

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1932)

Artikel: Rapport sur la gestion pendant l'année 1932 présenté par la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale

Autor: Schrafl.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-675967>

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

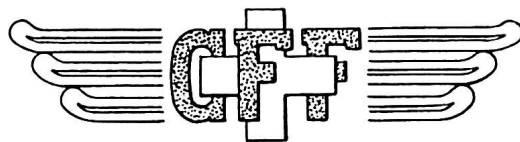
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 16.04.2026

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



Rapport

sur la

gestion pendant l'année 1932

présenté par la

Direction générale des chemins de fer fédéraux

au

Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale.

Monsieur le président de la Confédération,

Messieurs les conseillers fédéraux,

Pour nous conformer à l'article 5 de la loi fédérale sur l'organisation et l'administration des chemins de fer fédéraux, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur la gestion et les comptes de

notre entreprise pour 1932, en vous priant de vouloir bien le soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

I. Etendue du réseau.

La longueur des lignes appartenant à la Confédération accusait, à fin 1932, les chiffres suivants:

longueur réelle 2875,733 km, longueur exploitée 2935,083 km

Dont sont remises à bail par les chemins de fer fédéraux les lignes de:

Bâle - C. F. F.— St- Jean (frontière)	5,281 km	
Wohlen—Bremgarten	7,011 »	
Wattwil—Ebnat-Kappel	4,854 »	17,146 »

La longueur de notre propre réseau, exploité à nos propres frais, est de 2917,937 km

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

Nyon—Crassier La Rippe (frontière)	5,941 km	
Vevey—Puidoux-Chexbres	7,825 »	13,766 »

La longueur totale du réseau exploité nos propres frais (y compris les lignes prises à bail, mais non les lignes remises à bail) est de 2931,703 km

Elle se répartit comme il suit entre les trois arrondissements:

1 ^{er} arrondissement	953,784 km
1 ^e arrondissement	976,487 »
1 ^e arrondissement	1001,432 »

Les chemins de fer fédéraux participent l'exploitation d'autres lignes de la manière suivante:

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

ligne des marchandises Bâle chemins de fer du Reich—Petit-Huningue-Port du Rhin	4,005 km	
Crassier La Rippe (frontière) —Divonne—Les Bains	3,202 »	
Delle (frontière)—Delle	0,440 »	
Koblenz (frontière)—Waldshut	1,743 »	9,300 km

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

Pont—Brassus	13,259 km	
Les Verrières (frontière)—Pontarlier	11,284 »	
Moutier—Longeau	12,979 »	
Iselle (frontière de propriété)—Domodossola	19,068 »	
Pino (frontière)—Luino	14,639 »	71,229 »

c. ils assurent le service de la traction sur la ligne Bulle—Romont 18,092 »

La longueur des lignes à l'exploitation desquelles notre administration concourt est ainsi de 98,711 km

La longueur totale du réseau exploité par les chemins de fer fédéraux à leurs propres frais (y compris les lignes prises à bail, mais non les lignes remises à bail) et des lignes à l'exploitation desquelles ils concourent s'élève à . . . 3030,414 km

II. Situation générale et résultats financiers.

Dans notre rapport de gestion pour l'exercice de 1931, nous écrivions déjà :

« La crise actuelle est beaucoup plus étendue et profonde. Elle s'est aggravée depuis la fin de l'année écoulée et aucun indice ne permet d'entrevoir une amélioration prochaine. Les commandes font toujours défaut à l'industrie, et les affaires se ralentissent singulièrement dans le commerce de gros. Les barrières douanières et les ordonnances sur les devises entravent artificiellement les échanges et paralysent le tourisme. »

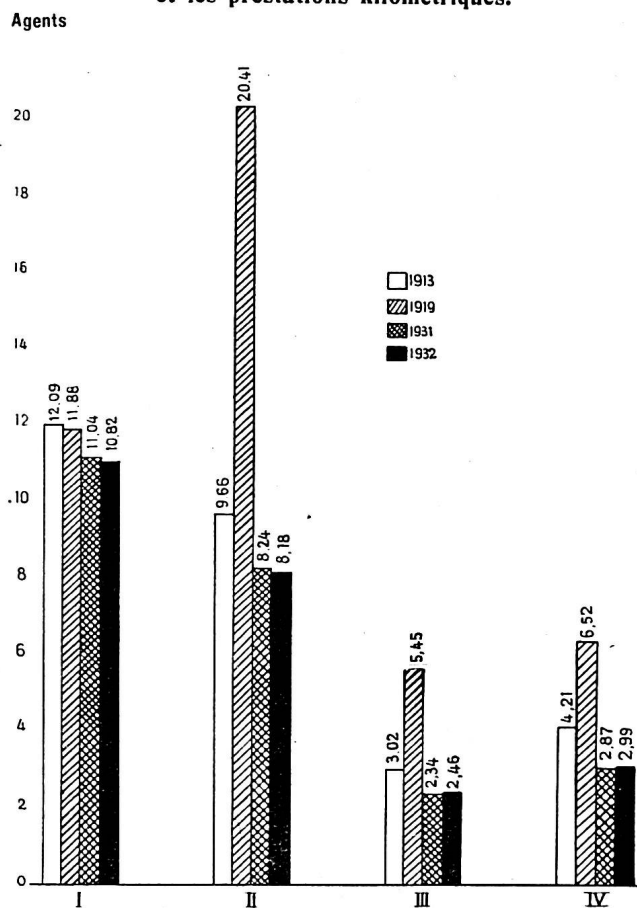
Depuis lors, la situation ne s'est améliorée sous aucun rapport. Bien au contraire, la crise s'est accentuée et rien ne permet de prévoir un redressement. Dans les premiers mois de l'année courante, les recettes de transport ont de nouveau diminué de quelque 8 %. Elles continuent donc à fléchir au même rythme que depuis deux ans. Nous tâchons de parer aux effets de cet inquiétant phénomène en réduisant autant que possible le nombre de nos agents et en comprimant les dépenses dans la mesure où nous pouvons le faire sans nuire à la sécurité du service. Nous avons commencé l'année 1933 avec un personnel dont l'effectif était de 1528 unités plus bas qu'au mois de janvier de l'année précédente. Aussi les dépenses d'exploitation pour les premiers mois du présent exercice ont-elles été de 6 % plus faibles que celles de la période correspondante de 1932. Il ne faut toutefois pas oublier qu'en raison de nos institutions sociales, la réduction de l'effectif de notre personnel ne se traduit pas purement et simplement par une économie. Elle est une source de charges considérables pour la caisse de pensions. Si l'on ajoute à tout cela la situation économique générale et ses diverses répercussions, on ne peut se dissimuler que la situation de notre entreprise devient de jour en jour plus sérieuse et plus inquiétante. Nous devons fortement insister sur ce point, surtout à l'intention de ceux qui envisagent à tort la réglementation légale de la répartition du trafic entre le rail et la route comme un problème peu urgent et d'importance secondaire. Mais nous le disons aussi pour ceux qui croient encore qu'on pourra finalement renoncer à réadapter les traitements et les salaires aux nouvelles conditions d'existence. Les autres mesures qu'il y a lieu de prendre pour assainir la situation financière des chemins de fer fédéraux ont fait l'objet d'un rapport spécial, qui a été approuvé le 7 février 1933 par le Conseil d'administration et qui a été remis aux autorités politiques supérieures de la Confédération.

Les conditions économiques internes ont empiré. On s'en rend compte surtout par la forte régression du commerce avec l'étranger. En 1931, le total des importations avait accusé, par rapport à 1930, une augmentation de 6,5 % pour ce qui est de la quantité, et une diminution de 15,5 % pour ce qui concerne la valeur. En 1932, ce total est tombé de 9,11 millions de tonnes qu'il était en 1931 à 8,74 millions, c'est-à-dire de 370 000 tonnes ou 4,1 %; traduite en valeur, la baisse a été de 488 millions de francs ou 21,7 % (2251 millions en 1931, 1763 millions en 1932). La régression s'est manifestée en particulier sur les matières suivantes :

bois (122 800 t), fer (75 900 t), minéraux, charbons (71 100 t) et engrais (70 500 t). Si le recul des tonnes importées n'a pas dépassé 4,1 %, c'est sans doute, au moins en partie, aux mesures de caractère commercial et douanier attendues pour la fin de 1932 qu'il faut l'attribuer.

Figure 1.

Rapport entre l'effectif du personnel d'exploitation et les prestations kilométriques.



I = par km de ligne (longueur exploitée)

II = par 10 000 km-trains

III = par 100 000 km-essieux

IV = par 1 000 000 de tonnes-kilomètres brutes

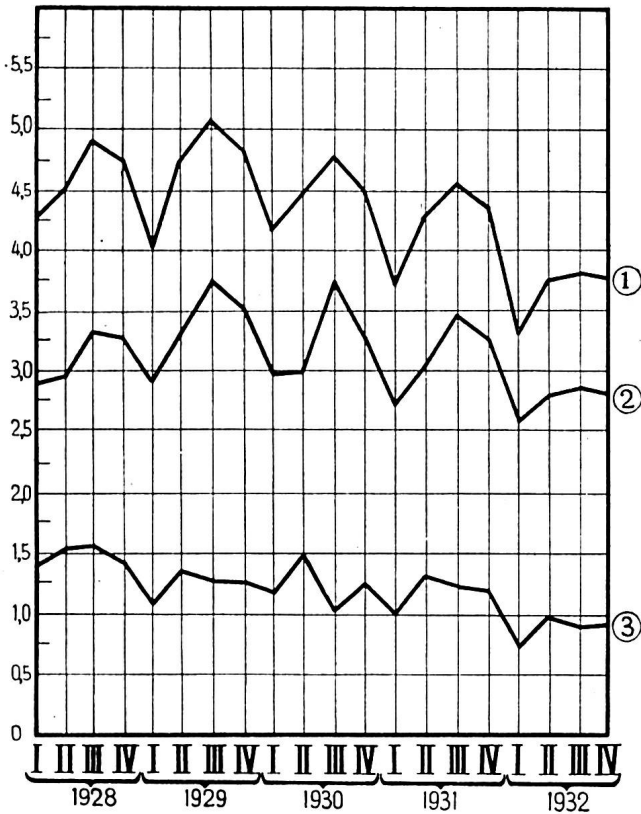
Les exportations, elles aussi, ont été entravées par la situation mondiale et par la politique protectionniste des différents Etats. En 1931 déjà, elles étaient tombées de 24,2 % quant au tonnage, et de 23,7 % quant à la valeur. Une nouvelle dépression a été enregistrée en 1932. Le total des tonnes exportées est passé de 697 000 à 457 000, c'est-à-dire qu'il est tombé de 240 000 ou 34,5 %. De son côté, la valeur des marchandises exportées, qui avait été de 1349 millions de tonnes en 1931, fut en 1932 de 801 millions seulement, ce qui représente une diminution de 548 millions de francs, ou 40,6 %. Le notable recul des quantités exportées porte surtout sur les minéraux (70 600 t), le fer (35 200 t), les denrées alimentaires animales (21 400 t) et les machines (19 300 t).

Les restrictions croissantes apportées aux échanges internationaux ont aussi influencé très défavorablement le trafic de transit. La régression,

Figure 2.

Trafic-marchandises interne des C. F. F. et trafic d'importation, d'exportation et de transit pendant les divers trimestres des années 1928 à 1932.

1 Trafic total des C.F.F. 2 Importations, exportations et transit. 3 Trafic interne.
Millions de tonnes



de 28 %, s'est produite spécialement sur les minéraux (369 000 t), les métaux (118 000 t) et les bois (101 000 t).

Ce mouvement général de recul a également affecté le *trafic interne*, qui a souffert notamment de la crise sévissant dans l'agriculture et l'industrie.

La chute des prix sur le terrain international a entraîné celle de l'indice suisse du commerce de gros, qui, celui de 1914 étant pris pour base, à raison de 100, est tombé au cours de 1932 de 101 à 92, c'est-à-dire plus bas qu'il n'était avant la guerre, tandis que l'indice national du coût de la vie (100 en 1914) passait de 144 à 134, avec une moyenne annuelle de 138.

