelles sont soumises les constructions et qui par là nous donnera un critère utile pour le remplacement de nos vieux ponts métalliques.

Nous avons étendu le procédé du soufflage en vue de régler les voies. Des essais sont en cours aux fins d'arriver à une mécanisation de cette méthode.

Nous avons entrepris et fortement poussé des études en vue d'installer un appareil d'enclenchement avec commande sur tableau de voies composé de différents cubes. Le renversement des aiguilles doit se faire automatiquement par l'établissement des parcours.

Nous avons commencé à établir des directions de base pour la commande à distance de stations de croisement.

2. *Gare de Berne.* La ville de Berne a ordonné une expertise, qui n'est pas encore terminée, sur la question, si importante pour l'établissement ultérieur de nos plans, de la disposition de la place de la Gare et de la place Bubenbergr, ainsi que des installations de tramways et d'autobus. Entre temps, le projet de voies et de bâtiment aux voyageurs sera adapté et mis au net et il fera l'objet d'un nouveau devis. selon le résultat des discussions avec la ville, le canton de Berne et les PTT.

3. *Agrandissement de la gare de Zurich.* Le spécialiste chargé d'établir le préavis sur le projet général de 1946 pour l'extension de la gare de Zurich a présenté en juin un premier supplément à ce préavis, dans lequel il propose une autre solution pour la disposition de la gare de Zurich/Oerlikon et pour l'entrée de la ligne Zurich-Oerlikon à la gare principale de Zurich. Ce supplément est en cours d'examen. Un deuxième supplément sur l'aménagement de la gare de triage manque encore. — Le spécialiste a été chargé d'élaborer un rapport sur l'aspect financier de ses propositions.

B. Constructions, transformations et extensions

1. *Construction de nouvelles lignes.* Ligne de raccordement Genève-Cornavin-La Praille: Les grands travaux de remblayage pour les installations de la gare aux marchandises de La Praille ont été poursuivis. Nous avons posé 4700 mètres de voies nouvelles et développé encore les cours de débord. Nous avons créé une installation spéciale pour le transfert des wagons sur les trucs routiers, qui assureront à l'avenir de nombreux transports exécutés jusqu'ici par trucs à voie étroite.

2. Construction et agrandissements dans les gares et stations.

Nous avons achevé les grands travaux ci-après:

Transfert, au sous-sol du bâtiment aux voyageurs, des WC publics et aménagement d'un salon de coiffure à Lausanne; transformation du buffet de gare de La Chaux-de-Fonds; transformation dans le bâtiment aux voyageurs de Porrentruy; exhaussement du bâtiment aux voyageurs de Soleure g. p.; transformation et agrandissement du bâtiment aux voyageurs, ainsi que rénovation des façades à Reinach; construction de locaux pour le service de la voie sous le viaduc routier à Brunnen; agrandissement du local des bagages et aménagement d'un kiosque-buffet sur le quai I à Zurich-Enge; construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et d'un passage sous voies à Horgen; transformation de locaux dans le bâtiment de la grande vitesse de Zurich pour l'installation d'un atelier et d'un magasin de la section des installations électriques; transformation du bâtiment aux voyageurs, construction d'une marquise sur le quai IV, ainsi que transformation et rénovation du bâtiment du service des manœuvres à Winterthur; transformation du bâtiment aux voyageurs et aménagement du buffet au premier étage à Rorschach-Hafen; aménagement, dans l'entrepôt existant, d'un local pour le tri des sacs et l'entreposage à Romanshorn; rénovation du buffet de Schaffhouse; construction d'un quai militaire à Berne-Wilerfeld; construction d'un escalier reliant le passage routier inférieur au quai et d'un passage pour piétons à Konolfingen; prolongement du passage sous voies pour piétons à Olten; amélioration des voies d'entrée Est à Langnau; déplacement de la ligne du Seetal aux km 10,760/920 et 11,320/550 à Ballwil et séparation du chemin de fer de la route; construction d'un quai intermédiaire et d'un passage pour piétons au km 154,019 à Giubiasco; extension du faisceau de voies Nord et agrandissement de la cour de débord à Nieder-Oberurnen.

Les importants travaux suivants se trouvaient en cours d'exécution:

Construction d'une nouvelle gare aux marchandises à Lausanne-Sébeillon; construction d'une nouvelle remise aux locomotives à Yverdon; agrandissement de la gare et du dépôt, ainsi que constructions de bâtiments annexes pour l'EBT à Berthoud; construction d'un magasin d'installations électriques avec abri, aménagement d'un abri entre le bâtiment de service Nord et l'annexe à Olten; rénovation des bureaux de la caisse des arrivages et des expéditions, ainsi que pour l'acceptation des lettres de voiture CFF, dans le bâtiment de service de la St. Jakobstrasse, remplacement de la grue à cheval de 20 t par une grue de 40 t sur la voie de débord C 11 et construction d'un nouveau quai entre les voies B 14 et B 16 à Bâle CFF; transformation du bâtiment aux voyageurs et construction de l'enclenchement avec local des relais à Ebikon; construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et d'une nouvelle halle aux marchandises à Hunzenschwil; agrandissement de la remise aux locomotives et transformation de l'ancien hangar aux wagons en atelier de réparation à Meiringen; construction d'un nouveau bâtiment de service et annexe et d'une nouvelle marquise à Zoug; transformation et agran-

dissement du buffet de Locarno; transformation et agrandissement du bâtiment aux voyageurs de Melide; transformation et agrandissement du bâtiment aux voyageurs de Siebnen-Wangen; reconstruction du bâtiment aux voyageurs et aménagement d'un passage sous voies à Uzwil; réaménagement de la place de la gare à Wil; construction des voies en cul-de-sac 1, 4 et 8 côté Berne, à Gümligen; transformation de la halte en station d'évitement à Doppelschwand-Romoos; modification des voies d'entrée côté Rüschlikon à Thalwil; pose d'une voie de croisement à Nidfurn-Haslen; aménagement de culs-de-cac de sûreté pour les voies 5 et 6 à Wallisellen.

3. Doubles voies. L'exploitation en double voie a été inaugurée sur les tronçons suivants: Olten-Hammer-Wangen b. Olten, le 18 mai; Siebnen-Wangen-Schübelbach-Buttikon, le 17 juin; Rosé-Matran, le 30 août et Bevaix-Boudry, le 5 octobre. Le doublement de la voie est en cours sur les tronçons Giubiasco-Cadenazzo, Oensingen-Soleure, Lachen-Sieben-Wangen, Unterterzen-Murg et Rätterschen-Winterthour-Grüze.

4. Ponts. Les tabliers mécaniques des ponts sur le Höggrigerbach, au km 57,773 du parcours Gurtellen-Wassen, ont été remplacés par une voûte. La transformation du pont de l'Aar «Tannwald», sur l'ancienne ligne du Hauenstein, près d'Olten, est terminée. Entre Airolo et Ambri-Piotta, au km 87,530, nous sommes en train de remplacer les tabliers métalliques du pont sur le Stalvedro par deux voûtes.

5. Signaux et installations de sécurité. Nous avons mis en service 21 nouveaux enclenchements électriques, 339 signaux lumineux et 16 barrières à commande électrique.

Le block de ligne a été posé sur les parcours Palézieux-Châtillens, Palézieux-Romont, Lyss-Kallnach, Vauseyon-Corcelles-Peseux, Zäziwil-Bowil, Hasle-Wigglen, Langnau-Obermatt, Tägertschi-Worb, Wetzikon-Effretikon, Aathal-Bubikon, Wald-Rapperswil, Feldbach-Bollingen et Goldach-Rorschach.

Nous avons poursuivi la pose d'aimants de voies pour l'arrêt automatique des trains. A la fin de l'exercice, des 2839 km de ligne à voie normale de notre réseau, 2684 kilomètres, c'est-à-dire 95%, étaient munis de ces dispositifs aux signaux avancés, de passage et de sortie.

6. Passages à niveau. Nous avons supprimé 33 passages à niveau; 20 d'entre eux ont été remplacés par 17 passages inférieurs ou supérieurs.

7. Installations à courant faible et à basse tension. A Lausanne, Berne, Lucerne, Olten et Wil, les centraux téléphoniques sont en cours de transformation et d'agrandissement. Nous sommes en train d'aménager des installations de téléphonie multiple par courants porteurs entre Berne et Lausanne, Olten et Lucerne et Lucerne et Bellinzone, ainsi que des installations de haut-parleurs et de signaux pour essais du frein et ordres de départ à Romanshorn et Schaffhouse. A Rorschach-gare, nous construisons une installation de haut-parleurs et nous étendons le réseau téléphonique. Nous avons poursuivi l'installation d'un dispositif d'assentiment électrique pour le service des marchandises à Zurich. A la gare de triage de Bienne, nous sommes en train d'améliorer l'éclairage extérieur.

C. Renouvellement des voies

Durant l'exercice, nous avons exécuté les travaux suivants:

a) Renouvellement de la voie et du ballast

- » » voies avec du matériel neuf, 158,8 km
- » » » » » usagé, 61,3 km
- » du ballast avec augmentation du nombre des traverses et renouvellement du ballast seul, 21,6 km;

b) Renouvellement des aiguilles

- 328 aiguilles avec du matériel neuf
- 249 » » » » usagé.

Nous avons ainsi exécuté entièrement le programme de renouvellement prévu dans le budget.

D. Travaux d'entretien

Les constantes intempéries de la seconde moitié de l'année ont entravé les travaux d'entretien. Si le programme des travaux de voies a pu être entièrement tenu, l'entretien des autres installations est demeuré quelque peu en retard.

E. Electrification

Sur le parcours Sissach-Läufelfingen-Olten, les travaux d'électrification ont été poussés de manière que l'exploitation à l'électricité puisse être inaugurée en automne 1953.

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

Le 5 février, une avalanche poudreuse est descendue entre Amsteg et Gurtnellen, au km 51,300. Un sapin déraciné a été projeté sur les pantographes de la locomotive du train 804, endommagement sérieusement la ligne de contact. Il fallut circuler à simple voie entre 6 h. 03 et 9 h. 35.

Le 10 février, une avalanche poudreuse a interrompu la voie entre Luchsingen-Hätzingen et Diesbach-Betschwenden, du km 79,860 au km 80,020. La circulation des trains a été arrêtée de 12 h. 07 à 14 h. 50.

Dans la nuit du 20 au 21 février, un incendie a anéanti l'entrepôt des CFF en bordure de la voie des abat-toirs H 6 à Rorschach-gare, ainsi qu'un entrepôt privé attenant. Les dommages ont été importants.

Le 19 septembre, à 20 h. 05, un éboulement de rochers s'est produit dans les carrières d'Arvel, à Reuche-nette. La voie ferrée a été partiellement couverte. La circulation a été interrompue jusqu'au 20 septembre à 3 h.

Usines électriques

A. Economie électrique

1. En 1952, nos disponibilités en énergie électrique se sont accrues de 8 millions de kWh, du fait que le nouveau barrage en cours de construction au lac Ritom a permis de surélever de 4 mètres le niveau du lac.

2. Durant l'exercice 1951/52 (d'octobre 1951 à septembre 1952), nous avons produit ou reçu:

	(1950/51)	
Dans nos propres usines	(681 074 000 kWh)	708 338 000 kWh
» des usines communes	(237 648 000 »)	235 046 000 »
D'autres usines privées	(133 467 000 »)	152 396 000 »
Total de l'énergie produite et reçue	(1 052 189 000 kWh)	1 095 780 000 kWh

Cette énergie a été utilisée comme il suit:

Traction CFF (à la sortie des sous-stations)	(818 993 000 kWh)	842 354 000 kWh
Autres usages propres		5 960 000 »
Livraisons à des chemins de fer privés		28 190 000 »
Propre consommation des usines électriques et sous-stations, pertes de transmission et de conversion		133 636 000 »

Total pour l'exploitation du chemin de fer 1 010 140 000 kWh

Livraisons à d'autres consommateurs (servitudes)	10 137 000 kWh
Livraison d'énergie en excédent	54 607 000 »
Consommation pour le pompage d'eau à l'usine de l'Etzel	16 555 000 »
Pertes de transmission	4 341 000 »

Total pour d'autres bruts 85 640 000 kWh

Consommation totale 1 095 780 000 kWh

Pendant l'exercice de 1951/52, la consommation d'énergie a été de 23 361 000 kWh, ou 2,85%, plus élevée que pendant l'année précédente. Cet accroissement correspond à une augmentation des parcours de trains en service des voyageurs (1,4%) et en trafic des marchandises (3,9%).