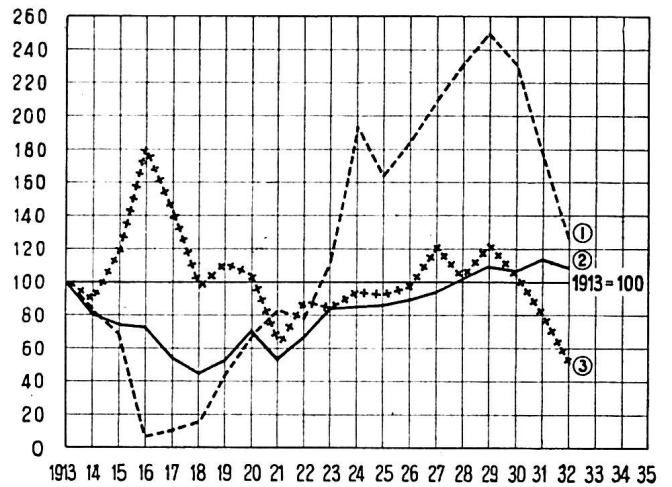
Sous l'influence des conditions économiques défavorables, les résultats d'exploitation des chemins de fer fédéraux ont encore empiré. Dans le *service des voyageurs*, le nombre des personnes transportées qui, en 1931, avait diminué de 3,6 millions ou 2,8 % par rapport à 1930, est tombé, pour 1932, de 124,3 millions à 116,9 millions. Ce recul de 7,4 millions, ou 6 %, est dû pour une part à la diminution du nombre des ouvriers transportés par abonnements. L'année 1932 accuse une régression de 11 millions, ou 8,6 %, par rapport au chiffre de 1930, qui constituait un maximum, mais elle est cependant encore en progrès de 22,3 millions de voyageurs, ou 23,6 %, sur la dernière année d'avant-guerre.

Les recettes du service des voyageurs ont été de 136,7 millions de francs, contre 150,7 en 1931.

Figure 3.

Importations, exportations et transit. Trafic de 1913 = 100.

1 Transit. 2 Importations. 3 Exportations.



Le fléchissement est donc de 14 millions de francs, ou 9,3 %. Entre 1930 et 1931, il avait été de 8,4 millions, ou 5,3 %.

De 1931 à 1932, les principaux chemins de fer étrangers ont enregistré les régressions suivantes dans les recettes-voyageurs: chemins de fer allemands du Reich 21,7 %; grands réseaux français 15,9 %; chemins de fer fédéraux autrichiens 11,5 %; chemins de fer italiens de l'Etat 11 %; Société nationale des chemins de fer belges 13,8 %; grands réseaux anglais 6,3 %; chemins de fer américains 31,6 %.

Le *trafic des marchandises*, particulièrement sensible aux fluctuations de la situation économique, a évolué de façon encore plus défavorable sous l'influence de l'aggravation de la crise et de la concurrence de l'automobile. Le tonnage total (bagages, animaux, transports postaux et marchandises), qui l'année précédente avait déjà diminué de 750 000

Figure 4.

Prestations kilométriques de 1913 à 1932.

- 1 = Kilomètres-essieux
- 2 = Tonnes-kilomètres brutes
- 3 = Kilomètres-locomotives
- 4 = Kilomètres-trains

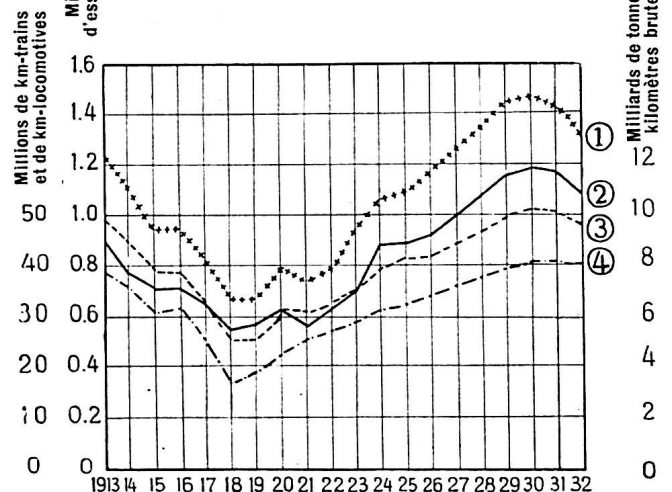
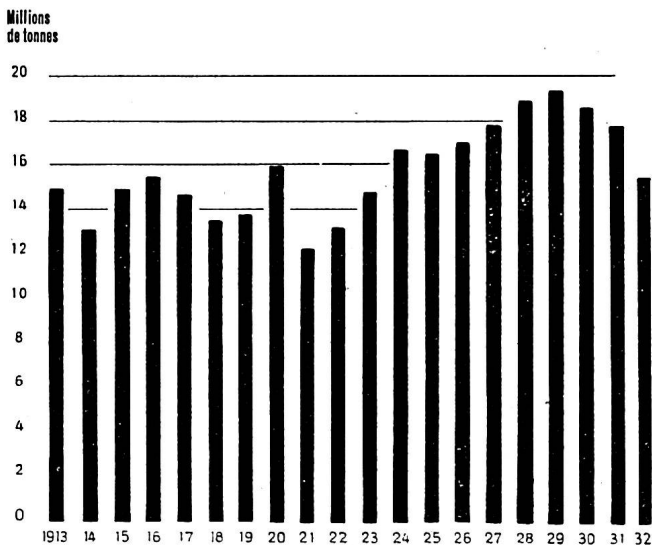


Figure 5.

Marche de l'ensemble du trafic des marchandises 1913-1932.



tonnes, ou 4,1 %, est tombé de 17,8 millions de tonnes, chiffre de 1931, à 15,3 millions de tonnes en 1932, ce qui représente une nouvelle baisse de 2,5 millions ou 14,0 %. Comparés aux chiffres de 1929, où le trafic des marchandises avait atteint son point culminant, ceux de 1932 accusent un fléchissement de 20,6 %. En 1932, il n'a été transporté que 290 000 tonnes, ou 1,9 %, de plus que pendant la dernière année d'avant-guerre. Pour ce qui est du trafic-marchandises pur, la régression de 1931 à 1932 a été de 2,3 millions de tonnes, ou 13,8 %. Elle a frappé les classes d'expéditions partielles pour 266 000 tonnes, les classes générales de wagons complets pour 127 000 tonnes, les classes des tarifs spéciaux pour 289 000 tonnes et les transports au bénéfice de tarifs exceptionnels pour 1 662 000 tonnes.

Les recettes-marchandises, de 222,7 millions de francs en 1931, sont tombées à 194 millions, c'est-à-dire de 28,7 millions de francs ou 12,9 %.

Figure 7.

Répartition des recettes d'exploitation en 1932.

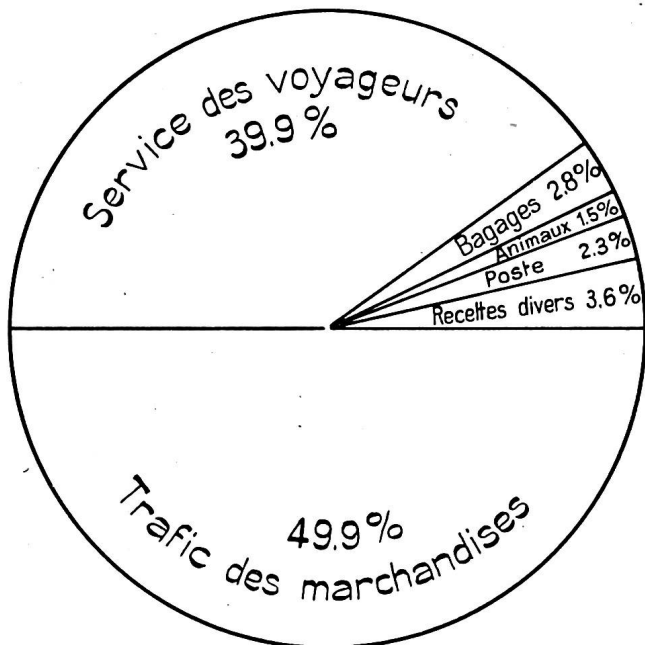
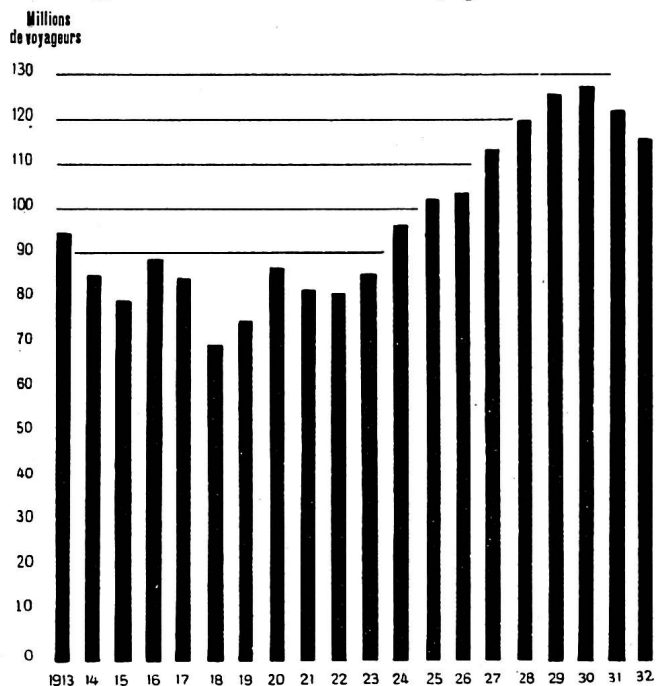


Figure 6.

Développement du mouvement des voyageurs 1913-1932.

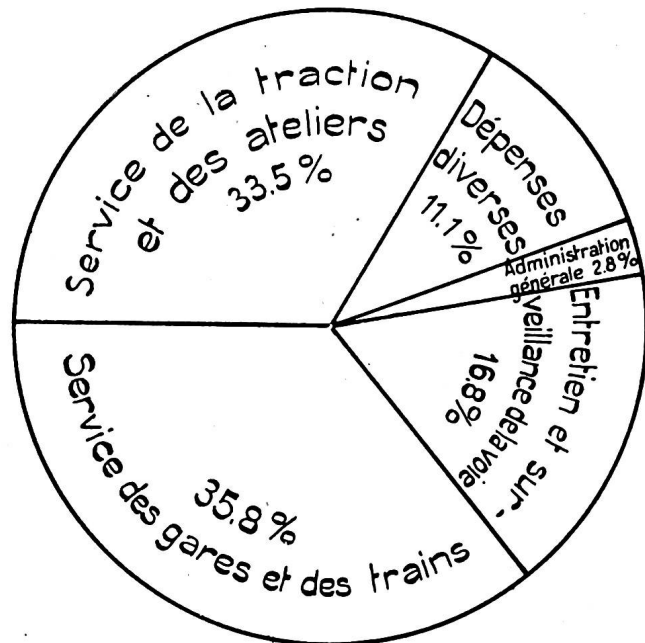


A cette moins-value, les marchandises ont participé pour 25,0 millions de francs, ou 12,9 %, les bagages pour 1,7 million, ou 15,2 %, les animaux pour 0,9 million, ou 14 %, et les transports postaux pour 0,8 million, ou 9 %.

Autant que nous sommes renseignés, le fléchissement des recettes-marchandises de 1931 à 1932 a été de 25,1 % sur les chemins de fer allemands du Reich, de 14,5 % sur les principaux chemins de fer français, de 17,3 % sur les chemins de fer fédéraux autrichiens, de 15,1 % sur les chemins de fer italiens de l'Etat, de 23,4 % sur le réseau belge, de 10,7 % sur les principaux chemins de fer britanniques et de 24,4 % sur les chemins de fer américains.

Figure 8.

Répartition des dépenses d'exploitation en 1932.



Les recettes de transport des chemins de fer fédéraux ont atteint, au cours des trois dernières années, les chiffres suivants :

1930	1931	1932
fr. 391 177 312	fr. 373 450 755	fr. 330 754 572

Elles ont donc diminué, entre 1930 et 1932, de 60,4 millions de francs, ou 15,5 %. Si la moins-value de 1931, par rapport à 1930, n'a été que de 4 1/2 %, elle s'est élevée en 1932, comparativement à l'année précédente, à la somme de 42,7 millions de francs, ou 11,4 %.

Les autres recettes d'exploitation n'ont pas subi de modifications importantes. Elles ont été de 12,2 millions de francs en 1932, au regard de 13,5 millions en 1931.

La fourniture d'énergie électrique à des tiers avait rapporté aux usines, en 1931, 576 000 francs; en 1932, la recette a été de 1 082 000 francs. Le produit des valeurs et des créances n'a pas été, en 1932, aussi important que les années précédentes; celui des intérêts des capitaux consacrés aux nouvelles constructions a également été moins élevé. Par rapport à 1931, ces montants furent en 1932 de 597 000 francs plus faibles. En remboursant par anticipation l'emprunt de 75 millions de francs, contracté en 1923 auprès de la « Société suisse d'assurances générales sur la vie humaine », nous

avons fait un gain de cours de 5,8 millions de francs, que nous avons employé à amortir des frais d'émission.

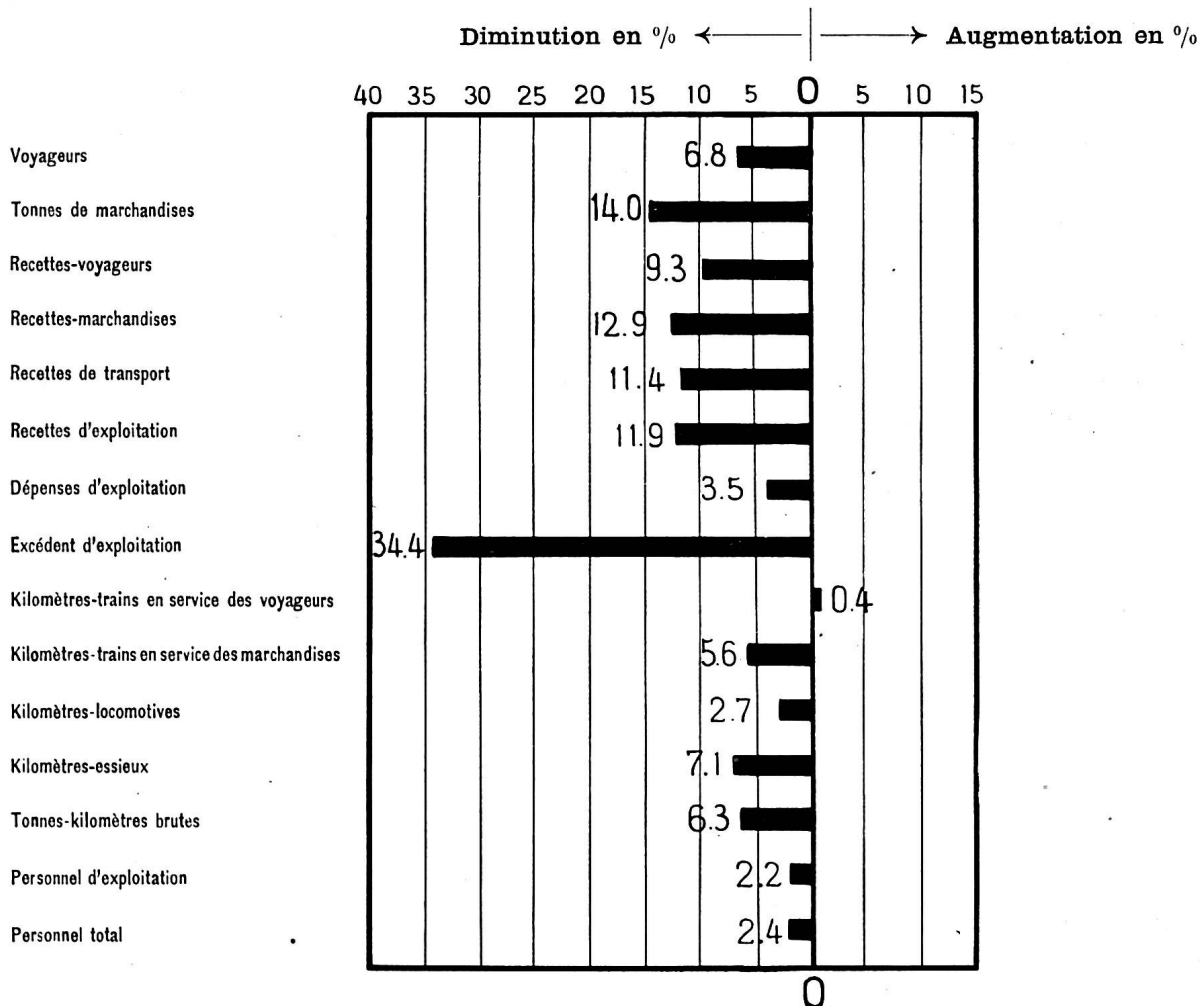
Parmi les dépenses totales de l'entreprise ferroviaire les frais qui ne dépendent pas de l'intensité du trafic jouent un très grand rôle. Dans les *frais fixes*, il faut compter non seulement les intérêts des capitaux et la plus grande partie des amortissements, mais aussi une notable fraction des frais de personnel et des dépenses matérielles. Ces dépenses ne peuvent être réduites que dans une très faible mesure.

On peut, en revanche, réaliser certaines économies en diminuant les *prestations d'exploitation*. Toutefois, nous avons cru devoir renoncer jusqu'ici à réduire l'horaire des trains de voyageurs, étant donné que nous disposons d'agents et de véhicules en nombre suffisant, et qu'un horaire incomplet et défectueux serait plutôt de nature à alimenter la concurrence de l'automobile. Aussi l'horaire du service des voyageurs n'a-t-il subi par rapport à l'année précédente que de légères modifications. Les prestations kilométriques ont quelque peu augmenté; le nombre de kilomètres-trains est passé de 28 587 000 à 28 687 000. Dans le trafic des marchandises, en revanche, ces prestations ont diminué de 11,5 millions à 10,8 millions de kilomètres-trains. La régression est donc de 6,2 %.

Dép. carter

Figure 9.

Evolution des C. F. F. de 1931 à 1932.



Le recul du trafic a eu surtout une très grande répercussion sur le nombre des kilomètres-essieux. En 1930, les trains de voyageurs avaient parcouru au total 738,7 millions de kilomètres-essieux et, en 1931, 743,6 millions, mais du fait des restrictions apportées à la composition des trains, nous n'avons plus, en 1932, que 725 millions de kilomètres-essieux, c'est-à-dire 2,5 % de moins que l'année précédente. Le fléchissement est encore plus considérable en ce qui concerne les trains de marchandises. Ceux-ci avaient représenté, au total, 741,7 millions de kilomètres-essieux de wagons en 1929, 728,3 millions en 1930 et 678,6 millions en 1931. En 1932, ce total est tombé à 526,2 millions, ce qui représente un recul de 22,5 % par rapport à 1931. Dans l'espace des trois dernières années, le nombre de kilomètres-essieux a diminué de 29 %.

Les dépenses pour le bien-être du personnel grèvent très lourdement les comptes des chemins de fer fédéraux. Conformément au plan d'assainissement adopté en 1928, l'administration doit verser, pour 1932, 27 millions de francs à la caisse de pensions et de secours. En vertu de la décision du Conseil d'administration du 1^{er} octobre 1921, elle doit, en outre, bonifier un taux d'intérêt de 5 % pour les placements de la caisse. Compte tenu des contributions versées à la caisse d'assurance-accidents et à la caisse des malades, les charges sociales des chemins de fer fédéraux ont atteint 33 478 000 francs en 1932, c'est-à-dire 15 % du total des dépenses pour le personnel. En 1931, ces charges avaient été de 31 955 000 francs.

Les *amortissements* effectués en 1932 consistent en versements au fonds de renouvellement, en amortissements sur les installations supprimées, en amortissements sur le capital d'établissement des ateliers, des bateaux et des chantiers ainsi

qu'en amortissements sur les valeurs et les créances. Ils se répartissent comme il suit sur les différents chapitres de la fortune des chemins de fer fédéraux :

Exploitation	fr. 21 777 900
Economat.	» 2 136
Ateliers	» 903 940
Usines	» 2 697 118
Bateaux et chantiers.	» 67 165
<hr/>	
Installations et matériel d'exploitation	fr. 25 448 259
Valeurs et créances	» 510 690
<hr/>	
Total des amortissements	fr. 25 958 949

Aux montants ci-dessus doivent être ajoutés l'amortissement légal du capital d'établissement (5 700 937 francs), l'amortissement du déficit du fonds des chemins de fer (162 500 francs), ainsi qu'un versement au fonds d'assurance contre les incendies et les accidents (436 885 francs).

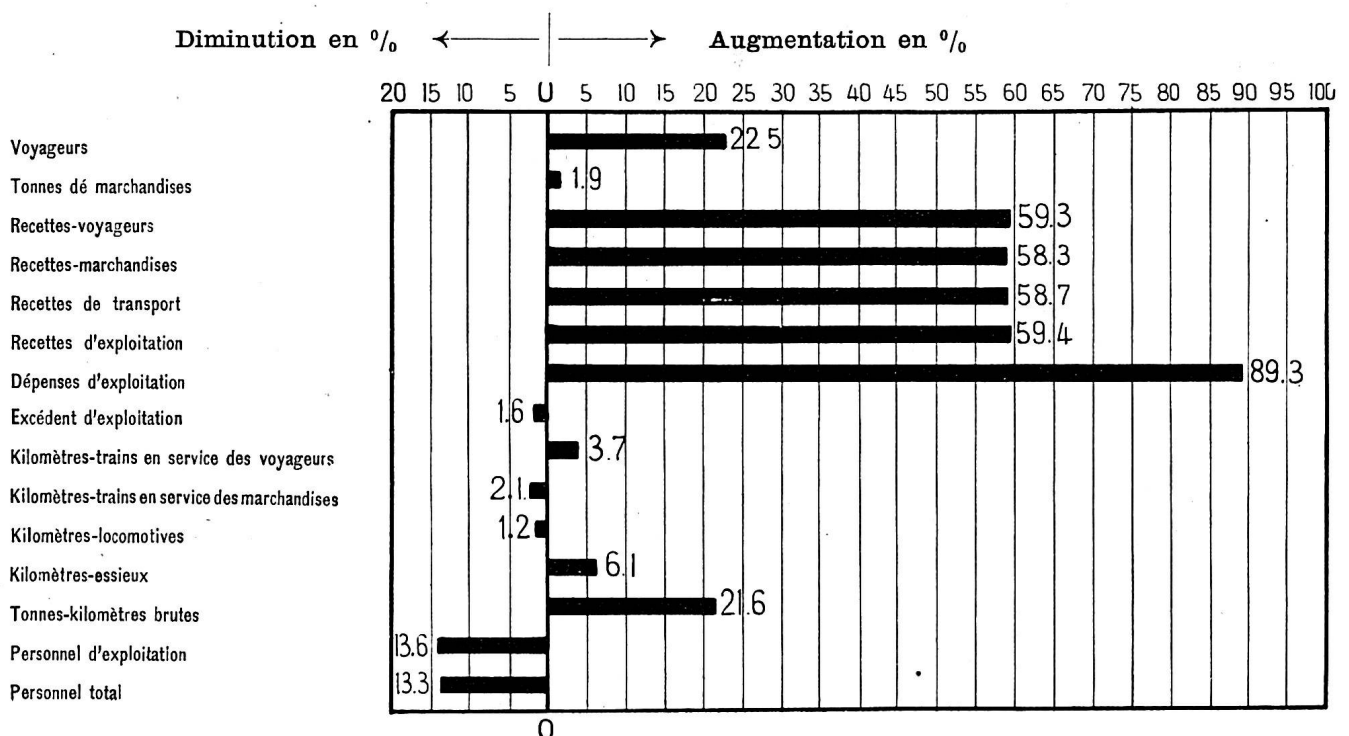
En 1932, la charge nette des intérêts a été de 111 141 246 francs, alors que l'année précédente elle s'était chiffrée par 109 063 297 francs; l'augmentation est donc de 2 077 949 francs.

Le total de la dette nette, qui était de 2 867 020 811 francs en 1931, est passé en 1932 à 2 968 016 607 francs. Il s'est donc accru de 100 995 796 francs, dont 58 362 218 francs sont représentés par des dépenses de construction et des frais d'installation des entreprises accessoires. Le reste provient du déficit d'exploitation.

L'année 1932 accuse un déficit de 49 823 204 francs. En 1931, il avait été de 10 073 660 francs. L'amortissement légal du capital d'établissement, les versements aux fonds spéciaux, ainsi que les

Figure 10.

Evolution des C. F. F. de 1913 à 1932.



contributions ordinaires et extraordinaires à la caisse de pensions et de secours ont été effectués pour 1932 conformément aux prescriptions légales et réglementaires.

Les mesures que nous envisageons pour assainir la situation financière des chemins de fer fédéraux ayant fait, comme il est dit plus haut, l'objet d'un *rapport spécial*, qui a été approuvé le 7 février 1933

par le Conseil d'administration et adressé au Conseil fédéral, nous renonçons à traiter ce problème dans le présent rapport de gestion.

Ce rapport du 7 février 1933 prévoyait pour l'année 1932 un déficit de 45 millions de francs. En réalité, ce chiffre a été dépassé. C'est une raison de plus pour que le programme de redressement financier soit exécuté sans retard.

III. Affaires administratives générales.

A. Relations internationales.

1. La *Délégation internationale du Simplon* s'est réunie à Berne les 6 et 7 mai et 23 et 24 septembre pour discuter les questions habituelles d'horaires et de tarifs, ainsi que pour prendre connaissance des comptes de construction et d'exploitation de la ligne Brigue-Iselle.

2. Le *Comité international des transports par chemins de fer* s'est réuni sous notre présidence à Paris du 21 au 23 juin. Il a discuté, entre autres questions, l'introduction de nouvelles dispositions complémentaires uniformes dans les deux conventions internationales concernant le trafic des voyageurs, des bagages et des marchandises, ainsi que l'amendement de certaines dispositions déjà en vigueur. Les autres objets à l'ordre du jour se rapportaient aux relations entre administrations affiliées à l'Union.