3. Par suite de l'utilisation prématurée de l'énergie accumulée dans nos lacs, 1,6 million de kWh de cette réserve a déjà été consommé au début de la période d'hiver 1951/52 (1^{er} octobre 1951). En tablant sur la production de nos usines avec des conditions hydrauliques défavorables et sur des livraisons d'énergie normales de la part des entreprises électriques, nous manquons de 78 millions de kWh pour couvrir nos besoins probables en énergie pour la période d'hiver 1951/52. En utilisant presque entièrement les possibilités techniques d'échange de courant monophasé, les entreprises électriques ont pu mettre à notre disposition 55 millions de kWh à titre d'énergie de secours extraordinaire, ce qui a réduit nos besoins non couverts à 23 millions de kWh. Au début de novembre 1951, les conditions hydrauliques de nos usines étaient si défavorables que nous avons dû avoir recours à l'énergie de réserve des lacs d'accumulation dans une mesure excédant le programme d'utilisation admissible. Devant la pénurie menaçante d'énergie, nous avons dû sérieusement envisager des mesures extraordinaires en vue de limiter la consommation. Par bonheur, la situation s'est améliorée en raison du changement de temps survenu à fin novembre et de la douceur de la température, qui s'est maintenue jusqu'à la fin de l'année. A partir du 16 février 1952, nous avons pu renoncer aux livraisons d'énergie de secours de la part des entreprises électriques, et, dès le 23 mars, les chaudières électriques ont pu être remises en service. Le débit des cours d'eau a été favorable pendant la première moitié de la période d'été de 1952; pendant la seconde moitié, il est en revanche tombé à environ 74% de la moyenne observée pendant de nombreuses années. Les lacs d'accumulation n'en ont pas moins pu être entièrement remplis. Les pompes de l'usine de l'Etzel ont accumulé pour nous 10 325 000 m³ ou kWh dans le lac de Sihl, dont 6 millions de kWh ont été cédés à des tiers (NOK) et 4 325 000 kWh ont été utilisés pour l'exploitation ferroviaire.

B. Usines électriques

1. *Vernayaz*. Les travaux de raccordement de l'alternateur monophasé de l'usine de Miéville à l'installation de distribution à ciel ouvert de 15 kV de l'usine de Vernayaz ont été menés à chef.

2. *Barberine*. Après mise au net du projet avec l'Inspection des travaux publics et le Département militaire, le barrage de Vieux-Emosson a été adjugé au début de juillet à l'entrepreneur Heller de Sion, le canal d'amenée de la Veudale à Aloïs Zurbriggen de Saas-Almagel et les transports de matériaux du Châtelard au chantier à Marc Quennoz de Conthey. Malgré les fortes chutes de neige de l'automne, toutes les baraques de construction, deux galeries de contrôle, la galerie de détournement et une partie des fouilles pour le barrage ont été achevés. La route d'accès a été terminée et la galerie d'adduction de la Veudale a avancé de 227 mètres. Les paravalanches des Six-Jeurs ont été complétés.

Le 31 décembre 1952, le lac de Barberine contenait un volume d'eau utilisable de 32,4 millions de m³ (année précédente 25,9), ce qui représente une quantité d'énergie de 91,7 millions de kWh (73,2) pour les deux usines réunies de Barberine et de Vernayaz. Le niveau le plus bas a été atteint le 10 avril (19 avril); il restait 4,7 millions de m³ d'eau utilisable (2,5). Le lac plein a 39 millions de m³ d'eau.

3. *Massaboden*. Pour installer les deux nouveaux alternateurs monophasés de 4250 kVA, nous avons monté une grue roulante de 20 tonnes, aménagé de nouvelles fondations pour les machines et agrandi l'installation de distribution à ciel ouvert. Le premier de ces deux alternateurs, avec l'installation de distribution correspondante, a été mis en service le 24 octobre.

4. *Amsteg*. Le point d'alimentation Sud de la section de contact Amsteg-Göschenen a été pourvu d'un dispositif automatique de contrôle et de réenclenchement.

5. *Ritom*. La galerie d'adduction de la Garegna dans le lac Ritom a été prolongée de 155 mètres du côté de Piora, à travers des couches alternées de roches dolomitiques, d'alluvions et de sables aquifères. A fin septembre, la galerie était percée sur 1763 mètres, c'est-à-dire sur 71% de sa longueur totale. Nous avons exécuté les fouilles nécessaires à la construction du nouveau barrage de Piora et confectionné 25 420 m³ de béton, ce qui représente 72% du volume total; les essais de pression auxquels nous avons procédé ont montré qu'il était indispensable d'améliorer l'étanchéité du revêtement de la galerie sous pression depuis le puits des vannes jusqu'au château d'eau. La nouvelle route, qui relie l'ancienne au couronnement du barrage, et la route qui va de là à Santo Carlo ont été achevées. A Sotto-Fongio, au-dessus de la centrale de Piotta, nous avons construit des paravalanches.

Les deux points d'alimentation Sud et Nord des sections de contact Ritom-Giornico et Ritom-Göschenen ont été pourvus d'un dispositif automatique de contrôle et de réenclenchement.

Le 31 décembre 1952, le lac Ritom avait 27,1 millions de m³ d'eau utilisable (18,5), ce qui équivalait à 44,5 millions de kWh (30,3). Le niveau le plus bas a été atteint le 17 avril (21 avril); ce jour-là, il restait 1,2 million de m³ d'eau utilisable (0,2). Grâce à l'exhaussement réalisé du barrage, le lac contenait, à l'état plein, 32,7 millions de m³ à fin décembre.

6. *Etzel*. Le 31 décembre 1952, il y avait dans le lac de Sihl 84,5 millions de m³ d'eau (63,9). La part des CFF était de 42,7 millions de m³ (38,2), ce qui représentait une quantité d'énergie de 42,7 millions de kWh (38,2). Le lac a atteint son niveau le plus bas le 4 mars (14 mars), avec 15,0 millions de m³ d'eau utilisable (18,1). Il peut contenir en tout 91,8 millions de m³.

7. *Rupperswil–Auenstein*. Les deux anciens transformateurs, auxquels on avait ajouté un troisième enroulement, seront remplacés par deux transformateurs à 13 500/18 400 kVA, qui pourront être installés au printemps 1953.

8. *Miéville*. L'installation particulière des CFF à l'usine de Miéville, comprenant l'alternateur monophasé de 22 000 kVA et l'installation de distribution de 15 kV, a été achevée.

C. Lignes de transport

Les fortes inondations qui sont survenues au Tessin en août et novembre 1951 ont endommagé à plusieurs endroits dans le Val d'Agno, entre Bironico et Cadempino, la ligne de transport à 60 kV Giubiasco–Melide. En plus de trois fondations de mâts, nous avons exécuté toute une série de travaux de protection à proximité des mâts menacés.

La ligne à 15 kV destinée à raccorder l'alternateur monophasé de Miéville à l'installation de distribution de Vernayaz a été terminée.

D. Sous-stations

La pose de nouveaux interrupteurs d'alimentation à 15 kV, avec installation de contrôle automatique, a été terminée aux sous-stations de Bussigny, Puidoux, Berthoud, MuttENZ et Steinen et poursuivie à la sous-station d'Olten. Le même travail a été commencé dans les sous-stations de Fribourg et Emmenbrücke.

Aux sous-stations de Bussigny et MuttENZ et au poste de transformateurs de Nyon, nous avons remplacé les anciens interrupteurs à bain d'huile de 33 kV par de nouveaux interrupteurs à jet d'huile à action rapide.

A la sous-station de Rupperswil, nous avons préparé l'installation des deux transformateurs monophasés de l'usine de Rupperswil–Auenstein.

Comptes

Aperçu général

En 1952, les produits et les charges d'exploitation, ainsi que les parcours kilométriques, ont atteint un niveau encore inconnu jusqu'à ce jour. Le chiffre record des recettes provient avant tout du relèvement des tarifs et d'une notable augmentation des transports de voyageurs. La situation se présente sous un jour moins favorable en trafic des marchandises. Le recul des recettes résultant notamment du fléchissement des transports en transit et des importations n'a pu être compensé par la majoration des tarifs.

Quand bien même les recettes sont arrivées à un chiffre record en 1952, l'excédent d'exploitation est légèrement plus faible que celui de l'année précédente. Du fait de l'augmentation des dépenses de personnel et de choses, les charges d'exploitation se sont en effet plus accrues que les produits d'exploitation. Nous avons signalé dans le rapport de gestion de l'année 1951 que, à la longue, avec le degré de rationalisation actuel, l'effectif moyen du personnel de 1951 ne pourrait pas répondre aux exigences du trafic. Or, les parcours kilométriques des véhicules moteurs et des trains ont encore augmenté depuis lors. Aussi une augmentation de l'effectif du personnel est-elle devenue inévitable. Pour les dépenses de choses, les hausses de prix survenues depuis la guerre de Corée, compensées partiellement en 1951 par les approvisionnements, se sont fait plus fortement sentir.

L'excédent d'exploitation n'est que légèrement inférieur au chiffre le plus élevé enregistré jusqu'ici, en 1951. Etant données les obligations imposées aux chemins de fer dans l'intérêt de l'économie nationale (obligation d'exploiter, de transporter, d'observer l'horaire, d'appliquer des tarifs), les tarifs sociaux et exceptionnels qu'ils accordent et la répartition inégale des frais d'établissement par rapport aux autres moyens de transport, le résultat d'exploitation peut être qualifié de satisfaisant. En revanche, il est regrettable que, comme les années précédentes, le compte de profits et pertes soit grevé de charges étrangères à l'exercice ou même étrangères à l'exploitation (quote-part pour la couverture de l'insuffisance d'amortissement, service des intérêts du déficit de la caisse de pensions et de secours, allocations de renchérissement aux pensionnaires). Aussi, malgré les recettes record de 1952, l'exercice de 1952 ne présente-t-il en définitive qu'un solde actif de 8,1 millions de francs. Sans le relèvement des tarifs, le compte de profits et pertes, en dépit de la prospérité économique, se serait soldé par un déficit.

Nous donnons ci-après une récapitulation de la charge totale par genre de dépenses des Chemins de fer fédéraux, telle qu'elle ressort des comptes de construction et d'exploitation et du compte de profits et pertes. Cette charge est ici mise en regard des produits totaux, ainsi que des dépenses de construction actives.