3. Les *Commissions de l'Union internationale des chemins de fer* ont tenu leur session annuelle du 18 au 30 avril, à Lugano. Nous étions représentés comme par le passé dans la commission du trafic-marchandises, dont nous occupons la présidence, dans les commissions qui traitent l'échange du matériel roulant et les questions techniques et à la sous-commission du frein, que nous présidons également. Parmi les nombreux objets à l'ordre du jour, nous mentionnerons les suivants: indications à porter dans les tarifs en vue de permettre au chemin de fer de renseigner les voyageurs sur les gares où le dédouanement des bagages peut ou doit avoir lieu; modification des taux de commissions accordés aux agences pour la vente des billets directs internationaux; création de billets de conjonction semi-circulaires (par exemple: Sud des Alpes) et, éventuellement, présentation d'un tarif-type; modification des conditions-types d'un tarif international pour le transport des voyageurs en groupe; concurrence et coopération entre chemin de fer et automobile en matière de transport-voyageurs et de transport-marchandises; établissement d'un indicateur de distances pour les principales relations; établissement des conditions pour les transports des marchandises combinés par voie ferrée et par voie aérienne; admission dans le trafic international par voie ferrée de titres de transports négociables; améliorations à apporter à la statistique internationale des chemins de fer; unification des méthodes statistiques, notamment des méthodes employées pour l'établissement de la statistique comptable; remaniement du règlement international concernant les wagons de particuliers; admission, en trafic international, du frein Hildebrand-Knorr pour trains de marchandises; détermination de la valeur du coefficient γ pour le calcul des poids-freins des freins de trains de marchandises admis en trafic international; unification des

prescriptions concernant la construction et le traitement des wagons spéciaux servant au transport des gaz à l'état liquide, des gaz comprimés et des gaz dissous sous pression; prescriptions pour l'utilisation des containers en trafic international; étude des conditions à remplir dans la construction des caisses des wagons frigorifiques, en vue de réaliser sous le rapport de l'isolation le minimum d'efficacité nécessaire; enquêtes concernant l'influence des grands froids sur la voie et l'efficacité des moyens de défense.

Les commissions pour le trafic-marchandises, pour les décomptes et les charges, pour l'échange du matériel roulant et pour les questions techniques se réunirent encore une fois à Grenoble à la fin de septembre pour s'occuper d'un certain nombre d'affaires qu'elles n'avaient pas pu liquider dans leur session ordinaire de Lugano. La commission pour les questions techniques étudia à cette occasion, entre autres points, le programme normal des essais auxquels il y a lieu de soumettre n'importe quel type nouveau de frein continu pour trains de marchandises, en vue de son admission en trafic international.

La sous-commission du frein de la V^e commission, présidée par notre administration, s'est occupée au cours de divers séances des importantes questions suivantes:

Essais avec le frein Hildebrand-Knorr et avec le frein à air comprimé Hardy pour trains de marchandises; préparatifs en vue de la démonstration des freins Transit, Matrossov et Lipkowski pour trains de marchandises; compléments aux 33 conditions auxquelles doit satisfaire un frein continu pour trains de marchandises; le poids-frein, détermination de la valeur du coefficient γ pour les freins continus pour trains de marchandises; application au frein Westinghouse d'un dispositif mécanique pour le freinage de la charge; établissement des conditions auxquelles un frein continu pour trains de voyageurs doit satisfaire en trafic international; uniformisation de la nomenclature des accessoires de freins; emploi des régulateurs automatiques de timonerie sur les wagons freinés à l'air comprimé.

Le comité de gérance et l'assemblée générale ont délibéré dans leurs séances de novembre, à Paris, sur les propositions des commissions.

4. L'*Union des administrations de chemins de fer de l'Europe centrale* (l'ancienne Union des administrations allemandes de chemins de fer) a tenu, du 14 au 15 septembre 1932, une session à Cologne. Nous y étions représentés. L'assemblée générale a pris connaissance des rapports sur l'activité des différentes commissions (commissions administrative, des transports de voyageurs, du trafic-marchandises, des véhicules, technique et des primes); elle approuva

la gestion et les comptes de la caisse de l'Union et de la caisse de prévoyance (1929—1931) et décida, eu égard aux caractères de l'Union et aux pays qu'elle englobe, de lui donner le nom d'«Union des administrations de chemins de fer de l'Europe centrale» au lieu d'«Union des administrations allemandes de chemins de fer».

5. La *Conférence européenne des horaires et des services directs* pour 1933 et 1934 a siégé à Bruxelles du 10 au 15 octobre sous la présidence de notre administration; 17 gouvernements et 121 administrations y avaient envoyé des délégués.

6. Notre administration s'est fait représenter aux *Conférences internationales des trains de marchandises*, qui se sont tenues à Vienne du 4 au 9 avril et à Paris du 21 au 26 novembre. On s'est occupé à ces deux réunions d'établir des correspondances pour les trains de marchandises à grande distance composés de wagons complets.

7. La *XIII^e conférence du comité de l'Union internationale des wagons (R. I. V.)* a été tenue du 6 au 8 décembre, à Nice, sous la présidence de notre administration; elle a délibéré sur les questions suivantes: remplacement de boyaux de freins avariés; interprétations de dispositions du R. I. V.;

4. *Réclamations pour pertes totales ou partielles, avaries et retards; irrégularités et procès.*

a. *Réclamations adressées aux chemins de fer fédéraux suisses.*

Réclamations non liquidées en 1931	1 041	(1 469 en 1931)
Nouvelles réclamations reçues pendant l'exercice	13 916	(15 552 » 1931)
Repoussées.	4 220	(3 700 » 1931)
Admises et pour lesquelles il a été payé une indemnité	9 925	(12 280 » 1931)

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

Réclamations transmises aux chemins de fer fédéraux	2 312	(2 758 en 1931)
Réclamations ayant donné lieu à paiement de la part des chemins de fer fédéraux	1 953	(2 379 » 1931)

c. *Irrégularités.*

Avaries ou pertes partielles	1 074	(1 133 » 1931)
Empêchements à la livraison	1 062	(1 119 » 1931)

d. *Procès.*

Pendants depuis 1931.	3	(2 » 1931)
Nouveaux procès en 1932	2	(1 » 1931)
Terminés, en tout	4	(0 » 1931)

C. Automobile et chemin de fer.

a. *Généralités.*

Les Chambres fédérales ont approuvé la *loi sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles* le 15 mars 1932. Il n'y eut pas de votation populaire, de sorte que le Conseil fédéral put mettre en vigueur quelques articles le 1^{er} décembre 1932 et promulguer la loi dans son ensemble le 1^{er} janvier 1933, en même temps que le règlement d'exécution du 25 novembre 1932. Cette loi donne enfin, onze ans après l'adoption de l'article constitutionnel, les règles uniformes de la circulation automobile. Les dispositions exécutoires sur la réglementation du repos des chauffeurs n'ont pas encore été arrêtées. La voie serait libre désormais pour élaborer un statut juridique de la concurrence et de la coopération du chemin de fer et du camion.

Le nombre des véhicules à moteur en 1932 ne nous est malheureusement pas encore connu. Il

circulation d'anciens wagons de construction légère; décisions concernant des litiges qui s'étaient élevés entre diverses administrations affiliées à l'Union.

8. Le *Congrès international de l'électricité* s'est réuni à Paris du 5 au 12 juillet. Nous y étions représentés pour les questions intéressant la traction électrique.

B. Assurance des choses et responsabilité civile.

1. *Les caisses cantonales d'assurance contre l'incendie* nous ont versé fr. 10 391 pour 13 sinistres.

2. A la charge de notre *propre fonds d'assurance* contre l'incendie et les accidents, il s'est produit 46 sinistres représentant une somme totale de fr. 39 658.

3. On trouvera dans les tableaux statistiques et dans les comptes, des renseignements sur le nombre des accidents qui se sont produits en 1932, et sur le montant des indemnités qui ont été versées en vertu des dispositions sur la responsabilité civile.

Les *Directions d'arrondissement* ont réglé au cours de l'exercice 119 cas de responsabilité (58 en 1931).

est toutefois permis de supposer que, par suite de la crise, le parc automobile n'a pas considérablement augmenté. Il n'a, par exemple, été importé en Suisse pendant l'exercice que 9601 automobiles, c'est-à-dire 874 véhicules de moins qu'en 1931. Le nombre des automobiles ayant séjourné temporairement dans notre pays s'élève à 194 613 (176 673 en 1931). La consommation de benzine pour moteurs s'est accrue de 12 % par rapport à l'année précédente. Comparativement à 1929, le surcroît de consommation se chiffre par 46 % en 1932. Si l'on tient compte encore des camions à huile lourde, dont l'emploi s'étend de plus en plus, on aboutit à la conclusion que l'énergie totale dépensée en 1932 par les véhicules à moteur et, par conséquent, l'intensité de la circulation routière ont augmenté de plus de 50 % au cours de ces trois dernières années.

La diminution considérable des transports n'a pas seulement aggravé la situation des chemins de fer en 1932. Les propriétaires d'autocamions ont en-

registré, eux aussi, un manque à gagner important. Leur matériel étant moins utilisé, ils ont pratiqué une politique d'avalissement des prix nuisible aux entrepreneurs de transports professionnels sur route autant qu'au chemin de fer. De ce fait, ils ont eux-mêmes éprouvé le besoin d'une réglementation rationnelle de la concurrence et de la collaboration. Dans une requête qu'elle a adressée au Conseil fédéral le 28 avril 1932, l'Association suisse des propriétaires d'autocamions a reconnu tout à fait que le trafic à grande distance devait être du ressort exclusif du chemin de fer et qu'il fallait borner le transport régulier par camion au trafic à courte distance.

Le vœu est en outre exprimé, dans cette requête, «que les chemins de fer fédéraux entrent en contact avec les représentants des propriétaires de poids lourds avant de prendre des mesures de défense. La discussion permettrait certainement de trouver un terrain d'entente, d'arrêter une organisation accordant à chacun des moyens de transport la tâche qui lui convient le mieux et de délimiter, dans l'intérêt de deux parties, la sphère d'activité du chemin de fer et de l'automobile.» Le comité directeur de l'Union suisse du commerce et de l'industrie exprima, en août 1932, le désir que la direction des chemins de fer fédéraux se rencontrât avec lui et avec une délégation des milieux intéressés à l'automobile pour discuter, avant de soumettre des propositions au Conseil fédéral, le statut des transports par camions. Une première entrevue eut lieu le 23 novembre, mais le résultat en fut négatif parce que les délégués des propriétaires d'autocamions se refusèrent à délibérer avec les représentants des chemins de fer sur le problème particulier des rapports entre le rail et la route, avant que le Conseil fédéral eût promulgué le règlement d'exécution de la loi sur la circulation des véhicules automobiles. Lorsque ce règlement eut été arrêté, la Direction générale suggéra de reprendre les pourparlers. Une deuxième conférence se réunit donc le 5 janvier 1933. Les délégués de l'industrie suisse de l'automobile formulèrent des propositions intéressantes tendant à l'incorporation de l'autocamion dans l'organisme suisse des transports. Depuis, les négociations se sont poursuivies avec les milieux intéressés à l'automobile, et il y a lieu d'espérer que les conversations directes entre les représentants du chemin de fer et de l'automobile permettront à tout le moins de rapprocher notablement les points de vue des deux parties.

La Direction générale et le Conseil d'administration présenteront probablement en mai 1933 au Département des postes et des chemins de fer un rapport spécial sur la réglementation des relations entre chemin de fer et automobile.

b. Essais de service Asto et Sesa.

Il y a une étroite corrélation entre l'essai de transports d'expéditions partielles par automobiles (Asto), entrepris par la Sesa, et les efforts qu'on a déployés en vue de fixer le statut juridique des rapports entre le rail et la route. Les essais de service Asto ont pour but principal, ainsi que nous l'avons déjà relevé brièvement dans notre dernier

rapport de gestion, de créer une base solide pour une coordination judicieuse et une répartition du trafic entre le chemin de fer et l'autocamion, ainsi que pour le service de porte à porte à tarifs directs. Ces essais ont commencé le 23 mai sur le parcours Winterthour-Romanshorn. Etant donné toutefois que les contrées desservies par les courses Asto sont surtout agricoles, il n'est pas encore possible de tirer des conclusions définitives de ce premier essai, dont les résultats font l'objet d'un contrôle minutieux et se développent par ailleurs de façon satisfaisante. C'est pourquoi, on a envisagé l'extension de ce service à d'autres lignes situées dans des régions plus industrielles; les études nécessaires sont déjà achevées. Le nouvel essai d'Asto, qui sera entrepris le 15 mai 1933, sera étendu dans l'arrondissement III aux lignes Zurich-Winterthour, Winterthour-Wil-St-Gall-Rorschach, Sulgen-Gossau, Rorschach-Romanshorn et dans l'arrondissement I au parcours Genève-Lausanne. De même que lors du premier essai, pour lequel il fallait 12 camions, les transports par route ne seront pas assurés par le personnel ni par les machines des chemins de fer fédéraux ou de la Sesa, mais des conventions particulières seront conclues avec des entrepreneurs domiciliés dans les différentes régions intéressées, lesquels se chargeront d'effectuer les courses.

Grâce au service Asto, les colis isolés ne sont plus transportés par chemin de fer mais par camion au départ des centres de trafic, généralement éloignés de 25 à 40 km les uns des autres. Il est possible, par conséquent, de supprimer des trains d'expéditions partielles tout entiers et d'accélérer considérablement les trains de détail restants. La capacité de chargement des wagons de marchandises peut être mieux utilisée et la durée des transports réduite; la zone d'influence du chemin de fer s'élargit, les localités situées dans le rayon d'une gare étant également desservies par les camions de l'Asto.

Si l'on parvient par un régime de concessions à restreindre le trafic à grande distance à certaines marchandises déterminées, il sera d'autant plus facile aux chemins de fer fédéraux de céder à l'automobile une partie du trafic à courte distance; notamment les transports de colis de détail; il leur sera également d'autant plus facile d'organiser le service de porte à porte dans toute la Suisse et de prendre à leur charge le surcroît éventuel de frais résultant d'une semblable extension du service des transports, car on peut escompter que ce surplus de frais sera compensé, grâce à la récupération du trafic en faveur de la voie ferrée et à son maintien.

Outre la préparation et l'exécution des essais Asto, qu'on peut considérer comme des services auxiliaires du chemin de fer, la Sesa a prêté au cours de l'exercice une attention particulière à l'organisation de services complémentaires pour le camionnage de la gare au domicile et vice versa. Il y avait, en 1932, 437 stations de chemin de fer et 1106 localités desservies par des camionneurs de la Sesa. Le nombre des localités qui sont desservies en moyenne par une station de chemin de fer, s'est élevé de 1,2 en 1927 à 2,5 en 1932.

Afin de stimuler la coopération du chemin de fer et de l'automobile, nous avons organisé pour

notre propre compte, à côté des essais Asto, un service de camionnage à grande distance au départ d'un important centre de trafic (gare de Lucerne), assuré au moyen de camions n'appartenant pas à l'administration.

D. Participation à d'autres entreprises.

1. Les affaires de la *gare frigorifique de Genève* se sont ressenties de la crise économique. Alors que les résultats de l'exercice 1931 permettaient encore de bien augurer de l'avenir, les comptes de 1932 se soldent par un léger déficit. La diminution des recettes est due à l'absence des transports de beurre danois, dont l'importation a été limitée. Les autres opérations se sont maintenues à peu près au niveau de l'année précédente.

Il est entré 2756 tonnes de marchandises (3123 tonnes en 1931), et il en est sorti 2359 (2713). Le recul de 367 tonnes dans les entrées est imputable presque exclusivement à l'absence du beurre danois, ainsi que nous l'avons déjà relevé.

Les intérêts des obligations ont été entièrement payés. En revanche, le capital-actions, auquel nous sommes intéressés pour 200 000 francs, n'a pas reçu de dividende.

La gare frigorifique de Genève est avantageuse pour notre administration surtout à cause du trafic nouveau auquel elle donne naissance.

2. Les *entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle*, qui ont été également créés avec la participation financière des C. F. F., ont commencé leur exploitation au début de novembre 1932. Les affaires ont été d'emblée satisfaisantes en dépit de la saison défavorable, à telles enseignes qu'à la fin de l'exercice, il y avait déjà 200 tonnes de marchandises en entrepôt, notamment du gibier, de la volaille et du beurre. Mais il est clair que les opérations n'atteindront leur plein développement qu'à partir des mois de mai ou de juin.

3. La *Société suisse de remorquage à Bâle* n'enregistre pas de diminution du tonnage, malgré la crise générale qui a atteint très sérieusement la navigation sur le Rhin.

Le trafic total dans le port de Bâle s'est chiffré par 1,4 million de tonnes (1,3 million en 1931).

L'assemblée extraordinaire du 16 décembre 1932 a approuvé la réorganisation financière de l'entreprise, consécutive à un amortissement de 60 % du capital-actions. L'allègement du service des intérêts ne fera toutefois sentir ses effets qu'en 1933.

La Société a réalisé un bénéfice d'environ 85 000 francs, résultat satisfaisant étant donnée la modicité des frets.

4. La S. A. de l'Usine de l'Etzel a été fondée le 12 août 1931; les chemins de fer fédéraux y sont intéressés. La société a pour but la construction et l'exploitation de l'usine de l'Etzel conformément au contrat de concession des 2/8 août 1919 et 24 mai/3 juillet 1929, passé avec les cantons de Zurich, de Schwyz et de Zoug, et aux contrats complémentaires conclus avec le canton de Schwyz, les districts d'Einsiedeln et de

Hoefe. Le capital social se monte à 20 millions de francs (quote-part des C. F. F.: 11 millions); le 20 % en a été versé. La société a remboursé, conformément aux dispositions du contrat de société, les frais que les deux fondateurs (C. F. F. et Forces motrices du Nord-Est) avaient eus pour études préliminaires, projets, acquisitions de terrain, taxes de concession, etc.

Les travaux de construction ont été entrepris dans le courant de l'été; ils seront terminés, sauf imprévu, en automne 1936. Ils suivent un cours normal et tout à fait satisfaisant. La Confédération et les cantons versent des subventions pour donner du travail aux chômeurs.

5. La *Société suisse pour le transport et la distribution d'électricité*, dans laquelle nous sommes intéressés pour fr. 250 000, n'a pas fait de bonnes affaires. Les crises économiques atteignent les entreprises de ce genre dans une plus forte mesure que les usines distribuant l'énergie électrique par petites quantités à des régions bien déterminées. Les intérêts du capital-obligations ont été payés; en revanche, les actions n'ont pas reçu de dividende. La société s'est procuré une nouvelle source de recettes qui sont les bienvenues, grâce au transport de l'énergie provenant de l'usine du Monte Piottino sur la ligne Amsteg-Rathausen, qu'il a fallu transformer à cet effet. Le transport d'énergie a commencé à la fin de l'année.

6. La *Suisse Express S. A. «Sesa»*, où notre participation est prépondérante, s'est attachée avec succès, comme les années précédentes, à sauvegarder les intérêts des administrations ferroviaires dans la lutte de concurrence entre l'automobile et le chemin de fer et à organiser une coordination judicieuse des deux moyens de transport. Elle paiera pour l'exercice 1932 le dividende habituel de 5 %.

E. Direction de l'entreprise.

La *Direction générale* a tenu 52 séances.

Il y a eu, pendant l'année, 4 conférences des directeurs, dans lesquelles ont été examinées les affaires suivantes, pour ne citer que les plus importantes:

Etablissement et examen des budgets de construction; dépassements de crédits; mesures pour combattre la concurrence de l'automobile; mesures concernant l'organisation du contrôle de la comptabilité; réélections au 1^{er} janvier 1933; effectif du personnel; enquête sur l'étendue du trafic des automobiles en juin 1932; promotions et augmentations extraordinaires de traitement à opérer le 1^{er} janvier 1933; application de l'arrêté du Conseil fédéral du 2 décembre 1932 concernant les communistes; nouvelle fixation des indemnités dues pour les logements de service.

F. Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration a tenu, pendant l'exercice, 6 séances, au cours desquelles il a discuté 16 affaires. Celles-ci se trouvent mentionnées dans les chapitres IV à XI du présent rapport.

G. Conseils d'arrondissement.

Les Conseils des arrondissements I et II ont tenu chacun trois séances et le Conseil d'arrondissement III, deux séances.

Outre les affaires courantes, les questions qui ont surtout retenu leur attention et qui ont fait l'objet de suggestions, d'interpellations et de vœux se sont rapportées aux tarifs, à l'horaire et à des constructions. Citons, parmi les plus importantes, la transformation du bâtiment de la gare principale de Zurich.

De plus, les Conseils d'arrondissement ont tenu une séance commune (18 mai 1932), au cours de laquelle ils se sont occupés des questions suivantes: organisation et activité des ateliers principaux des chemins de fer fédéraux; les institutions des chemins de fer fédéraux pour le bien-être du personnel.

D'entente avec les trois Conseils d'arrondissement, la seconde séance commune, qui avait lieu d'habitude au mois de novembre, a été supprimée.

IV. Finances et comptabilité.

A. Caisse principale et service des titres.

1. Avec l'autorisation du Conseil fédéral, accordée le 2 septembre 1932, nous avons émis un emprunt 3½ % de 125 millions de francs pour consolider notre dette flottante et couvrir nos besoins de trésorerie. A l'exception de 25 millions de francs réservés pour le portefeuille de la Confédération ou celui des chemins de fer fédéraux, cet emprunt a été pris ferme par le Cartel de banques suisses et l'Union des banques cantonales suisses; il a été offert en souscription publique du 14 au 21 septembre à midi, au cours de 97% plus le timbre fédéral de 0,60 %. Le montant des souscriptions s'est élevé à 102 millions de francs et la quote de répartition à 96,27 %. L'emprunt est divisé en obligations au porteur de fr. 1000 et de fr. 5000. Ces titres peuvent être déposés sans frais à notre Caisse principale à Berne, contre remise de certificats nominatifs. Ils sont munis de coupons semestriels au 1^{er} avril et au 1^{er} octobre. Le remboursement de l'emprunt s'effectuera au pair, par tirages au sort annuels, suivant un plan d'amortissement imprimé sur les titres, comportant 25 annuités égales à partir du 1^{er} octobre 1938 et s'étendant jusqu'au 1^{er} octobre 1962 inclusivement. La libération a eu lieu du 24 septembre au 1^{er} octobre 1932. L'emprunt est coté depuis le 1^{er} décembre 1932 aux bourses de Bâle, Berne, Genève, Neuchâtel, St-Gall, Lausanne et Zurich.

2. Grâce au produit de cet emprunt, nous avons amorti notre dette flottante de 19 millions de francs auprès du Département fédéral des finances et mis en outre à la disposition de ce dernier une somme de fr. 69 065 000, plus le prorata des intérêts, destinée à couvrir le remboursement, effectué par lui en décembre 1931, du prêt 3½ % de la Société suisse d'assurances générales sur la vie humaine. Le reste de l'emprunt a servi à couvrir nos besoins de trésorerie.

3. Le prêt 5 % de l'administration fédérale des postes de 1927, au montant de 5 millions de francs, échu le 24 décembre 1932, a été renouvelé pour une nouvelle période de 5 ans, au taux de 3½ %.

4. Au cours de l'exercice, nous avons versé au portefeuille de la caisse de pensions et de secours, pour couvrir cette dernière de ses créances, des bons de dépôt 4½ % C. F. F., représentant un montant de fr. 11 400 000. A fin décembre, cette caisse possédait pour fr. 254 885 000 de ces bons, contre fr. 243 485 000 à fin 1931. Pour tenir compte de la situation du marché monétaire, nous avons réduit de 4½ à 4 % le taux d'intérêt de ces bons de dépôt,

à partir du 1^{er} janvier 1933. Conformément à la garantie assumée en 1921, notre administration devra compenser la perte d'intérêt qui en résultera.

5. Le montant (fr. 450 000) de notre participation au capital-actions de la S. A. des Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle a été complètement versé. L'entreprise a commencé son exploitation au mois de novembre dernier. En sus de notre participation de fr. 100 000 à la Société bâloise de port-franc, nous avons souscrit à fr. 50 000 de parts nouvelles émises par cette société et les avons entièrement libérées. Nous avons en outre accordé contre garantie un prêt 4½ % de fr. 150 000 à la Compagnie suisse des wagons-restaurants, à Berne.

6. Cette année de nouveau, le service des emprunts et des intérêts a revêtu un caractère tout particulier. Déduction faite des remboursements de capitaux, au montant de fr. 96 218 760.96, notre dette consolidée a augmenté de fr. 2 806 519 371.92 à fr. 2 852 200 610.96, par suite de l'émission de l'emprunt 3½ % 1932, de 125 millions de francs, et de la création, pour une somme de 11,4 millions, de bons de dépôt en faveur de la caisse de pensions et de secours. Le taux d'intérêt moyen de nos emprunts consolidés s'établit à 4,301 au lieu de 4,328 en 1931, compte tenu des frais d'émission.