	Compte de 1951 fr.	Budget de 1952 fr.	Compte de 1952 fr.
Charges pour le personnel	370 563 466	362 944 300	382 932 080
Dépenses de choses.	221 520 760	229 627 100	223 794 790
Amortissements.	127 914 204	107 157 000	129 083 443
Frais de capitaux	49 638 438	48 892 000	48 837 616
Autres charges	51 472 407	45 074 000	49 276 185
Charge totale	821 109 275	793 694 400	833 924 114
A cette charge s'opposent les montants suivants:			
Produit d'exploitation	712 668 284	672 586 000	729 230 689
Autres produits	11 727 285	9 808 400	11 798 810
Dépenses de construction actives.	104 713 706	111 300 000	101 040 840
Produit total et dépenses actives	829 109 275	793 694 400	842 070 339
La différence correspond au solde mentionné dans le compte de profits et pertes			
solde actif	8 000 000	—	8 146 225
solde passif	—	—	—

Les charges pour le personnel, qui constituent la plus importante catégorie de charges, ont subi l'évolution suivante:

	Compte de 1951 fr.	Budget de 1952 fr.	Compte de 1952 fr.
Traitements, appointements et salaires	254 042 930	258 029 182	257 555 288
Allocations de renchérissement	25 404 293	25 802 918	25 755 529
Allocations supplémentaires de renchérissement	8 677 935	—	12 073 784
	<hr/> 288 125 158	<hr/> 283 832 100	<hr/> 295 384 601
Indemnités de résidence	9 391 022	9 346 900	9 547 474
Allocations pour enfants	7 199 847	7 173 800	7 563 961
Suppléments pour enfants	306 595	—	379 176
Autres éléments des traitements et salaires (allocations de mariage, allocations de naissance, gratifications pour ancienneté de service, jouissance du traitement après décès, etc.)	<hr/> 2 355 484	<hr/> 2 247 800	<hr/> 2 331 087
Total des traitements, appointements, salaires et éléments de même nature	<hr/> 307 378 106	<hr/> 302 600 600	<hr/> 315 206 299
Allocations supplémentaires et indemnités diverses	17 949 755	17 429 300	18 275 851
Uniformes	3 678 058	3 864 000	4 867 597
Contributions à la caisse de pensions et de secours ¹⁾	21 399 049	21 541 900	24 209 071
Contributions à l'AVS	6 067 130	5 990 800	6 213 515
Assurance-accidents	6 648 481	6 831 000	6 903 127
Autres dépenses pour le personnel (primes et récompenses, contributions à la caisse-maladie pour le personnel CFF, remise de boissons sans alcool, etc.)	<hr/> 1 448 189	<hr/> 510 500	<hr/> 1 061 308
	<hr/> 364 568 768	<hr/> 358 768 100	<hr/> 376 736 768
moins: Participations de tiers aux dépenses pour le personnel	- 3 248 934	- 3 246 500	- 3 966 588
Charges pour le propre personnel	<hr/> 361 319 834	<hr/> 355 521 600	<hr/> 372 770 180
Dépenses pour main-d'œuvre étrangère à l'administration (ouvriers d'entrepreneurs, nettoyeuses, etc.)	9 243 632	7 422 700	10 161 900
	<hr/> 370 563 466	<hr/> 362 944 300	<hr/> 382 932 080

L'accroissement des charges de personnel de 12,4 millions de francs, par rapport à l'année précédente, découle en grande partie des traitements, appointements et salaires, y compris les allocations de renchérissement suivant l'article 69 du statut des fonctionnaires (+ 3,9 millions de francs), des allocations supplémentaires de renchérissement (+ 3,4 millions de francs), des dépenses pour uniformes (+ 1,2 million de francs), des contributions à la caisse de pensions et de secours (+ 2,8 millions de francs) et des dépenses de main-d'œuvre étrangère (+ 0,9 million de francs). Les allocations supplémentaires de renchérissement ne purent pas encore être prévues au budget, ce qui est la cause principale du dépassement du budget.

Les traitements, appointements et salaires se sont accrus du fait de l'augmentation du nombre des agents. Les allocations supplémentaires de renchérissement versées conformément à l'arrêté fédéral du 27 mars 1952 sont demeurées conformes aux montants prévus pour le personnel actif dans le message du Conseil fédéral. L'augmentation des frais d'uniformes par rapport à l'année précédente provient du fait qu'un plus grand nombre de pantalons ont été remis à certaines catégories d'ouvriers des services de la voie, des marchandises, des entrepôts, des dépôts de locomotives et des bateaux, que les prix ont haussé et qu'il y a eu un plus grand nombre d'habillements à neuf.

Les contributions à la caisse de pensions et de secours comprennent les contributions périodiques, du montant de 17,5 millions de francs (année précédente: 17,3 millions de francs), ainsi que la somme à la charge de l'administration, 6,7 millions de francs (année précédente: 4,1 millions de francs) pour compenser l'augmentation du déficit technique provenant de l'accroissement du gain assuré. Dans ce dernier montant figurent 3,5 millions de francs pour la charge probable qu'entraînera la nouvelle classification des fonctions.

¹⁾ Sans les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours

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

	Compte de 1951 fr.	Budget de 1952 fr.	Compte de 1952 fr.
Primes à la CNAL			
pour les accidents professionnels	4 264 524	4 232 200	4 415 836
pour les accidents non professionnels	1 821 967	1 732 900	1 885 757
Divers (valeurs capitalisées des suppléments de rente, abandon de rentes, etc.)	561 990	865 900	601 534
	<u>6 648 481</u>	<u>6 831 000</u>	<u>6 903 127</u>

Les « autres dépenses pour le personnel » ne prévoient plus le montant versé en 1951 à la caisse-maladie du personnel CFF, à l'occasion du 50^e anniversaire des CFF.

En revanche, le fonds de secours en faveur d'agents des CFF qui n'ont pas droit à la pension a dû être alimenté par un versement de 530 000 francs, afin de pouvoir remplir sa tâche.

Les participations de tiers aux dépenses de personnel se répartissent en

	Compte de 1951 fr.	Budget de 1952 fr.	Compte de 1952 fr.
Indemnités de chômage de la CNAL	1 643 515	1 660 800	1 885 200
Rentes de la CNAL et de l'assurance militaire.	461 423	426 100	477 214
Allocations pour perte de salaire en cas de service militaire . . .	644 957	674 000	1 040 604
Participation du personnel à l'assurance contre les accidents non professionnels :	365 847	363 100	372 171
Autres participations	133 192	122 500	191 399
	<u>3 248 934</u>	<u>3 246 500</u>	<u>3 966 588</u>

Les charges pour le propre personnel sont basées sur l'effectif du personnel indiqué ci-après:

	Compte de 1951	Budget de 1952	Compte de 1952
Personnel occupé en permanence et à journée entière (fonctionnaires, employés, ouvriers d'exploitation et autres agents occupés en permanence et à journée entière)	34 297	34 381	34 487
Personnel non occupé en permanence et à journée entière (ouvriers auxi- liaires, gardes auxiliaires du service des barrières et des gares, et autres personnes non occupées en permanence)	2 108	2 082	2 120
Apprentis de gare	367	420	472
Apprentis de train	69	130	147
Apprentis professionnels	255	277	281
Total du propre personnel (sans ouvriers étrangers à l'administration) .	<u>37 096</u>	<u>37 290</u>	<u>37 507</u>

209 des 411 unités d'augmentation de l'effectif moyen sont des apprentis de gare, de train et des ateliers. Le reste du personnel s'est accru de 202 unités. Les ouvriers d'entrepreneurs ne sont pas compris dans ces chiffres. L'augmentation du nombre de ces ouvriers ressort des montants consacrés aux dépenses de main-d'œuvre étrangère à l'administration, qui sont de 0,9 million de francs plus élevés que l'année précédente. Les ouvriers d'entrepreneurs participent à cette augmentation pour 0,8 million de francs, ce qui correspond, compte tenu du relèvement des salaires horaires, à un accroissement de 75 unités. L'augmentation de l'effectif de 486 unités au total, ou 1,26%, a été rendue nécessaire par l'accroissement des prestations d'exploitation.

Les dépenses de choses ont augmenté de 8 millions de francs, par rapport à l'année précédente, en dépit de la diminution du volume des travaux, qui se traduit par un recul des dépenses de construction actives, ainsi que de la baisse des dépenses d'énergie électrique de tiers et du fléchissement des locations de wagons. Ce surcroît de dépenses est dû principalement à la hausse des prix qui est survenue depuis le début des hostilités en Corée et qui ne s'était fait que partiellement sentir l'année précédente grâce aux approvisionnements.

En ce qui concerne les amortissements et les frais de capitaux, nous renvoyons aux commentaires du compte de profits et pertes.

L'article *autres charges* comprend principalement l'intérêt du déficit de la réserve mathématique de la caisse de pensions et de secours (20,8 millions de francs), la différence entre l'intérêt effectif et l'intérêt de 4% garanti par les statuts sur les avoirs de cette caisse (2,7 millions de francs), ainsi que les allocations de renchérissement aux pensionnaires.

Le *produit d'exploitation* comprend les recettes de transport et les autres produits du compte d'exploitation, mais sans les crédits découlant des relations internes entre les comptes des divers services. Le produit d'exploitation figurant dans l'aperçu général n'est, de ce fait, pas identique à celui qui est porté dans le compte d'exploitation.

Les *autres produits* se composent des produits du compte de profits et pertes et des crédits pour les fournitures et prestations à la charge de divers comptes de bilan et de résultats.

Pour ce qui est des *dépenses de construction actives*, nous renvoyons aux commentaires du compte de construction.

Compte de construction

Par rapport au budget et au compte de 1951, les dépenses de construction se présentent comme il suit:

Immobilisations du chemin de fer	Compte de 1951 fr.	Budget de 1952 fr.	Compte de 1952 fr.
Immeubles et installations			
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	17 902 902	22 624 000	20 025 535
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	4 621 520	5 784 000	4 254 053
Construction de nouvelles lignes et doubléments de voies	12 496 148	13 210 000	11 902 936
Electrification de lignes	2 526 178	1 307 000	911 618
Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact.	32 619 439	37 402 400	36 006 496
Achat de mobilier, machines et ustensiles	3 608 107	3 643 600	3 850 625
Véhicules	48 282 675	38 800 000	38 693 440
Immobilisations des usines électriques	5 457 689	9 240 000	7 561 217
Immobilisations des ateliers	2 626 666	4 489 000	4 049 909
	130 141 324	136 500 000	127 255 829
Réserve générale pour imprévu	—	3 000 000	—
	130 141 324	139 500 000	127 255 829

Sur le total de 127,2 millions de francs de dépenses, 101,0 millions de francs sont des dépenses actives qui ont été portées en augmentation des immobilisations. Les 26,2 millions de francs restants grèvent le compte d'exploitation, à titre de dépenses non actives.

En corrélation avec les mesures décrétées par l'arrêté du Conseil fédéral du 5 février 1952 pour lutter contre la hausse des salaires et des prix, nous avons ordonné au début de l'année une réduction des dépenses de construction de 9 millions de francs en chiffres ronds par rapport au budget. De plus, le temps particulièrement mauvais de l'automne a occasionné un nouveau recul dans le programme de construction. Aussi les dépenses de construction ont-elles été inférieures de 12,3 millions de francs aux prévisions budgétaires et de 2,9 millions de francs aux dépenses de 1951. Relevons cependant d'emblée qu'il ne peut s'agir, en l'occurrence, que d'une réduction passagère des dépenses de construction. La pression croissante de la concurrence suisse et étrangère, ainsi que la nécessité de rationaliser l'exploitation, nous obligent à renouveler et à améliorer plus rapidement les installations. Aussi, une augmentation des budgets de construction apparaît-elle inévitable ces prochaines années.

Nous citons brièvement ci-après, par chapitre, les écarts les plus importants par rapport au budget. Pour le détail, nous renvoyons à l'appendice au compte de construction (pages 57-73), où sont énumérés tous les objets de plus de 100 000 francs, avec les montants budgétés et les dépenses effectives.

Transformation et extension de gares et de bâtiments de service. Le montant de 1 million de francs prévu pour l'extension de la gare de Buchs (SG) n'a pas été utilisé, parce qu'il a fallu attendre tout d'abord le résultat des tractations engagées avec les Chemins de fer fédéraux autrichiens, administration cojouissante. Comme un accord a maintenant pu être réalisé, les travaux commenceront en 1953.

Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie. Comme aucune décision n'a été prise sur la desserte future du trafic dans le Wehntal, les travaux d'extension des voies et de transformation des bâtiments aux voyageurs, prévus au budget, n'ont pas encore commencé.

Construction de nouvelles lignes et doublements de voies. Le programme des constructions a pu être en majeure partie observé. Si les dépenses sont inférieures aux prévisions budgétaires, cela provient en partie de ce que les dépenses effectives de construction ont été inférieures aux montants figurant dans les devis.