Les domiciles de payement et les particuliers ont présenté à l'encaissement à notre caisse principale:

4 681 889 coupons représentant une somme de	fr. 96 859 028.75
21 150 obligations représentant une somme de	» 84 944 612.—
de plus, il a été bonifié en intérêts directs, sans coupons.	» 15 057 811.04
soit au total	<u>fr. 196 861 451.79</u>

Lors de la clôture des comptes, les coupons et titres échus non encaissés représentaient une somme de fr. 7 535 956.25. La prescription s'est étendue à 1431 coupons et à deux obligations représentant au total un montant de fr. 21 327.75. Le nombre des titres et coupons frappés d'opposition était à fin 1932 de 425 contre 445 en 1931. Au cours de l'exercice, une somme de fr. 1 359 048.25, montant des droits de timbre, a été déduite des coupons astreints à la taxe et présentés à l'encaissement; cette somme a été versée à l'administration fédérale des contributions au fur et à mesure des rentrées.

7. Le nombre des déposants à la caisse d'épargne du personnel est passé de 9497 à 9992.

8. L'état des sûretés déposées à la caisse principale et aux caisses d'arrondissement par des entrepreneurs, fournisseurs, titulaires de crédits pour frais de transport, etc. était le suivant à la fin de l'exercice :

1929 dépôts en espèces	fr. 2 250 783.61
2317 dépôts en titres	» 15 737 791.50
2934 cautionnements bancaires	» 28 572 963.20
<u>7180 sûretés représentant</u>	<u>fr. 46 561 538.31</u>

(En 1931 : 7571 sûretés représentant fr. 49 594 147.49)

La baisse générale du loyer de l'argent nous a engagés à réduire le taux de l'intérêt servi pour les dépôts en espèces de 3½ à 3 % à partir du 1^{er} janvier 1933. Le montant des retenues de garantie est compris dans les dépôts en espèces. Le nombre et le montant des sûretés ont baissé par suite de la situation générale.

9. Le portefeuille de fonds publics accusait à la fin de l'exercice une valeur comptable de fr. 36 890 242.40 contre fr. 61 986 107.65 à fin 1931. La diminution provient principalement de ventes de titres, en particulier d'obligations réservées de nos emprunts 4 % de mars et de novembre 1931, ventes que nous avons effectuées pour profiter des cours favorables. D'autre part, nous avons cédé à la Confédération, au cours de 75 %, un montant nominal de fr. 4 702 000 d'obligations 4 %, 1^{re} hypothèque, Scherzligen-Bœnigen, titres repris de l'ancienne compagnie du chemin de fer Jura-Simplon. La nouvelle estimation du portefeuille a donné une moins-value de fr. 446 393.55, imputable en majeure partie à la baisse des cours des valeurs ferroviaires.

Le portefeuille du *fonds Guyer-Zeller*, qui était comptabilisé à la fin de l'exercice pour un montant de fr. 273 310, accuse une plus-value de fr. 4050.

Au cours de l'exercice, il a été accordé à 42 agents, pour le *compte de la caisse de pensions et de secours, des prêts hypothécaires en 1^{er} rang*, d'un montant total de fr. 650 300. En outre, nous avons consenti à deux *coopératives immobilières de cheminots des prêts hypothécaires* pour une somme totale de fr. 599 800.

En 1932, il nous a été remboursé fr. 1 844 238.70 sur le montant global de nos prêts hypothécaires. Celui-ci s'élevait à la fin de l'exercice à fr. 63 465 142 contre fr. 60 806 939 en 1931. Les prêts accordés pour la construction d'habitations du personnel se chiffraient par fr. 49 771 849.50.

Le 1^{er} janvier 1933, le taux des prêts hypothécaires consentis à des particuliers a été ramené de 4½ à 4¼ %; nous l'avons réduit de 4½ à 4 % pour les agents et de 4¼ à 4 % également pour les coopératives immobilières de cheminots.

B. Contrôle des finances et comptabilité générale.

1. Au cours de 1932, il a été procédé dans les services de comptabilité et de caisse de la Direction générale et des Directions d'arrondissement aux vérifications suivantes :

Par les fonctionnaires du contrôle des finances et de la comptabilité générale, 6 vérifications de caisse et une vérification de la caisse d'épargne du personnel de la Direction générale, des sûretés déposées et des fonds publics à la caisse principale et au service des titres; vérifications des caisses d'avances et des comptes de chèques postaux de divers services à la Direction générale; en outre, contrôle des résultats annuels, pour 1931, de la vente de livres et journaux dans les kiosques de gares et de la réclamation dans les gares; examen des livres de 22 buffets de gare.

Des représentants du contrôle des finances et de la comptabilité générale ainsi que de la caisse principale ont procédé à la vérification de la caisse, du portefeuille des sûretés et de la caisse d'épargne du personnel à la section de comptabilité et au service de caisse de chacun des arrondissements.

Les services des arrondissements ont effectué 12 revisions des caisses d'arrondissement, diverses vérifications des sûretés déposées, de la caisse d'épargne du personnel, des caisses d'avances et ainsi que des caisses des réfectoires.

Sauf de légères différences dans les caisses d'avances, différences qui ont été immédiatement tirées au clair et réglées, ces vérifications ont toutes permis de constater l'exactitude de l'encaisse et des portefeuilles ainsi que leur concordance avec les livres.

2. Les comptes de construction et d'exploitation de la ligne du Simplon pour 1930 ont été vérifiés à Berne le 30 mars par la commission de la Délégation internationale du Simplon.

Les comptes de 1931 ont été remis à la Délégation internationale du Simplon le 24 août.

C. Contrôle du trafic.

1. Nous avons publié au cours de l'exercice de nouvelles instructions sur l'émission de billets de supplément par le personnel des trains et sur la manière de comptabiliser les recettes qui en proviennent.

2. Les crédits pour frais de transports ouverts dans les gares aux maisons de commerce ont subi les changements suivants: 336 crédits nouveaux, 250 crédits supprimés; état à fin décembre 1932: 4067.

V. Personnel.

A. Questions générales.

1. Une nouvelle ordonnance du Département fédéral des finances et des douanes, du 28 novembre 1932, établit pour la période administrative de 1933 à 1935 la *liste des localités* qui doit servir de base pour la fixation des indemnités de résidence accordées au personnel.

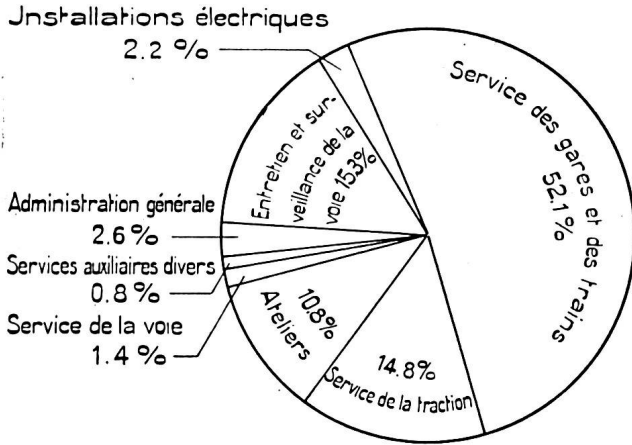
2. Les diverses commissions ci-après ont été réélues à la fin de l'exercice pour une nouvelle période administrative commençant le 1^{er} janvier 1933: la commission paritaire, les commissions disciplinaires, les commissions du personnel, les commissions de la caisse de pensions et de secours, les commissions des ouvriers.

3. Les *commissions disciplinaires* des trois directions d'arrondissement se sont occupées de 19 recours.

4. Les *commissions du personnel* ont, au cours de 9 séances, donné leur avis à l'administration sur diverses questions qui leur avaient été soumises.

Figure 11.

Répartition du personnel entre les services en 1932.



5. *Primes.* Il a été présenté 122 propositions tendant à simplifier, à améliorer ou à rendre moins coûteuse l'exploitation. Les auteurs de 28 d'entre elles ont reçu une mention honorable et une prime en espèces.

6. *Service de prévention des accidents.* Les accidents des yeux et les accidents survenant lors de la destruction des mauvaises herbes par des procédés chimiques ont fait l'objet de recherches et d'études particulières. Il a été donné au personnel, dans les cours d'instruction, 28 conférences dont le but était de le renseigner sur les causes des accidents et sur les moyens de les prévenir. Les ouvriers des ateliers ont reçu des instructions particulières sur la manière de se servir des machines à bois afin d'éviter des accidents. L'ordre général de service concernant les « principes et directives sur la façon dont le personnel doit se comporter vis-à-vis des dangers du courant électrique » a été distribué à tous les intéressés.

7. *Service psychotechnique.* Dans le service des ateliers, 381 candidats ont subi un examen sur leurs aptitudes à exercer un métier manuel. 251, soit le 66%, ont passé l'examen pédagogique. Aux examens de capacité, 150 candidats sur 249, c'est-à-dire le 60%, ont rempli les conditions exigées. 204 candidats aux places d'apprentis de gares ont subi une épreuve psychotechnique; 105 ont été examinés en commun avec l'Administration des postes. — Dans le service des trains, 29 apprentis conducteurs ont été soumis à un examen psychotechnique.

Le contrôle des aptitudes a donné des résultats concordants avec ceux des épreuves psychotechniques.

8. Une commission, composée des représentants de l'administration et du personnel et présidée par un architecte n'appartenant pas à l'administration, a établi les règles qu'il y a lieu d'observer pour déterminer les indemnités de logements de service et formulé des propositions concernant la fixation du loyer de 2270 logements de service et maisons de garde.

9. Un généreux anonyme nous a remis une somme de fr. 50 000 pour constituer un « Fonds de secours en faveur des agents des C. F. F. n'ayant pas droit à la pension ou des membres de leurs familles ». Ce fonds est destiné à des secours extraordinaires.

10. Il a été accordé sur le *fonds Guyer-Zeller* des récompenses à 31 agents pour avoir empêché des accidents. Le montant total de ces gratifications s'est élevé à fr. 770.

11. Nous avons remis, sur leur demande, à 229 fonctionnaires et employés une montre avec dédicace au lieu d'une partie de la somme d'argent qui leur revenait à titre de gratification pour 25 ou 40 ans de service, conformément à l'art. 49 de la loi sur le statut des fonctionnaires.

B. Assurance du personnel.

1. *Caisse de pensions et de secours:*

a. Les cas énumérés ci-après ont été réglés conformément aux statuts:

Invalides:	Cas d'invalidité et de décès	Arrondissements			Total
		Direction générale	I	II	
pensionnés		57	368	532	1477
ayant reçu une indemnité unique		—	—	1	3
<i>Assurés actifs décédés</i>		2	43	56	65
veuves pensionnées		1	34	43	53
orphelins pensionnés		—	26	61	75
orphelins de père et de mère, pensionnés		—	—	3	—
<i>Invalides décédés</i>		22	116	188	147
veuves pensionnées		10	67	118	88
orphelins pensionnés		1	18	35	22
<i>Veuves décédées</i>		13	50	87	70
orphelins de père et de mère, pensionnés		—	3	1	6
<i>Veuves remariées</i>		—	5	6	8
<i>Assurés indemnisés conformément à l'art. 41</i>		—	—	1	—

En outre, les commissions de la caisse ont accordé des secours dans le sens de l'art. 43 des statuts pour un montant de fr. 109 474. 15 (307 cas).

b. Le tableau ci-après indique l'effectif des

assurés actifs et des traitements assurés au 31 décembre 1932, ainsi que le nombre des invalides, veuves et orphelins pensionnés et des proches parents secourus.

<i>Assurés actifs</i>			Traitements assurés	
	1932	1931	1932	1931
Assurance complète	31 379	32 666	fr. 161 389 178	fr. 167 082 870
Assurance-épargne	627	808	» 1 923 502	» 2 449 540
			Pensions annuelles	
	1932	1931	1932	1931
Invalides pensionnés	10 169	9 216	fr. 35 008 980	fr. 30 858 678
Veuves pensionnées	5 857	5 701	» 8 704 369	» 8 298 974
Orphelins pensionnés	1 496	1 519	» 711 714	» 715 744
Orphelins de père et de mère, pensionnés . . .	124	133	» 116 646	» 126 693
Orphelins incapables de gagner leur vie, pensionnés	240	213	» 130 689	» 116 708
Proches parents secourus	88	83	» 45 802	» 47 919
Personnes secourues conformément à l'art. 56 de la loi sur le statut des fonctionnaires . .	20	18	» 22 733	» 23 335

Par suite de la réduction du personnel, le nombre des assurés actifs a diminué de 1468 et le chiffre des traitements assurés, de fr. 6 219 730. Au cours de l'exercice, 303 membres seulement ont été admis dans la caisse. C'est pour cette raison que les gains réalisés sur les entrées ont fléchi au détriment de la caisse.

c. Au compte de profits et pertes, le déficit des réserves mathématiques a augmenté d'environ 17,1 millions, parce qu'aucun intérêt n'a été bonifié sur le montant de ce déficit et qu'un grand nombre d'agents ont été mis à la retraite. On supposait que 764 invalides seraient pensionnés, mais en réalité ce sont 1406 agents qui ont pris leur retraite. Les pensions annuelles des nouveaux retraités se montent à environ 5,6 millions de francs, soit à 52 millions en nombre rond, valeur actuelle. En revanche, le nombre des pensionnés décédés s'élève à 438 seulement et le montant des pensions annuelles à 1,5 mil-

lion de francs environ, c'est-à-dire à quelque 9,8 millions de francs, valeur actuelle.