Electrification de lignes. L'électrification, prévue au budget, de la ligne du Wehntal (Oberglatt–Niederweningen) doit être différée jusqu'à ce que la décision concernant le genre d'exploitation futur de cette ligne secondaire soit prise.

Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact. Le programme des renouvellements a pu être observé. En général, les frais de renouvellement effectifs sont restés en dessous des montants prévus, d'où 1,4 million de francs de dépenses en moins par rapport au budget.

Nous donnons ci-après, selon la quantité et la valeur, un aperçu des renouvellements de voies et de branchements exécutés au cours de l'exercice :

	Compte de 1951		Budget de 1952		Compte de 1952	
	km de voies ¹⁾	fr.	km de voies ¹⁾	fr.	km de voies ¹⁾	fr.
Renouvellements de voies						
par du matériel neuf	159,9	21 602 317	155,4	24 833 500	158,8	24 110 675
par du matériel usagé	63,1	4 419 039	60,1	5 500 900	61,3	4 794 433
Renouvellements de ballast et augmen- tation du nombre des traverses seuls	18,8	850 213	13,5	734 600	21,6	958 389
Renouvellements de branchements	unités		unités		unités	
par du matériel neuf	341	3 880 094	348	4 264 300	328	3 846 986
par du matériel usagé	216	1 574 044	254	1 566 700	249	1 817 855
		<u>32 325 707</u>		<u>36 900 000</u>		<u>35 528 338</u>

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

Achat de mobilier, machines et ustensiles. Les dépenses de ce chapitre se répartissent comme il suit:

	Articles de bureau fr.	Machines et ustensiles fr.
Service de l'administration	201 064	57 182
Service des travaux	44 811	1 433 138
Service des gares et des trains	247 986	1 685 899
Service de la traction	15 835	164 710
	<u>509 696</u>	<u>3 340 929</u>

Parmi les dépenses pour machines et ustensiles, mentionnons en particulier: au service des travaux, l'achat de tracteurs et autres véhicules (770 000 francs), au service des gares et des trains, l'équipement des halles aux marchandises avec des engins modernes de transbordement des marchandises en vue d'introduire la « palettisation » (1 170 000 francs).

Véhicules. Dans l'ensemble, les dépenses restent dans les limites du budget.

Usines électriques. Les importants travaux d'extension des usines ont pu être exécutés, en majeure partie, conformément au programme. Si les dépenses de ce chapitre sont inférieures aux prévisions budgétaires, c'est en raison de l'ajournement de divers petits ouvrages et des longs délais de livraison des installations mécaniques.

Ateliers. Les travaux importants ont également pu être poursuivis selon le programme; en revanche, quelques petits ouvrages ont été renvoyés.

Compte d'exploitation

Pour les années 1949—1952, le compte d'exploitation se présente comme il suit:

	Compte de 1949		Compte de 1950		Compte de 1951		Compte de 1952	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Produits	635 528 825	100	641 868 714	100	715 483 118	100	731 436 365	100
Charges	503 546 191	79,2	487 036 400	75,9	501 112 402	70,0	519 702 131	71,1
Excédent	131 982 634	20,8	154 832 314	24,1	214 370 716	30,0	211 734 234	28,9

Les produits d'exploitation ont atteint un nouveau maximum, qui dépasse de 16 millions de francs le chiffre record de l'année précédente. Mais les charges d'exploitation sont, elles aussi, arrivées à un niveau encore inconnu jusqu'ici. Elles ont en effet augmenté de 18,6 millions de francs, si bien que l'excédent d'exploitation est inférieur de 2,6 millions de francs à celui de l'année 1951, le plus haut qui ait été enregistré jusqu'ici.

Charges d'exploitation

En ce qui concerne les dépenses pour le personnel et les dépenses de choses, nous renvoyons aux commentaires contenus dans l'aperçu général.

Dans l'aperçu ci-après, les charges d'exploitation sont comparées à celles de l'année précédente et aux prévisions budgétaires.

	Compte de 1951		Budget de 1952		Compte de 1952	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Administration	30 382 193	6,1	29 572 400	6,0	33 404 222	6,4
Exploitation	457 001 537	91,2	455 677 700	92,1	472 301 581	90,9
Direction et charges générales	17 635 605	3,5	14 997 600	3,0	17 739 365	3,4
Prestations d'exploitation	296 743 535	59,2	290 359 100	58,7	305 812 926	58,9
Entretien	142 622 397	28,5	150 321 000	30,4	148 749 290	28,6
Divers	13 728 672	2,7	9 688 300	1,9	13 996 328	2,7
	501 112 402	100	494 938 400	100	519 702 131	100

Par rapport à l'année précédente, les 18,6 millions de francs de charges d'exploitation en plus concernent pour les deux tiers les frais de personnel et pour un tiers les dépenses de choses. Le dépassement du budget est également dû aux frais de personnel plus élevés — les allocations supplémentaires de renchérissement ne purent être prévues au budget — et à la hausse des prix.

Les charges de l'administration comprennent les frais du Conseil d'administration, de la Direction, de toutes les divisions de la Direction générale, ainsi que des divisions administratives des arrondissements. A part les dépenses pour le personnel, ce sont surtout les frais d'impression et les provisions sur la vente de billets qui ont augmenté.

Les frais de Direction et charges générales se décomposent en:

	Compte de 1951 fr.	Budget de 1952 fr.	Compte de 1952 fr.
Direction du service des travaux (Divisions des travaux des arrondissements, bureaux des ingénieurs de section, bureaux de construction)	6 365 793	6 065 900	6 475 299
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)	4 322 558	4 189 000	4 525 054
Direction du service de la traction (Divisions de la traction des arrondissements)	907 965	886 500	975 486
Fermages et locations (pour des sections de lignes, véhicules, etc.)	3 121 412	1 794 200	2 573 237
Service assuré par des compagnies de chemins de fer étrangères ou d'autrestiers (communautés, service des trains et de traction)	2 917 877	2 062 000	3 190 289
	17 635 605	14 997 600	17 739 365

Les dépenses pour fermages et locations ont diminué de 0,5 million de francs par rapport à celles de l'année précédente, le fort recul du trafic de transit et des importations en 1952 nous ayant permis d'utiliser moins de wagons étrangers sur notre réseau.

Les frais des prestations d'exploitation se répartissent comme il suit entre les diverses branches d'exploitation :

	Compte de 1951 fr.	Budget de 1952 fr.	Compte de 1952 fr.
Surveillance de la voie	9 267 839	8 849 500	9 481 372
Service des gares	165 149 485	159 262 600	170 107 794
Accompagnement des trains	37 016 098	37 196 900	38 668 822
Traction	84 734 382	84 210 100	86 917 760
Service des bateaux sur le lac de Constance	575 731	840 000	637 178
	<u>296 743 535</u>	<u>290 359 100</u>	<u>305 812 926</u>

La hausse des frais des prestations d'exploitation — 9,1 millions de francs par rapport à l'année précédente et 15,5 millions de francs comparativement au budget — est causée principalement par l'accroissement des frais de personnel et de choses. L'augmentation des frais de personnel est due à l'adaptation de l'effectif au trafic plus intense et au surcroît de dépenses pour les allocations supplémentaires de renchérissement, les uniformes et l'assurance du personnel.

Les frais de la traction se décomposent comme il suit :

	Compte de 1951 fr.	Budget de 1952 fr.	Compte de 1952 fr.
Personnel des locomotives	40 983 238	39 967 900	42 389 860
Courant de traction	27 830 021	28 650 700	26 493 901
Carburants solides et liquides	7 904 604	7 625 000	9 589 649
Matières de graissage pour véhicules moteurs	455 692	410 000	529 621
Autres frais du service des locomotives	94 380	79 000	215 320
Service de dépôt	4 591 721	4 604 200	4 736 670
Service des visiteurs	2 874 726	2 873 300	2 962 739
	<u>84 734 382</u>	<u>84 210 100</u>	<u>86 917 760</u>

Bien que les parcours des véhicules moteurs électriques aient encore augmenté de 1,3 million de kilomètres, les frais du courant de traction ont pu être réduits de 1,3 million de francs par rapport à ceux de l'année précédente, du fait du recul des dépenses d'énergie électrique étrangère. En revanche, alors que les prestations des locomotives à vapeur ont baissé, les dépenses pour les carburants solides et liquides accusent une augmentation de 1,7 million de francs par rapport à l'année précédente, en raison de la hausse des prix.

Les parcours des véhicules moteurs ont été les suivants :

	Compte de 1951		Budget de 1952		Compte de 1952	
	km.	%	km.	%	km.	%
Véhicules moteurs électriques	70 272 787	90,0	69 000 000	91,4	71 599 018	90,5
Locomotives à vapeur et autres véhicules moteurs thermiques	5 149 356	6,6	4 000 000	5,3	4 946 089	6,2
Tracteurs	2 658 663	3,4	2 500 000	3,3	2 627 040	3,3
	<u>78 080 806</u>	<u>100</u>	<u>75 500 000</u>	<u>100</u>	<u>79 172 147</u>	<u>100</u>

Les parcours des véhicules moteurs sont de 1 091 341 kilomètres, ou 1,4 %, plus élevés qu'en 1951 en raison de l'accroissement continu du trafic des voyageurs.

Les charges pour l'entretien renferment les frais pour l'entretien ordinaire des installations du chemin de fer, des véhicules et des installations du service des bateaux sur le lac de Constance, ainsi que les dépenses de construction non actives. Elles se répartissent comme il suit entre les divers groupes d'immobilisations :

	Compte de 1951 fr.	Budget de 1952 fr.	Compte de 1952 fr.
Immeubles et installations			
entretien ordinaire	57 211 259	58 078 800	60 490 961
dépenses de construction non actives	24 226 985	25 020 000	23 450 380
	<hr/> 81 438 244	<hr/> 83 098 800	<hr/> 83 941 341
Véhicules			
entretien ordinaire	60 657 514	65 444 200	63 070 740
dépenses de construction non actives	208 962	1 500 000	1 485 597
	<hr/> 60 866 476	<hr/> 66 944 200	<hr/> 64 556 337
Installations et véhicules du service des bateaux sur le lac de Constance			
entretien	317 677	278 000	251 612
	<hr/> 142 622 397	<hr/> 150 321 000	<hr/> 148 749 290

Les dépenses en plus pour l'entretien ordinaire des immeubles et des installations résultent en grande partie du déblaiement de la neige et de la glace, tandis que le recul des dépenses de construction non actives provient de la réduction du budget de construction. La hausse des frais d'entretien ordinaire des véhicules coïncide plus ou moins avec celle des dépenses de personnel et de choses; les dépenses de construction non actives se sont accrues principalement en raison de la transformation du chauffage électrique dans les voitures RIC et de l'installation du frein à air sur les wagons à marchandises.

Les charges du sous-titre « Divers » de 14 millions de francs comprennent surtout les fournitures et prestations à la charge de tiers; elles englobent aussi les frais consécutifs à des événements ayant causé des dommages (incendies, déraillements, etc.), les prestations découlant de la responsabilité civile, les valeurs capitalisées des suppléments de rente et le versement au fonds de secours en faveur d'agents des CFF qui n'ont pas droit à la pension. Dans l'ensemble, elles correspondent à celles de l'année précédente. Le dépassement du budget résulte de prévisions insuffisantes des dépenses pour les dommages et la protection aérienne, des prestations découlant de la responsabilité civile, ainsi que des fournitures et prestations à la charge de tiers. De plus, le budget n'avait pas prévu de versement au fonds de secours en faveur des agents des CFF ne bénéficiant pas de la pension.

Produits d'exploitation

Depuis l'année 1949, les recettes de transport ont évolué comme il suit:

	Compte de 1949		Compte de 1950		Compte de 1951		Compte de 1952	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Trafic des voyageurs . . .	278 250 472	47,8	263 788 911	44,7	274 354 045	41,8	299 842 495	44,7
Trafic des bagages et des colis								
express	19 458 705	3,3	19 830 860	3,4	21 143 502	3,2	23 780 553	3,6
Trafic postal	16 600 721	2,8	17 034 635	2,9	22 199 795	3,4	28 317 592	4,2
Trafic des animaux	6 290 198	1,1	5 851 983	1,0	5 382 806	0,8	6 028 627	0,9
Trafic des marchandises . .	261 847 581	45,0	283 188 248	48,0	334 158 272	50,8	312 766 041	46,6
	<hr/> 582 447 677	100	<hr/> 589 694 637	100	<hr/> 657 238 420	100	<hr/> 670 735 308	100

La reprise constatée dans le service des voyageurs, constatée à fin 1950, s'est poursuivie en 1952. Les recettes sont supérieures de 25,5 millions de francs à celles de 1951 et dépassent de 21,6 millions de francs celles de 1949, l'année record. Ce résultat mérite d'autant plus d'être relevé qu'il provient non seulement de la majoration des

tarifs, mais encore d'un réjouissant accroissement de trafic. En trafic des marchandises, en revanche, nous constatons un recul continu depuis le début de 1952. Le fléchissement des recettes dû au recul des transports, notamment en trafic des importations et de transit n'a pu être compensé par la hausse des tarifs. C'est ainsi que les recettes sont inférieures de 21,4 millions de francs à celles de l'année record 1951. Les recettes du service des bagages et des colis express ont augmenté en premier lieu en raison du relèvement des tarifs au 1^{er} janvier 1952. Dans le trafic postal, la décision prise le 30 mars 1951 par le Département fédéral des postes et chemins de fer, à titre de solution provisoire, a pour la première fois exercé ses pleins effets. En 1951, une première compensation du renchérissement de 5 millions de francs a été accordée. En 1952, les recettes du trafic postal se sont encore élevées de 6,1 millions de francs, en vertu de la base provisoire de calcul.

Les produits divers se décomposent en:

	Compte de 1951 fr.	Budget de 1952 fr.	Compte de 1952 fr.
Indemnités pour prestations d'exploitation à des chemins de fer étrangers et d'autres tiers	18 521 747	17 550 400	18 588 758
Recettes pour fermages et locations	21 896 649	20 511 300	23 558 894
Produits divers	17 826 302	13 650 300	18 553 405
	<hr/> 58 244 698	<hr/> 51 712 000	<hr/> 60 701 057

C'est surtout aux exploitations affermées que nous devons l'accroissement des recettes de fermages et locations. L'amélioration des « produits divers » provient des recettes supplémentaires découlant de la vente d'énergie en excédent de nos propres usines, de la vente d'imprimés et de l'exploitation de bureaux de change; elle résulte aussi, par rapport aux prévisions budgétaires, d'un surcroît de recettes des travaux pour tiers, qui ont été plus importants que ne l'envisageait le budget.

Compte de profits et pertes

Comparé au compte de l'année précédente et au budget, l'exercice 1952 se présente comme il suit:

	Compte de 1951	Budget de 1952	Compte de 1952
	en millions de francs		
Produits du compte de profits et pertes {			
Excédent d'exploitation	214,4	180,1	211,7
Autres produits	22,6	21,0	23,6
	<hr/> 237,0	<hr/> 201,1	<hr/> 235,3
Charges du compte de profits et pertes ¹⁾	209,0	199,0	207,2
Excédent du produit	<hr/> 28,0	<hr/> 2,1	<hr/> 28,1
Annuité destinée à combler progressivement l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »	20,0	2,1	20,0
Solde actif	<hr/> 8,0	<hr/> —	<hr/> 8,1

¹⁾ Sans l'annuité destinée à combler progressivement l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et infrastructure.

L'amélioration du résultat par rapport à l'année précédente et au budget se présente comme il suit:

	Différence par rapport	
	au compte de 1951	au budget de 1952
	en millions de francs	
Produits		
Augmentation des recettes de transport	+ 13,5	+ 47,4
Augmentation des divers produits d'exploitation	+ 2,5	+ 9,0
Augmentation des articles des produits du compte de profits et pertes	+ 0,9	+ 2,6
Total de l'augmentation des produits	+ 16,9	+ 59,0
Charges		
Augmentation des charges du compte d'exploitation	+ 18,6	+ 24,8
Augmentation des amortissements d'approvisionnements	+ 1,0	+ 4,2
Augmentation de la quote-part pour la couverture de l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »	—	+ 17,9
Diminution resp. augmentation des autres articles des charges du compte de profits et pertes	— 2,8	+ 4,0
Total de l'augmentation des charges	+ 16,8	+ 50,9
Amélioration	+ 0,1	+ 8,1

Par rapport à l'année précédente, l'augmentation des charges se trouve couverte, à 3,3 millions de francs près, par l'accroissement des recettes de transport.

Les divers articles des charges et des produits du compte de profits et pertes donnent lieu aux observations ci-après:

Charges

Les *amortissements* sont les suivants:

	Compte de 1951 fr.	Budget de 1952 fr.	Compte de 1952 fr.
Amortissements des immobilisations:			
Amortissements des immeubles, installations et véhicules			
Amortissements ordinaires	78 856 811	80 771 000	81 596 858
Amortissements supplémentaires	24 000 000	22 200 000	21 900 000
Amortissement de soldes de valeurs comptables	885 980	1 300 000	607 912
	103 742 791	104 271 000	104 104 770
Amortissement des participations	170 960	—	5 499
	103 913 751	104 271 000	104 110 269
Amortissements des valeurs réalisables et disponibles:			
Amortissement d'approvisionnements de matériel	3 331 560	100 000	4 097 022
Amortissement de créances	7 893	25 000	215 152
	3 339 453	125 000	4 312 174
Amortissements des autres articles de l'actif:			
Amortissement de frais d'emprunts	661 000	661 000	661 000
Couverture de l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »	20 000 000	2 100 000	20 000 000
	20 661 000	2 761 000	20 661 000
	127 914 204	107 157 000	129 083 443

Les amortissements des immeubles, installations et véhicules sont calculés conformément au règlement des amortissements approuvé par le Conseil fédéral. Les amortissements ordinaires sont calculés en pour-cent de la valeur des immobilisations. Les amortissements supplémentaires ont pour but d'adapter les amortissements à la forte augmentation des frais de remplacement des installations; ils se limitent aux deux groupes d'immobilisations « voie de fer » et « véhicules ». Les amortissements ordinaires et supplémentaires s'élèvent, au total, à 3,27% de la valeur des immobilisations soumises à l'amortissement. Le détail des amortissements et du pour-cent figure au tableau des pages 52-53, colonne 7.

Pour adapter la valeur comptable des approvisionnements de matériel aux prix du marché partiellement réduits et pour tenir compte d'autres moins-values, nous avons opéré un amortissement de 4,1 millions de francs, soit 3,2% de la valeur des approvisionnements.

Conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 7 avril 1948, l'annuité destinée à combler progressivement l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure » a été fixée à 20 millions de francs.

Les *frais de capitaux* sont les suivants:

	Compte de 1951 fr.	Budget de 1952 fr.	Compte de 1952 fr.
Intérêts des engagements à longue échéance	46 362 025	45 000 000	45 885 221
Intérêts des engagements à courte échéance.	2 923 232	3 637 000	2 448 913
	<hr/> 49 285 257	<hr/> 48 637 000	<hr/> 48 334 134
Frais de finance	353 181	255 000	503 482
	<hr/> 49 638 438	<hr/> 48 892 000	<hr/> 48 837 616

Par rapport à 1951, les frais de capitaux ont subi une réduction de 0,8 million de francs par suite de la diminution des engagements à longue échéance. Comme l'année précédente, le taux moyen des intérêts des engagements à longue échéance a été de 3,16%.

Les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours ont diminué de 0,2 million de francs par rapport à l'année précédente. Ils représentent l'intérêt de 4% que paient les CFF sur le déficit de la réserve mathématique et sur les avoirs gérés par eux, en vertu des statuts du 9 octobre 1950.

Les allocations de renchérissement aux pensionnaires ont diminué de 0,4 million de francs par rapport à l'année précédente. Les allocations payées en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 15 septembre 1950 aux agents pensionnés avant le 1^{er} janvier 1949 ont diminué de 1,3 million de francs, mais, en revanche, les allocations versées aux agents pensionnés dès le 1^{er} janvier 1949, conformément aux statuts du 9 octobre 1950, ont augmenté de 0,2 million de francs. A ce montant s'ajoute l'augmentation — de 0,7 million de francs — des allocations de renchérissement supplémentaires prévues par l'arrêté fédéral du 27 mars 1952. Le dépassement du budget correspond, à peu de chose près, aux allocations de renchérissement supplémentaires aux pensionnaires, prévues dans le message du Conseil fédéral, mais qui, lors de l'établissement du budget n'avaient pas encore pu être prises en considération.

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

Du montant de 168 605 francs figurant dans les autres charges, sous « subventions », 122 370 francs représentent le déficit du service automobile de la vallée de la Surb, supporté par les CFF (depuis 1922, les CFF ont dû prendre à leur charge 3 millions de francs de déficit). La rubrique « divers » contient, notamment, la part des CFF au déficit d'exploitation des ports du Rhin des deux Bâle. Cette part qui, en vertu des nouveaux contrats d'exploitation en vigueur depuis le 1^{er} mai 1951 s'étend pour la première fois sur une année entière, s'élève à 575 183 francs (elle était de 698 696 francs en 1951 et de 1 080 945 francs en 1950). Si on compare ce résultat avec celui de 1950, on constate que les nouveaux contrats, grâce au relèvement des tarifs, nous ont valu une amélioration de 500 000 francs. En considérant cette part du déficit d'exploitation des ports du Rhin qui est encore à la charge des CFF, on ne doit pas perdre de vue la situation compliquée à laquelle nous devons

faire face sur la place de Bâle: parité des taxes, problème de la présence du Chemin de fer fédéral allemand (DB) comme partenaire de la ligne bâloise de raccordement, présence de la Société Nationale des Chemins de fer français (SNCF) comme locataire et administration gérante du tronçon Bâle Saint-Jean-Bâle CFF et partenaire de la gare commune de Bâle.

En outre, 700 000 francs ont été ajoutés à la *provision pour l'aménagement d'un musée des transports*.

Produits

L'*excédent d'exploitation* a déjà été commenté au chapitre d'exploitation.

Les *amortissements et intérêts internes* correspondent aux amortissements, intérêts et autres frais que certains services (ateliers, économat, usines électriques, service des bateaux sur le lac de Constance) ont compris dans le coût de leurs fournitures et prestations. Comme tous les amortissements, frais de capitaux, etc. figurent sans exception parmi les charges du compte de profits et pertes, il est indispensable de comprendre dans les produits les montants déjà portés dans les charges d'exploitation.

Le *produit des terrains et immeubles acquis en vue d'extension future*, le *produit des participations* et le *produit des valeurs réalisables et disponibles* ont peu changé par rapport à l'année précédente.

Les *autres produits* ont augmenté de 0,9 million de francs par rapport à l'année précédente; cet accroissement est dû principalement à la vente de vieux matériel.