Les renseignements concernant le bilan arrêté au 31 décembre 1932 se trouvent à la page 128 du présent rapport.

Lorsqu'au début de 1928, nous avons pris des mesures en vue d'assainir la caisse, nous avons prévu un nouveau contrôle technique de notre caisse de pensions et de secours après la clôture des comptes de 1932. Le rapport sur le résultat de ce contrôle sera terminé vers le milieu de 1933.

d. Le portefeuille de la caisse de pensions et de secours qui était de fr. 309 932 075 en 1931, s'est accru de fr. 11 786 778 et a atteint ainsi la somme de fr. 321 718 853. L'évaluation des titres fait ressortir une diminution de fr. 34 460 imputable principalement au recul des cours des obligations ferroviaires.

2. Assurance contre les accidents.

a. Nous avons payé, en 1932, à la Caisse Nationale à Lucerne, pour l'assurance de notre personnel contre les accidents les primes suivantes:

	<i>Pour les accidents professionnels:</i>	
	1932	1931
Salaires assurés	fr. 161 719 719	fr. 164 851 566
Primes	» 2 321 926	» 2 366 535
Taux de prime moyen	14,36 ‰	14,36 ‰

	<i>Pour les accidents non professionnels:</i>	
	1932	1931
Salaires assurés	fr. 161 114 694	fr. 164 133 968
Primes	» 638 682	» 650 943
Taux de prime moyen	3,96 ‰	3,97 ‰

La Caisse nationale nous a payé pour notre service d'agence fr. 236 848.65 (contre fr. 222 466.— en 1931).

b. En 1932, nous avons versé, à la charge du compte d'exploitation, un secours égal à celui de l'année précédente aux personnes bénéficiant d'une rente basée sur la responsabilité civile, en tant qu'elles étaient dans le besoin et remplissaient les autres conditions fixées par l'arrêté fédéral du 15 juin 1920. Nous avons également versé, en 1932, à la charge du compte d'exploitation, aux pensionnés de l'ancien chemin de fer du Seetal l'allocation de renchérissement qu'ils recevaient de cette compagnie. Ces secours et allocations représentent au total une somme de fr. 42 532. 15 contre fr. 43 175. 45 en 1931.

3. Caisse d'assurance en cas de maladie.

Etaient assurés au 31 décembre 1932, conformément aux articles 16 et 17 des statuts (les chiffres correspondants de 1931 sont entre parenthèses):

Classe a (médecin et médicaments seulement)
23 427 (23 725) hommes et 1221 (1211) femmes;

Classe b (indemnité de chômage seulement)
3 (3) hommes, aucune femme;

Classe c (médecin, médicaments et indemnité de chômage) 166 (159) hommes et 10 (9) femmes.

Le compte de profits et pertes de notre caisse d'assurance en cas de maladie est reproduit aux pages 131 et 132 du présent rapport.

Il y a un solde actif de fr. 3763.70 pour la classe d'assurance a, qui avait subi une perte de

fr. 230 255.90 en 1931. Ce résultat favorable est dû à la majoration des cotisations versées par les membres, de 3 à fr. 3.50 par mois, majoration survenue le 1^{er} janvier 1932. De plus, les dépenses ont diminué.

La classe d'assurance *b* dispose d'un fonds de réserve de fr. 7557.75.

La classe d'assurance *c* enregistre un solde passif de fr. 4217.95 qui a été couvert au moyen du fonds de réserve par fr. 645.90 et des intérêts du fonds spécial par fr. 3572.05. Le fonds spécial s'est accru de fr. 595.80 et est passé par conséquent de fr. 124 820.45 à fr. 125 416.25.

La morbidité au cours de l'exercice est indiquée à la page 133 du présent rapport dans la «statistique du compte de profits et pertes de 1932». Les frais par assuré (soins pharmaceutiques et médicaux et frais d'hôpital) ont fléchi; ils ont été de fr. 43.85 (fr. 45.49 en 1931) pour les caisses-maladie des ateliers et de fr. 43.19 (fr. 46.99 en 1931) pour les caisses-maladie d'arrondissement. La situation s'est donc quelque peu améliorée.

Le bilan ne donne lieu à aucune remarque.

Les comptes de notre caisse-maladie ont été soumis à l'Office fédéral des assurances sociales et n'ont fait l'objet d'aucune observation.

C. Service médical.

1. En 1932, il a été annoncé 18 252 cas de maladie contre 19 950 en 1931 et 5156 accidents contre 5528. Le total des jours de maladie et d'accident a été de 599 634 (607 815 en 1931), de 18,07 par agent, au lieu de 17,88 en 1931.

En moyenne, la guérison a exigé:

	en 1932	en 1931
dans les cas de maladie (courtes absences non comprises)	26,15 jours	23,94 jours
dans les cas d'accident	20,10 »	20,33 »

La morbidité a augmenté bien que le nombre des cas de maladie et celui des accidents aient décru. Ce phénomène s'explique par la prolongation de la durée de guérison, dans les cas de maladie, de 2,2 jours en moyenne et est en corrélation avec l'expiration d'une période administrative que marquent de nombreuses mises à la retraite, précédées généralement d'une longue période de maladie.

2. Il a été effectué:

	en 1932	en 1931
examens d'admission	471	842
examens de cas de mise à la retraite	1034	715
examens de contrôle	1823	1709

VI. Economat.

A. Achat de matériaux.

Les achats de matériaux et les travaux les plus importants effectués au cours de l'exercice ont été les suivants:

matériel de superstructure et d'enclenchements t	27 177
traverses de bois (de provenance suisse) pièces	24 000
travaux d'imprégnation de traverses de bois fr.	250 000
matières de consommation pour la traction (charbon non compris) t	8 031
fer et autres métaux pour les ateliers, etc. t	9 722
articles divers pour les ateliers, etc. . . fr.	1 793 100
matériaux de construction (ciment, etc., carbure de calcium et couleurs) t	2 054
matières de chauffage, d'éclairage, de nettoyage, de clôtures, matériel électrique, objets d'inventaire, matériel de bureau, matières pour la destruction des mauvaises herbes et pour la lutte contre la poussière, etc. . . . fr.	4 466 020
uniformes »	1 514 200

B. Vente de matériaux de rebut.

Il a été vendu:
des matériaux de rebut des ateliers
pour fr. 653 000
du matériel de rebut de la voie pour » 1 087 000

C. Ravitaillement en charbon.

Le Conseil d'administration a approuvé, le 23 février, le marché conclu avec les Mines Domaniales françaises de la Sarre pour la fourniture de 90 000 t de houille.

Total des arrivages de combustible fossile en provenance de:

la Hollande	12 343 t
la France	13 875 t
le Territoire de la Sarre	117 052 t
l'Allemagne	64 371 t
la Pologne	12 558 t
l'Angleterre	15 553 t
une fabrique suisse de briquettes	21 617 t
Total	<u>257 369 t</u>

(contre 248 102 t en 1931)

Nos stocks de charbon étaient
au début de 1932 de: 125 950 t
à la fin de 1932 de: 167 833 t

VII. Tarifs et publicité.

A. Généralités.

La conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic a tenu sa 40^e séance le 22 mars et sa 41^e séance le 15 novembre.

B. Service des voyageurs et des bagages.

1. Il existe un certain nombre d'ouvriers et d'employés qui ne peuvent pas rentrer quotidiennement chez eux en raison de la grande distance sé-

parant l'endroit où ils travaillent en permanence et celui où ils ont leur domicile. Pour leur permettre de passer le dimanche dans leur famille, il a été créé un nouveau type d'abonnements d'ouvriers, série III b, valables seulement le lundi pour se rendre au travail et le samedi pour rentrer à la maison (avec certaines dérogations selon l'emplacement de travail). Le prix de ces abonnements correspond au tiers de celui des abonnements de la série III, valables pour une course d'aller et retour par jour ouvrable.

L'abrogation de cette mesure une fois que la situation économique se sera améliorée, reste réservée.

2. Une réduction de 75% sur les prix des billets de simple course a été consentie en faveur du *service de secours de l'Union des associations générales d'étudiants de Suisse*, dans le *Haut-Valais* (y compris le village incendié de Blitzingen), le *canton des Grisons* et l'*Oberland Bernois*.

La même facilité de transport a été accordée aux participants du *service volontaire de secours*, organisé par le «comité suisse du service international de secours», dans la commune de *Safien* (Grisons), éprouvée par un éboulement de terrain.

3. Le *tarif pour le transport des écoles* a été modifié le 1^{er} mai en ce sens que pour chaque groupe de 10 écoliers, cadets, etc. (jusqu'alors il en fallait 20), nous accordons au maître ou à un autre surveillant la taxe du transport des écoles.

4. Nous basant sur les expériences faites, nous avons apporté, dès le 1^{er} juin, diverses améliorations au *tarif pour billets de famille*. Les principales modifications sont les suivantes:

- a. Le tarif est applicable lorsqu'un seul des deux époux et 2 enfants au moins prennent part au voyage; dans ce cas, la participation *minimum* se réduit ainsi à 3 personnes.
- b. Par enfants, on n'entend plus seulement les propres enfants, ceux d'un autre lit et les enfants adoptifs, mais encore les enfants recueillis et ceux de parents qui séjournent constamment

ou passagèrement dans la famille. Les enfants de moins de 4 ans, voyageant gratuitement, ainsi que les fils et filles mariés ou de plus de 25 ans n'entrent pas en ligne de compte.

- c. Les billets de famille d'une validité de 45 jours sont délivrés lorsque le parcours total dépasse 200 km de tarif (jusqu'ici 300 km).

5. Une nouvelle édition du tarif des *abonnements généraux* est entrée en vigueur le 1^{er} juillet. Elle contient diverses modifications en faveur des abonnés, telles que la prolongation de la durée de validité en cas de maladie et de service militaire, le transfert et l'échange d'abonnements généraux.

Pour des raisons d'ordre financier, il n'a pas été possible de faire droit à une requête de la *Société suisse des voyageurs de commerce* tendant à une nouvelle réduction du prix des *abonnements généraux*.

6. En même temps qu'un certain nombre d'administrations ferroviaires suisses, nous avons conclu un contrat avec la «Swissair», S. A. suisse pour la navigation aérienne, à Zurich, agissant en son propre nom et au nom des autres entreprises de transport aérien affiliées à l'International Air Traffic Association. Aux termes de ce contrat, mis en vigueur le 1^{er} juin, les personnes se déplaçant par avion, qui se trouvent empêchées de commencer ou de continuer leur voyage par la voie des airs, ont la latitude d'utiliser le chemin de fer au lieu de l'avion. Ce *transport avion-chemin de fer des voyageurs et des bagages* s'effectue de la manière suivante: le voyageur remet une légitimation, établie par la compagnie de navigation aérienne, à la gare à partir de laquelle il utilise la voie ferrée; sur la base de cette pièce, la gare lui délivre, sans frais, un billet de 1^{re} classe, valable pour trains directs, et expédie ses bagages au lieu de destination du billet primitif ou à une station située en deçà. En contre-partie, les administrations ferroviaires présentent une facture à la «Swissair».

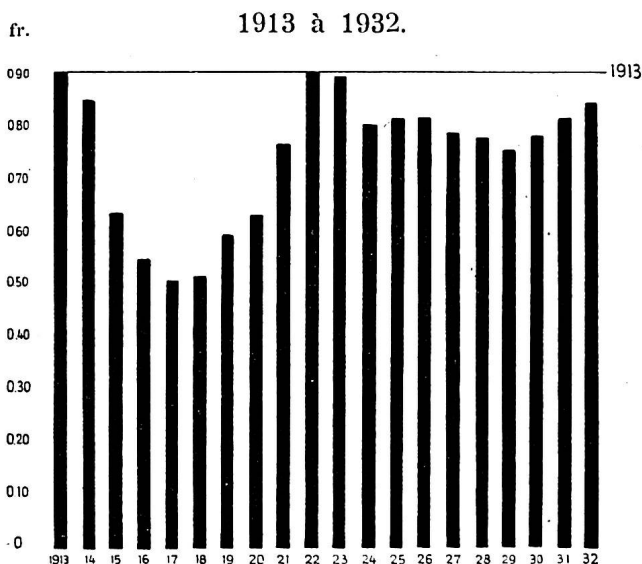
7. Il a été remis en vigueur un *tarif pour billets de sports d'hiver*, valable du 3 décembre 1932 au 26 mars 1933. Ses prescriptions et taxes sont les mêmes que celles du tarif précédent. En revanche, il a été complété dans ce sens que, désormais, les billets peuvent aussi être délivrés pour des stations de sports d'hiver desservies par les automobiles postales.