Bilan

Les principaux articles du bilan sont les suivants:

	A fin 1951	A fin 1952		A fin 1951	A fin 1952
<i>Actif</i>	en millions de francs		<i>Passif</i>	en millions de francs	
Immobilisations	1794,5	1786,5	Capital propre	417,5	426,1
Valeurs réalisables et disponibles	193,7	199,3	Capital de tiers	1696,1	1655,4
Autres articles de l'actif	167,3	140,5	Provisions	3,2	3,9
			Autres articles du passif	30,7	32,8
			Solde actif	8,0	8,1
	<hr/> 2155,5	<hr/> 2126,3		<hr/> 2155,5	<hr/> 2126,3

Immobilisations

Par rapport à l'année précédente et à la situation après l'assainissement (31 décembre 1945), la valeur des immobilisations s'est modifiée comme il suit:

	1945 (Assainissement)	1951	1952
	— en millions de francs —		
Immeubles, installations et véhicules	1995,9	1678,4	1654,7
Ouvrages inachevés	48,4	86,4	101,9
Terrains et immeubles acquis en vue d'extension future	4,3	9,6	9,8
Participations	18,2	20,1	20,1
Total des immobilisations	<u>2066,8</u>	<u>1794,5</u>	<u>1786,5</u>
plus: l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure» non encore comblée	—	138,4	118,4
Total	<u>2066,8</u>	<u>1932,9</u>	<u>1904,9</u>
Différence en moins par rapport à la valeur déterminante inscrite au bilan d'assainissement, qui ne peut être dépassée qu'en vertu d'un arrêté fédéral soumis au référendum.		<u>133,9</u>	<u>161,9</u>

Voici quelques explications au sujet des divers articles:

Immeubles, installations et véhicules. Le compte des immobilisations et des amortissements faisant suite au bilan (pages 52/53) donne pour la première fois d'amples renseignements sur ce très important article. Le rapport entre la valeur au bilan et la valeur immobilisée (coût de construction ou d'achat) a continué de s'améliorer, puisque la valeur au bilan, de 49,9% à fin 1951, est tombée, à fin 1952, à 48,2% de la valeur immobilisée. Il est vrai que les Chemins de fer fédéraux n'ont pas atteint ce résultat par leurs propres moyens; ils le doivent en grande partie à l'assainissement. Il convient de noter en outre que la valeur immobilisée est sensiblement inférieure au coût actuel de remplacement des immobilisations, alors que les amortissements tiennent partiellement compte du coût plus élevé de remplacement de la voie de fer et des véhicules. Durant l'exercice, la valeur immobilisée (coût de construction ou d'achat) a augmenté de 70,4 millions de francs par rapport à l'année précédente. Ce montant représente la différence entre le coût de construction ou d'achat pour des ouvrages achevés durant l'exercice (86,1 millions de francs) et la valeur immobilisée des installations supprimées en 1952 (15,7 millions de francs).

Les amortissements, de leur côté, se sont accrus de 94,1 millions de francs. Cette augmentation comprend les amortissements annuels comptabilisés au débit du compte de profits et pertes (103,5 millions de francs), moins les amortissements accumulés des installations supprimées pendant l'exercice et qui ne devaient plus figurer au compte des amortissements (9,4 millions de francs).

La valeur des *ouvrages inachevés* a augmenté de 15,5 millions de francs par rapport à l'année précédente.

Le montant relatif aux *terrains et immeubles acquis en vue d'extension future* s'est accru de 0,2 million de francs. Les *participations*, qui n'ont pas subi de changement, se répartissent comme il suit:

	fr.
Usines électriques	19 600 000
Chemins de fer privés	209 275
Divers.	300 010
	<u>20 109 285</u>

Valeurs réalisables et disponibles

La valeur des *approvisionnements de matériel* comprend:

	Etat au 31. 12. 51 fr.	Etat au 31. 12. 52 fr.
Matériel pour l'entretien et le renouvellement des immeubles et installations		
Voie de fer	39 711 356	55 505 279
Signaux et appareils de protection	4 591 717	4 017 563
Installations électriques	11 159 867	10 662 133
Matériel de construction divers	3 281 537	3 169 107
Matériel pour l'entretien et la construction de véhicules	28 158 490	32 600 616
Matériel divers		
Combustible	10 824 199	9 895 725
Uniformes	5 755 959	5 356 328
Objets d'inventaire	1 096 010	1 083 975
Matières d'éclairage, de nettoyage, de graissage, etc.	1 992 457	1 540 442
Divers.	195 004	148 967
	<u>106 766 596</u>	<u>123 980 135</u>

Les approvisionnements de matériel se sont accrus de 17,2 millions de francs, ou 16,1% par rapport à l'année précédente. Le matériel de voie entre dans cette augmentation pour 15,8 millions de francs et le matériel d'entretien et de construction de véhicules pour 4,4 millions de francs. En revanche, les approvisionnements des autres groupes de matériel ont diminué de 3 millions de francs. Pour ce qui concerne les approvisionnements en matériel de voie, il faut tenir compte de ce qu'ils étaient tombés très bas à fin 1951, parce que, au cours de cet exercice, les prix élevés nous avaient imposé une certaine retenue dans les achats; sans compter que, par suite des longs délais de livraison, une partie du matériel commandé pour fin 1951 ne fut livrée qu'en 1952.

Les approvisionnements, à fin 1952, sont redevenus normaux. La valeur au bilan, relativement élevée à fin 1952, a subi, en outre, l'influence de la nouvelle hausse du prix du fer. L'accroissement des approvisionnements pour l'entretien et la construction de véhicules est dû principalement au fait que, pour réduire la durée de séjour des véhicules dans les ateliers, nous avons dû nous procurer de nouveaux articles que nous n'avions pas en stock.

L'état des *titres en portefeuille* a peu augmenté par rapport à l'année précédente; il se compose des montants suivants:

	fr.
Obligations et créances diverses	733 190
Prêts hypothécaires	676 403
Actions	57 539
	<u>1 467 132</u>

Les principaux montants des *débiteurs* qui, par rapport à l'année précédente, ont diminué de 8,2 millions de francs, sont

	fr.
Créances courantes envers les débiteurs	31 145 274
Compagnies de chemins de fer étrangères	8 578 370
Divers	7 069 735
	<u>46 793 379</u>

Les *actifs transitoires* se composent des montants suivants:

	fr.
Avances aux gares pour le paiement de pensions et d'allocations de renchérissement	7 050 287
Primes anticipées à la CNAL	6 206 868
Divers	203 135
	<u>13 460 290</u>

Autres articles de l'actif

Les *comptes d'ordre* sont de 6,1 millions de francs moins élevés qu'en 1951; ce sont:

	fr.
Contrôle du trafic	12 894 112
Travaux non achevés	1 170 691
Divers	1 028 528
	<u>15 093 331</u>

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

L'*insuffisance d'amortissement 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.

Capital propre

Le *capital de dotation* de la Confédération est resté inchangé à 400 millions de francs.

La *réserve pour la couverture de gros dommages* s'est accrue de 525 453 francs, dont 500 000 francs au débit du compte de profits et pertes et 25 453 francs au débit des ports du Rhin à Bâle.

Capital de tiers

Les engagements à longue échéance sont de 5,7 millions de francs moins élevés qu'en 1951. Ils comprennent à la fin de l'année les emprunts suivants:

		Remboursement	fr.
4%	Central-Suisse 1880	1883—1957	3 379 000
2 ⁸ / ₁₁ %	Franco-Suisse 1868	1869—1958	3 177 900
3%	Jougne-Eclépens 1869	1869—1968	3 242 000
3%	Rente des chemins de fer 1890	— ¹⁾	69 333 000
3%	CFF 1903, différé	1913—1962 ²⁾	56 625 000
3 ¹ / ₂ %	» 1932	1938—1962	85 570 000
3 ¹ / ₂ %	» 1935	1936—1960	36 744 000
3%	» 1938	1949—1973 ²⁾	328 627 000
2 ¹ / ₂ %	» 1939, rescriptions	} renouvelable jusqu'en 1963	25 000 000
2%	» 1939 »		20 000 000
3 ¹ / ₄ %	» 1946, Confédération suisse	1966	450 000 000
3 ¹ / ₄ %	» 1947, » »	1977	100 000 000
3%	» 1949, » »	1974	150 000 000
3 ¹ / ₂ %	Bons de dépôts des CFF en faveur de la CPS	en tout temps	120 000 000
			<u>1 451 697 900</u>

Les engagements à courte échéance ont diminué de 35 millions de francs par rapport à l'année précédente. L'article le plus important, les créanciers divers, se compose des montants suivants:

	fr.
Factures courantes des fournisseurs.	40 028 856
Compagnies de chemins de fer étrangères.	10 859 552
Divers.	69 694 484
	<u>120 582 892</u>

Provisions et autres articles du passif

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

	fr.
Provision pour l'aménagement d'un musée des transports	1 000 000
Provision pour la réorganisation de la comptabilité.	416 657
Provision pour créances étrangères en souffrance	2 500 000
	<u>3 916 657</u>

Les autres articles du passif ne donnent lieu à aucune observation spéciale. L'article principal concerne les comptes d'ordre du contrôle du trafic (17,8 millions de francs).

¹⁾ L'emprunt peut être dénoncé en tout temps moyennant un préavis de 12 mois.

²⁾ Peut être dénoncé prématurément.

Remarques finales et propositions

Le compte de profits et pertes de l'exercice 1952 se solde par un bénéfice de 8,1 millions de francs. Ainsi que l'année précédente, les comptes de 1952 comprennent des amortissements suffisants sur les immobilisations, conformément au nouveau règlement des amortissements, ainsi que l'annuité intégrale de 20 millions de francs destinée à combler l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure ». Nous avons, en outre, amorti un montant de 4 millions de francs sur les approvisionnements de matériel; ce montant correspond, à peu de chose près, à la différence entre les prix payés lors des achats et les prix du marché à fin décembre 1952.

De même que les années précédentes, le compte de profits et pertes est grevé de charges qui ne concernent pas l'exercice, telles que les intérêts du déficit de la réserve mathématique de la caisse de pensions et de secours, les allocations de renchérissement aux pensionnaires et l'annuité destinée à combler l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »; c'est ce qui explique que, malgré un résultat d'exploitation favorable, le bénéfice net ne soit pas plus élevé et qu'une fois de plus, aucun intérêt sur le capital de dotation ne peut être servi.

Nous appuyant sur le rapport de gestion et les comptes, nous nous permettons de vous faire les propositions suivantes:

1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour 1952 sont approuvés.
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1952 est approuvée.
3. Le solde actif de l'année 1952, au montant de 8 146 225 fr. 21, est utilisé comme il suit:
 - a) 8 millions de francs sont versés à la réserve légale (art. 16, alinéa 1, lit. a, de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux du 23 juin 1944).
 - b) Lors de l'approbation des comptes, l'Assemblée fédérale décide de l'attribution du surplus de 146 225 fr. 21.

Berne, le 10 avril 1953

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

Le président,
Gschwind

Tableaux

Compte de construction

Compte d'exploitation

Compte de profits et pertes

Bilan

Compte des immobilisations et des amortissements

Clôture du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes 1903—1952

Recettes de transport 1903—1952

Compte de construction

Compte de 1951		Compte de 1952
fr.		fr.
	Dépenses de construction	
	pour:	
122 056 969.45	Immobilisations du chemin de fer	115 644 702.64
73 774 294.50	<i>Immeubles et installations</i>	76 951 262.37
17 902 902.05	Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	20 025 535.16
4 621 520.01	Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	4 254 052.52
12 496 147.91	Construction de nouvelles lignes et doubléments de voies . . .	11 902 936.04
2 526 178.21	Electrification de lignes	911 617.65
	Renouvellements de voies et d'installations de la ligne de contact	
32 325 707.20	Renouvellements de voies et de branchements	35 528 338.46
293 732.05	Renouvellements d'installations de la ligne de contact	478 157.80
3 608 107.07	Achat de mobilier, machines et ustensiles	3 850 624.74
	<i>Véhicules</i>	38 693 440.27
48 282 674.95	Véhicules moteurs	8 949 396.45
10 042 407.70	Voitures et fourgons	24 539 220.25
37 095 678.50	Wagons et wagons de service	4 984 057.57
1 144 588.75	Bateaux	220 766.—
—		
5 457 688.67	Immobilisations des usines électriques	7 561 217.35
4 504 289.52	Usines électriques	6 979 984.86
33 740.05	Lignes de transport	20 223.45
919 659.10	Sous-stations	561 009.04
2 626 665.90	Immobilisations des ateliers	4 049 909.20
130 141 324.02		127 255 829.19

pour l'année 1952

Compte de 1951		Compte de 1952
fr.		fr.
	Comptabilisation des dépenses de construction	
	à la charge de:	
104 713 705.94	Compte des immobilisations (Dépenses de construction actives) . . .	101 040 840.21
97 601 969.91	Chemin de fer	90 689 502.07
49 528 256.66	Immeubles et installations	53 481 658.80
48 073 713.25	Véhicules	37 207 843.27
4 873 275.63	Usines électriques	6 810 524.64
2 219 408.05	Ateliers	3 521 589.80
19 052.35	Service des bateaux sur le lac de Constance	19 223.70
25 427 618.08	Compte d'exploitation (Dépenses de construction non actives) . . .	26 214 988.98
24 435 947.19	Chemin de fer	24 935 976.87
24 226 985.49	Immeubles et installations	23 450 379.87
208 961.70	Véhicules	1 485 597.—
584 413.04	Usines électriques	750 692.71
407 257.85	Ateliers	528 319.40
130 141 324.02		127 255 829.19

Compte d'exploitation

Compte de 1951		Compte de 1952
fr.	Charges	fr.
30 382 193.01	Administration	33 404 222.60
457 001 536.96	Exploitation	472 301 580.82
17 635 605.02	Direction et charges générales	17 739 364.86
296 743 535.06	Prestations d'exploitation	305 812 925.62
9 267 839.29	Surveillance de la voie	9 481 372.31
165 149 485.32	Service des gares	170 107 793.72
37 016 098.07	Accompagnement des trains	38 668 821.44
84 734 381.58	Traction	86 917 760.15
575 730.80	Service des bateaux sur le lac de Constance	637 178.—
142 622 396.88	Entretien	148 749 290.34
81 438 244.12	Immeubles et installations	83 941 341.41
60 866 475.91	Véhicules	64 556 336.76
317 676.85	Installations et véhicules du service des bateaux sur le lac de Constance	251 612.17
13 728 672.01	Divers	13 996 327.78
501 112 401.98	Total des charges	519 702 131.20
214 370 716.06	Excédent d'exploitation	211 734 233.79
715 483 118.04		731 436 364.99

pour l'année 1952

Compte de 1951		Compte de 1952
fr.	Produits	fr.
657 238 420.35	Recettes de transport	670 735 307.66
274 354 044.81	Transport des voyageurs	299 842 494.61
21 143 502.10	Transport des bagages et envois express	23 780 552.93
22 199 794.90	Transports postaux.	28 317 592.20
5 382 806.22	Transport des animaux	6 028 626.94
334 158 272.32	Transport des marchandises	312 766 040.98
58 244 697.69	Produits divers	60 701 057.33
715 483 118.04	Total des produits	731 436 364.99

Compte de profits et pertes

Compte de 1951		Compte de 1952
fr.	Charges	fr.
127 914 204.26	Amortissements	129 083 443.15
103 913 750.71	des immobilisations	104 110 268.94
3 339 453.55	des valeurs réalisables et disponibles	4 312 174.21
661 000.—	des frais d'emprunts	661 000.—
20 000 000.—	couverture de l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »	20 000 000.—
49 638 438.33	Frais de capitaux	48 837 615.73
46 362 024.90	intérêts des engagements à longue échéance	45 885 220.75
2 923 231.81	intérêts des engagements à courte échéance	2 448 912.62
353 181.62	frais de finance	503 482.36
23 602 653.10	Versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours . . .	23 446 075.65
24 032 440.65	Allocations de renchérissement aux pensionnaires	23 664 216.15
2 500 000.—	Réserve pour la couverture de gros dommages	500 000.—
1 337 313.01	Autres charges	1 665 893.29
205 118.89	subventions	168 604.82
1 132 194.12	divers	1 497 288.47
229 025 049.35	Total des charges	227 197 243.97
8 000 000.—	Solde actif. . . .	8 146 225.21
237 025 049.35		235 343 469.18

pour l'année 1952

Compte de 1951		Compte de 1952
fr.	Produits	fr.
214 370 716.06	Excédent d'exploitation	211 734 233.79
18 992 180.10	Amortissements et intérêts internes	18 751 391.80
552 382.33	Produit de terrains et d'immeubles achetés en vue d'extension future . .	646 945.97
783 216.60	Produit des participations	901 079.05
369 829.81	Produit des valeurs réalisables et disponibles	405 834.44
1 956 724.45	Autres produits	2 903 984.13
237 025 049.35	Total des produits	235 343 469.18

Compte de 1951		Compte de 1952
fr.	Actif	fr.
1 794 537 999.38	Immobilisations	1 786 524 335.05
1 678 400 187.31	Immeubles, installations et véhicules.	1 654 705 100.95
86 373 230.48	Ouvrages inachevés	101 872 953.40
9 655 298.84	Terrains et immeubles acquis en vue d'extension future	9 836 995.95
20 109 282.75	Participations	20 109 284.75
193 727 137.52	Valeurs réalisables et disponibles	199 252 350.06
106 766 596.20	Approvisionnements de matériel	123 980 135.11
1 437 280.60	Titres en portefeuille	1 467 131.65
54 973 359.41	Débiteurs	46 793 378.90
18 315 077.81	Caisse, compte de chèques postaux, banques	13 551 414.13
12 234 823.50	Actifs transitoires	13 460 290.27
167 278 948.72	Autres articles de l'actif.	140 521 148.89
21 190 130.57	Comptes d'ordre	15 093 330.74
7 758 218.80	Frais d'émission et de conversion des emprunts	7 097 218.80
138 330 599.35	Insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure»	118 330 599.35
2 155 544 085.62		2 126 297 834. —

31 décembre 1952

Compte de 1951		Compte de 1952
fr.	Passif	fr.
417 560 214.07	Capital propre	426 085 667.07
400 000 000.—	Capital de dotation	400 000 000.—
—	Réserve légale	8 000 000.—
17 560 214.07	Réserve pour la couverture de gros dommages	18 085 667.07
1 696 081 125.66	Capital de tiers	1 655 384 435.82
1 457 400 150.—	Engagements à longue échéance	1 451 697 900.—
667 400 150.—	Emprunts consolidés	631 697 900.—
700 000 000.—	Prêts du Département fédéral des finances	700 000 000.—
90 000 000.—	Bons de dépôt en faveur de la Caisse de pensions et de secours des CFF	120 000 000.—
238 680 975.66	Engagements à courte échéance	203 686 535.82
25 454 969.24	Créance du Département fédéral des finances, compte courant . . .	23 436 240.75
42 526 215.28	Créance des caisses de secours des CFF	25 409 715.23
3 934 255.85	Titres et coupons échus	3 422 573.95
7 842 073.35	Prorata d'intérêts non échus	7 542 694.10
13 193 553.80	Obligations dérivant des rentes-responsabilité civile et des suppléments de rente en cours.	13 863 555.95
7 263 312.45	Dépôts en espèces, retenues de garantie d'entrepreneurs, etc. . . .	6 530 575.70
135 366 148.14	Créanciers divers	120 582 892.33
2 668 203.60	Banques	2 472 957.96
432 243.95	Passifs transitoires	425 329.85
3 216 657.40	Provisions	3 916 657.40
30 686 088.49	Autres articles du passif	32 764 848.50
30 686 088.49	Comptes d'ordre	32 764 848.50
8 000 000.—	Solde actif du compte de profits et pertes	8 146 225.21
2 155 544 085.62		2 126 297 834.—

Compte des immobilisations et des

Groupe d'immobilisations	Valeur immobilisée			
	au début de l'année	Changements au cours de l'exercice		à la fin de l'année
		Augmentation	Diminution	
1	2	3	4	5
	fr.	fr.	fr.	fr.
Chemin de fer	3 067 694 523.10	80 481 497.06	15 491 482.10	3 132 684 538.06
Immeubles et installations	2 191 774 622.99	47 710 541.64	12 702 005.85	2 226 783 158.78
Frais généraux (projets et direction des travaux, intérêts de construction)	194 290 845.83	—	1 226 000.—	193 064 845.83
Terrains et droits	200 331 045.81	914 987.91	666 440.—	200 579 593.72
Infrastructure:				
Ponts, viaducs et ponceaux	204 162 273.52	2 986 432.20	334 530.—	206 814 175.72
Autres ouvrages (tunnels, remblais, tranchées, ballastage)	550 521 115.64	927 571.60	247 950.—	551 200 737.24
Voie de fer	366 045 264.67	25 999 655.26	7 418 180.—	384 626 739.93
Bâtiments et installations fixes:				
Bâtiments administratifs	9 425 831.46	—	20 500.—	9 405 331.46
Bâtiments du service de l'exploitation	229 765 748.06	3 691 582.70	1 581 290.—	231 876 040.76
Installations de gare, des ateliers d'exploitation et des services accessoires	37 756 292.06	909 405.90	190 740.70	38 474 957.26
Installations de la ligne de contact	154 407 499.46	1 307 912.70	232 640.—	155 482 772.16
Télécommunications et installations de sécurité	197 524 435.93	6 455 188.85	543 510.—	203 436 114.78
Mobilier et ustensiles	47 544 270.55	4 517 804.52	240 225.15	51 821 849.92
Véhicules	875 919 900.11	32 770 955.42	2 789 476.25	905 901 379.28
Véhicules moteurs	394 398 081.52	4 922 235.85	558 301.—	398 762 016.37
Voitures et fourgons	293 404 412.75	24 797 773.70	1 038 437.65	317 163 748.80
Wagons à marchandises et de service	188 117 405.84	3 050 945.87	1 192 737.60	189 975 614.11
Usines électriques	253 282 667.19	2 460 854.28	116 260.—	255 627 261.47
Concessions et droits	3 114 671.88	137 427.10	—	3 252 098.98
Terrains	1 697 208.85	—	—	1 697 208.85
Installations hydrauliques et autres travaux d'infrastructure	88 221 908.63	1 264 665.26	—	89 486 573.89
Conduites forcées, vannes	16 599 614.49	14 784.99	—	16 614 399.48
Bâtiments des usines électriques et des sous-stations	29 490 003.06	308 956.30	—	29 798 959.36
Installations mécaniques et électriques des usines et sous- stations	69 628 865.62	680 671.83	116 260.—	70 193 277.45
Lignes de transport	42 264 390.13	—	—	42 264 390.13
Mobilier et ustensiles	2 266 004.53	54 348.80	—	2 320 353.33
Ateliers	41 177 749.73	3 167 878.10	141 738.15	44 203 889.68
Terrains	1 640 323.70	12 000.—	531.25	1 651 792.45
Chemins, voies	2 221 041.75	139 924.95	3 000.—	2 357 966.70
Bâtiments	17 334 020.98	1 232 302.70	45 190.—	18 521 133.68
Installations	9 437 586.65	960 415.40	55 738.85	10 342 263.20
Machines, mobilier et ustensiles	10 544 776.65	823 235.05	37 278.05	11 330 733.65
Service des bateaux sur le lac de Constance	3 365 430.87	19 223.70	250.—	3 384 404.57
Terrains	17 736.—	—	—	17 736.—
Bâtiments	201 674.30	—	—	201 674.30
Ports	416 321.27	—	—	416 321.27
Installations	201 753.12	—	—	201 753.12
Machines, mobilier et ustensiles	128 594.80	19 223.70	250.—	147 568.50
Bateaux	2 399 351.38	—	—	2 399 351.38
	3 365 520 370.89	86 129 453.14	15 749 730.25	3 435 900 093.78

¹⁾ Amortissement industriel supplémentaire, selon le règlement sur les amortissements, pour l'adaptation partielle des amortissements ordinaires aux frais de réacquisition

amortissements pour l'année 1952

Amortissements					Valeur au bilan			
au début de l'année	Changements au cours de l'exercice			à la fin de l'année	au début de l'année	à la fin de l'année		
	Augmentation amortissements annuels)		Diminution (Amortissements cumu- lés pour les instal- lations supprimées)					
6	7		8	9	10	11		
fr.	en % de la col. 2	fr.	fr.	fr.	fr.	en % de la col. 2	fr.	en % de la col. 5
1 556 753 019.69		96 539 041. —	9 487 564.90	1 643 804 495.79	1 510 941 503.41	49,3	1 488 880 042.27	47,5
1 031 259 007.74		51 024 006. —	7 322 043.30	1 074 960 970.44	1 160 515 615.25	52,9	1 151 822 188.34	51,7
117 574 023. —	1,5	2 914 363. —	753 040. —	119 735 346. —	76 716 822.83	39,5	73 329 499.83	38,0
—	—	—	—	—	200 331 045.81	100	200 579 593.72	100
89 271 334. —	1,5	3 062 434. —	320 430. —	92 013 338. —	114 890 939.52	56,3	114 800 837.72	55,5
178 561 116.15	1,0	5 505 211. —	161 650. —	183 904 677.15	371 959 999.49	67,6	367 296 060.09	66,6
321 464 921.10		19 581 358. —	4 326 361. —	336 719 918.10	44 580 343.57	12,2	47 906 821.83	12,5
255 264 921.10	3,0	10 981 358. —	4 326 361. —	261 919 918.10				
66 200 000. —	1)	8 600 000. —	—	74 800 000. —				
2 122 781. —	1,0	94 258. —	10 660. —	2 206 379. —	7 303 050.46	77,5	7 198 952.46	76,5
92 261 051. —	2,0	4 595 315. —	834 890. —	96 021 476. —	137 504 697.06	59,8	135 854 564.76	58,6
20 226 137.74	3,0	1 132 689. —	105 292.65	21 253 534.09	17 530 154.32	46,4	17 221 423.17	44,8
76 994 445. —	2,5	3 860 187. —	165 220. —	80 689 412. —	77 413 054.46	50,1	74 793 360.16	48,1
104 016 143. —	4,0	7 900 977. —	499 320. —	111 417 800. —	93 508 292.93	47,3	92 018 314.78	45,2
28 767 055.75	5,0	2 377 214. —	145 179.65	30 999 090.10	18 777 214.80	39,5	20 822 759.82	40,2
525 494 011.95		45 515 035. —	2 165 521.60	568 843 525.35	350 425 888.16	40,0	337 057 853.93	37,2
510 494 011.95		32 215 035. —	2 165 521.60	540 543 525.35				
15 000 000. —	1)	13 300 000. —	—	28 300 000. —				
272 016 640. —	4,0 +1)	22 975 923. —	519 744.85	294 472 818.15	122 381 441.52	31,0	104 289 198.22	26,2
151 882 747.30	4,0 +1)	15 636 177. —	1 028 182.65	166 490 741.65	141 521 665.45	48,2	150 673 007.15	47,5
101 594 624.65	2,5 +1)	6 902 935. —	617 594.10	107 879 965.55	86 522 781.19	46,0	82 095 648.56	43,2
103 669 742.12		5 701 040. —	98 380. —	109 272 402.12	149 612 925.07	59,1	146 354 859.35	57,3
866 882. —	1,0	31 147. —	—	898 029. —	2 247 789.88	72,2	2 354 069.98	72,4
—	—	—	—	—	1 697 208.85	100	1 697 208.85	100
23 942 196. —	1,5	1 323 328. —	—	25 265 524. —	64 279 712.63	72,9	64 221 049.89	71,8
9 484 367. —	3,0	497 989. —	—	9 982 356. —	7 115 247.49	42,9	6 632 043.48	39,9
8 664 796. —	2,0	589 800. —	—	9 254 596. —	20 825 207.06	70,6	20 544 363.36	68,9
39 954 423. —	3,0	2 088 866. —	98 380. —	41 944 909. —	29 674 442.62	42,6	28 248 368.45	40,2
19 652 393.12	2,5	1 056 610. —	—	20 709 003.12	22 611 997.01	53,5	21 555 387.01	51,0
1 104 685. —	5,0	113 300. —	—	1 217 985. —	1 161 319.53	51,2	1 102 368.33	47,5
23 668 545.55		1 190 363. —	— 164 056.15	25 022 964.70	17 509 204.18	42,5	19 180 924.98	43,4
—	—	—	—	—	1 640 323.70	100	1 651 792.45	100
1 075 923.30	1,5	33 316. —	— 57 835. —	1 167 074.30	1 145 118.45	51,6	1 190 892.40	50,5
9 071 479.05	2,0	346 680. —	— 154 953.85	9 573 112.90	8 262 541.93	47,7	8 948 020.78	48,3
6 337 177.60	3,0	283 128. —	43 662.35	6 576 643.25	3 100 409.05	32,9	3 765 619.95	36,4
7 183 965.60	5,0	527 239. —	5 070.35	7 706 134.25	3 360 811.05	31,9	3 624 599.40	32,0
3 028 876.22		66 414. —	160. —	3 095 130.22	336 554.65	10,0	289 274.35	8,5
—	—	—	—	—	17 736. —	100	17 736. —	100
201 674.30	2,0	—	—	201 674.30	—	—	—	—
416 321.27	1,5	—	—	416 321.27	—	—	—	—
201 753.12	3,0	—	—	201 753.12	—	—	—	—
90 009.20	5,0	6 430. —	160. —	96 279.20	38 585.60	30,0	51 289.30	34,8
2 119 118.33	2,5	59 984. —	—	2 179 102.33	280 233.05	11,7	220 249.05	9,2
1 687 120 183.58	3,27 2)	103 496 858. —	9 422 048.75	1 781 194 992.83	1 678 400 187.31	49,9	1 654 705 100.95	48,2

2) Taux moyen, calculé sur le total de la valeur immobilisée, sans les terrains et sans les installations complètement amorties du service des bateaux sur le lac de Constance

Clôtures du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes 1903—1952

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⁾
1949	635 528 825	503 546 191	131 982 634	160 775 256	200 542 000	—	39 766 744	1949
1950	641 868 714	487 036 400	154 832 314	177 210 906	177 210 906	— ⁷⁾	—	1950
1951	715 483 118	501 112 402	214 370 716	237 025 049	229 025 049	8 000 000	—	1951
1952	731 436 365	519 702 131	211 734 234	235 343 469	227 197 244	8 146 225	—	1952

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. Il s'agit du premier arrêté après l'assainissement; les résultats des années antérieures ne peuvent être comparés avec ceux des années suivantes, parce que le compte de profits et pertes avait été débité d'une manière insuffisante au chapitre des charges.

6) A partir du 1er janvier 1948, un nouveau système comptable a été introduit; dès cette date, les résultats ne sont pas comparables à ceux des années antérieures.

7) L'excédent des produits de fr. 1 669 400,65 a été porté, selon décision du Département des postes et chemins de fer, au compte de profits et pertes pour amortir l'insuffisance d'amortissement.

Recettes de transport 1903—1952

Année	Transport des voyageurs		Transport des bagages, animaux et marchandises		Transports postaux		Total	Année
	fr.	%	fr.	%	fr.	%	fr.	
1903	43 909 319	41,40	61 226 977	57,73	917 046	0,87	106 053 342	1903
1904	45 427 823	41,61	62 716 318	57,45	1 021 227	0,94	109 165 368	1904
1905	48 154 781	41,89	65 744 469	57,19	1 063 915	0,92	114 963 165	1905
1906	53 516 096	42,17	72 235 881	56,91	1 169 517	0,92	126 921 494	1906
1907	56 283 797	41,18	79 156 691	57,92	1 233 355	0,90	136 673 843	1907
1908	58 046 388	42,78	76 377 584	56,28	1 279 025	0,94	135 702 997	1908
1909	66 457 152	41,86	90 652 214	57,11	1 635 818	1,03	158 745 184	1909
1910	75 598 155	42,03	102 378 861	56,92	1 884 736	1,05	179 861 752	1910
1911	77 855 305	41,31	108 602 135	57,62	2 011 177	1,07	188 468 617	1911
1912	79 741 480	40,33	115 789 503	58,57	2 166 191	1,10	197 697 174	1912
1913	84 589 152	41,51	116 985 400	57,40	2 214 711	1,09	203 789 263	1913
1914	72 133 759	41,18	101 200 404	57,77	1 833 897	1,05	175 168 060	1914
1915	56 116 761	33,59	109 206 815	65,38	1 721 506	1,03	167 045 082	1915
1916	63 028 485	34,80	116 704 138	64,43	1 396 750	0,77	181 129 373	1916
1917	69 688 729	37,01	116 800 929	62,02	1 822 648	0,97	188 312 306	1917
1918	74 016 223	32,83	149 075 283	66,13	2 333 247	1,04	225 424 753	1918
1919	99 726 666	30,31	226 441 552	68,82	2 881 095	0,87	329 049 313	1919
1920	123 252 769	32,34	254 723 277	66,84	3 131 359	0,82	381 107 405	1920
1921	124 806 120	37,60	201 929 111	60,83	5 210 683	1,57	331 945 914	1921
1922	121 130 924	37,23	199 117 541	61,20	5 114 351	1,57	325 362 816	1922
1923	127 163 161	36,52	214 472 581	61,60	6 530 811	1,88	348 166 553	1923
1924	132 450 507	34,74	242 197 584	63,54	6 543 692	1,72	381 191 783	1924
1925	139 564 246	38,56	215 545 496	59,56	6 794 880	1,88	361 904 622	1925
1926	137 397 163	38,98	207 954 938	59,00	7 103 473	2,02	352 455 574	1926
1927	142 821 280	38,60	219 471 693	59,32	7 704 755	2,08	369 997 728	1927
1928	151 367 138	38,65	231 603 831	59,13	8 692 994	2,22	391 663 963	1928
1929	156 241 518	38,87	236 592 537	58,86	9 111 198	2,27	401 945 253	1929
1930	159 120 836	40,68	222 976 383	57,00	9 080 093	2,32	391 177 312	1930
1931	150 722 568	40,36	213 919 834	57,28	8 808 353	2,36	373 450 755	1931
1932	136 755 361	41,35	185 984 621	56,23	8 014 890	2,42	330 754 872	1932
1933	135 213 517	41,71	181 132 330	55,88	7 824 175	2,41	324 170 022	1933
1934	133 214 665	41,47	180 445 260	56,17	7 596 525	2,36	321 256 450	1934
1935	126 344 291	41,69	169 504 256	55,94	7 192 081	2,37	303 040 628	1935
1936	120 168 760	43,02	152 268 879	54,51	6 883 781	2,47	279 321 420	1936
1937	133 034 132	41,11	180 915 622	55,91	9 645 080	2,98	323 594 834	1937
1938	131 906 116	42,88	165 849 289	53,91	9 867 589	3,21	307 622 994	1938
1939	133 639 884	38,42	204 600 573	58,83	9 566 861	2,75	347 807 318	1939
1940	126 217 605	35,47	238 444 624	62,09	9 382 241	2,44	384 044 470	1940
1941	151 620 250	36,73	268 257 812	60,96	10 162 903	2,31	440 040 965	1941
1942	176 811 536	39,09	264 657 609	58,50	10 900 906	2,41	452 370 051	1942
1943	193 685 406	41,92	256 485 920	55,52	11 834 428	2,56	462 005 754	1943
1944	222 580 181	45,84	249 906 471	51,47	13 050 370	2,69	485 537 022	1944
1945	254 254 183	51,58	224 048 880	45,45	14 666 461	2,97	492 969 524	1945
1946	258 239 672	45,80	290 276 592	51,48	15 314 482	2,72	563 830 746	1946
1947	269 966 812	44,14	325 410 151	53,21	16 211 791	2,65	611 588 754	1947
1948	276 623 663	44,64	326 384 509	52,67	16 647 060	2,69	619 655 232	1948
1949	278 250 472	47,77	287 596 484	49,38	16 600 721	2,85	582 447 677	1949
1950	263 788 911	44,73	308 871 091	52,38	17 034 635	2,89	589 694 637	1950
1951	274 354 045	41,74	360 684 580	54,88	22 199 795	3,38	657 238 420	1951
1952	299 842 495	44,70	342 575 221	51,08	28 317 592	4,22	670 735 308	1952