8. Afin de coopérer, comme précédemment déjà, à la lutte contre la crise qui se fait sentir dans le mouvement des voyageurs venant en Suisse, en hiver, pour y pratiquer les *sports de la saison* ou *faire une cure*, les entreprises de transport suisses (y compris l'administration des postes) ont décidé d'accorder sur les billets suisses délivrés à l'étranger du 1^{er} décembre 1932 au 28 février 1933, par les bureaux de voyages et les agences des C. F. F., en vue de voyages d'aller et retour et de voyages circulaires effectués au départ des gares frontières à destination de stations suisses de l'intérieur, une réduction de 10 %, à la condition cependant que les voyageurs séjournent au moins 7 jours en Suisse.

9. Afin de permettre également aux voyageurs prenant des billets directs de profiter des réductions de prix de transport accordées sur les parcours

Figure 12.

Recettes moyennes par voyageur, compte tenu de la diminution du pouvoir d'achat de l'argent (Indice).



italiens pour les voyages à destination de la Sicile, il a été introduit, le 1^{er} janvier, un tarif pour *billets d'aller et retour spéciaux entre la Suisse et la Sicile*.

A la même date, un tarif analogue a été mis en vigueur entre l'Allemagne et l'Italie.

Ces tarifs sont applicables du 1^{er} janvier au 30 juin (*primavera siciliana*).

10. Le 20 janvier est entré en vigueur un tarif pour le transport des voyageurs et des bagages entre les *Pays-Bas* et la *France*; ce tarif prévoit entre autres l'expédition directe par la Suisse.

11. Le 15 mai est entré en vigueur un tarif pour le transport direct de voyageurs et de bagages entre la *Suisse* et la *Belgique* par Cologne.

12. Le 1^{er} septembre, l'expédition directe des bagages a été introduite entre la *Suisse* et la *Grèce*, par l'Autriche.

13. Le 1^{er} septembre, il a été institué un service direct pour le *transport des colis express* entre l'Allemagne et la France, par la Suisse.

14. Un tarif pour le transport de *bagages non accompagnés* entre la France et l'Italie par la Suisse est entré en vigueur le 16 septembre.

15. L'expédition directe des *colis express* a été introduite, le 1^{er} octobre, entre la Suisse et la France.

16. En raison des facilités de transport spéciales que les *chemins de fer italiens de l'Etat* accordent, du 1^{er} novembre 1932 au 21 avril 1933, à l'occasion de la «*Mostra del Fascismo*», il a été publié des tarifs spéciaux pour voyageurs au départ de Suisse et d'Allemagne.

17. Les données ci-après fournissent des renseignements sur la vente des abonnements et de diverses catégories de billets:

a. Abonnements de parcours:

	Nombre d'abonnements délivrés (avec et sans surtaxe pour trains directs)		Recettes, y compris la taxe de confection, mais sans surtaxes pour trains directs	
	1932	1931	1932	1931
	fr.			
<i>Abonnements mensuels</i>				
Série I: Abonnements pour le service ordinaire pour un nombre illimité de courses	59 625	61 295	1 102 619	1 129 967
Série I ^a : Abonnements pour le service ordinaire pour deux courses journalières simples	102 310	100 219	1 573 091	1 547 921
Série II: Abonnements d'écoliers pour un nombre illimité de courses	139 980	135 236	1 419 217	1 379 312
Série II ^a : Abonnements d'écoliers pour un nombre illimité de courses, pouvant être effectuées certains jours seulement	31 155	26 641	248 549	202 718
Série III: Abonnements d'ouvriers pour une course d'aller et retour par jour ouvrable	475 032	563 760	4 428 785	5 176 582
Série III ^a : Abonnements d'ouvriers pour deux courses d'aller et retour par jour ouvrable	90 463	94 523	718 815	724 842
Série III ^b : Abonnements d'ouvriers pour quatre courses d'aller et retour par mois	5 367	—	51 654	—
Total des abonnements mensuels	903 932	981 674	9 542 730	10 161 342

Abonnements annuels

Série IV: Abonnements annuels pour parcours combinables	361	312	206 112	176 678
---	-----	-----	---------	---------

b. Abonnements généraux:

<i>Abonnements généraux de</i>	sans surtaxe pour trains directs		avec surtaxe pour trains directs		au total	
	1932	1931	1932	1931	1932	1931
15 jours	—	—	6 934	7 107	6 934	7 107
8 »	—	—	6 086	7 018	6 086	7 018
30 »	—	—	2 257	2 636	2 257	2 636
Abonnements de <i>courte durée</i>	—	—	15 277	16 761	15 277	16 761
3 mois, pour 1 personne ¹⁾	1 326	1 542	11 300	11 646	12 626	13 188
3 » » 2 personnes ¹⁾	35	30	340	363	375	393
6 » » 1 personne ²⁾	574	665	4 824	4 945	5 398	5 610
6 » » 2 personnes ²⁾	14	13	160	158	174	171
12 » » 1 personne	104	113	711	775	815	888
12 » » 2 personnes	7	7	48	44	55	51
Abonnements de <i>longue durée</i>	2 060	2 370	17 383	17 931	19 443	20 301

¹⁾ Y compris les cartes partielles des abonnements de 12 mois payables par acomptes.
²⁾ Il s'agit ici de la 3^e carte partielle des abonnements de 12 mois.

Les recettes (surtaxes pour trains directs comprises) ont atteint:

au total		part des C. F. F.	
1932	1931	1932	1931
fr. 9 656 096	fr. 10 270 889	fr. 8 202 557	fr. 8 621 490

c. Abonnements donnant droit à des demi-billets:

	Nombre		Produit de la vente			
	d'abonnements délivrés		au total		part des C. F. F.	
	1932	1931	1932	1931	1932	1931
pour 3 mois. . .	4 464	4 776	fr. 581 636	fr. 616 230	fr. 519 654	fr. 547 111
» 12 » . . .	837	865				

d. Billets combinables suisses:

Nombre de billets délivrés		Produit de la vente			
		au total		part des C. F. F.	
1932	1931	1932	1931	1932	1931
121 594	127 342 ¹⁾	fr. 4 589 330	fr. 5 259 222	fr. 3 321 101	fr. 3 636 702

e. Billets à coupons combinables internationaux:

Nombre		Recettes ²⁾			
des billets délivrés en Suisse		de toutes les administrations suisses		part des C. F. F.	
1932	1931	1932	1931	1932	1931
6 233 ²⁾	5 884	fr. 641 873	fr. 680 954	fr. 545 855	fr. 556 532

f. La vente des billets pour parcours des C. F. F., par des *agences de voyage privées*, a produit fr. 7 182 246 (fr. 10 391 653).

g. Nos *propres* agences, dont la tâche essentielle consiste, on le sait, on le sait, à engager le public à visiter notre pays ont réalisé sur la vente des billets les recettes suivantes:

- agence de Londres: fr. 1 365 948 (3 266 438),
dont pour la Suisse fr. 583 207 (1 791 542);
- » » Paris: fr. 1 532 064 (1 682 354),
dont pour la Suisse fr. 705 683 (807 646);
- » » Berlin: fr. 763 290 (936 721),
dont pour la Suisse fr. 335 837 (463 335);
- » » New York: fr. 186 472 (227 616),
dont pour la Suisse fr. 72 782 (93 610);
- » » Vienne: fr. 343 130 (478 467),
dont pour la Suisse fr. 181 641 (340 333).

h. La vente des billets émis pour les *trains spéciaux à prix réduits organisés par l'administration* en 1932 a produit fr. 764 000 (fr. 513 000), après déduction des frais de publicité, qui s'élèvent à environ fr. 46 000 (fr. 29 000).

i. Les recettes que les *excursions à prix réduits, organisées sous forme de voyages de sociétés par les gares des CFF*, ont procurées à notre réseau en 1932 se sont élevées, sous déduction des frais de publicité (fr. 43 000 en nombre rond contre fr. 32 000 en 1931) à fr. 706 000 (fr. 515 000).

C. Trafic des marchandises et des animaux.

1. En vue de protéger les oiseaux migrateurs menacés de destruction par des chutes soudaines de température, il a été accordé à la Ligue suisse pour la protection de la nature, à Bâle, une *réduction de taxes de 50 %* pour les envois d'oiseaux remis au transport comme colis express, à destination de Lugano (cette localité ayant été fixée, jusqu'à nouvel avis, comme lieu de destination).

2. En dérogation aux prescriptions de la *Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.)*, il a été interdit de grever de remboursement les envois en trafic-marchandises Autriche et Hongrie-Suisse, Suisse-Bulgarie, Grèce, Yougoslavie et Roumanie; de plus, on a institué l'affranchissement obligatoire pour les envois à destination de gares hongroises.

3. Il a été apporté aux *prescriptions générales de tarif* et à la *classification des marchandises* les modifications et adjonctions ci-après:

On a fait figurer les cercles de fer pour bois à brûler à l'article 31 (emballages) des prescriptions de tarif, et le duvet d'avoine et les panneaux bruts en fibre de bois à l'art. 48 (marchandises qui doivent être transportées dans des wagons fermés).

On a admis dans la classification des marchandises: les panneaux bruts en fibre de bois (tarif spécial I), les tuyaux en ciment d'asbeste, regards, couvercles, grilles d'égouts, rigoles pour sol, trottoirs et écuries (tarif spécial II), les poissons frais,

¹⁾ Chiffre rectifié.

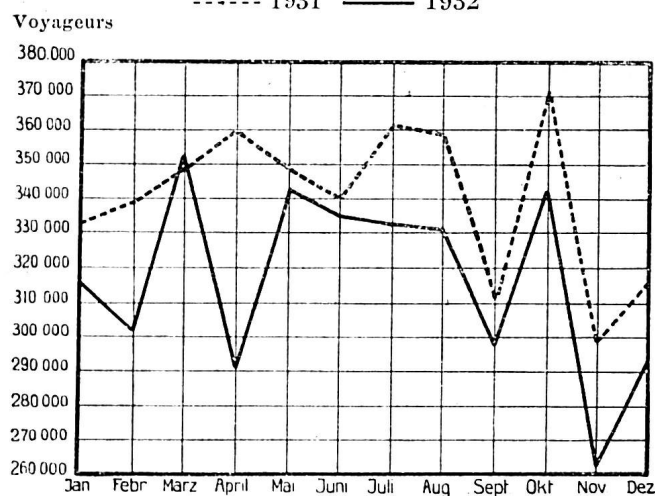
²⁾ Produits des billets émis en Suisse et à l'étranger. L'augmentation du nombre de billets délivrés concurremment à la diminution des recettes s'explique par le fait que, depuis le 1^{er} octobre 1931, les billets à coupons combinables internationaux peuvent être aussi délivrés uni-quement pour des parcours à l'étranger.

hachés, et déchets de poissons et de viande expédiés directement à des piscicultures, à des fermes d'élevage des animaux à fourrure ou à des jardins zoologiques, ainsi que les engrais au nitrophosphate d'azote et de potasse (nitrophoska, etc.) (tarif spécial III).

4. Le règlement concernant l'octroi de réductions de taxes pour les objets destinés à des expositions a été réédité le 1^{er} juin. Les principales innovations sont les suivantes:

Nous autorisons maintenant la direction de l'exposition à fournir l'attestation qui est requise de sa part pour le renvoi des marchandises, sous la forme d'un timbre apposé sur la lettre de voiture. Il est prévu une réduction de taxes de 50 % pour les denrées périssables qui ne seront pas transportées

Figure 13.
Voyageurs transportés par jour en 1931 et 1932
----- 1931 ——— 1932



en retour. En trafic international, la responsabilité pour les marchandises renvoyées est limitée. Les envois grevés de remboursement sont maintenant admis.

5. L'application du règlement concernant l'octroi de réductions de taxes pour les objets destinés à des expositions a été accordée pour 109 expositions.

6. Le règlement et le tarif pour la perception des frais accessoires, y compris son annexe, ont été modifiés: les paires de wagons à traverse pivotante seront considérés, pour la perception des frais de pesage et des indemnités de retard et de manœuvre comme un wagon unique.

7. Les tarifs exceptionnels communs suisses ont été complétés et modifiés comme il suit:

Les chemins de fer Aigle-Sépey-Diablerets et Les Avants-Sonloup ont été portés dans le tarif exceptionnel n° 4 pour le pain, le beurre frais, etc.

On a fait figurer les articles suivants dans la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel n° 9 pour le transport en petite vitesse des produits agricoles: vins en bouteilles de 1 et de 2 litres, à l'exclusion des fiaschi; vins d'origine suisse, en bouteilles de 7 dl ou moins.

La nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel n° 14 pour engrais a été complétée par l'adjonction des articles suivants: engrais au

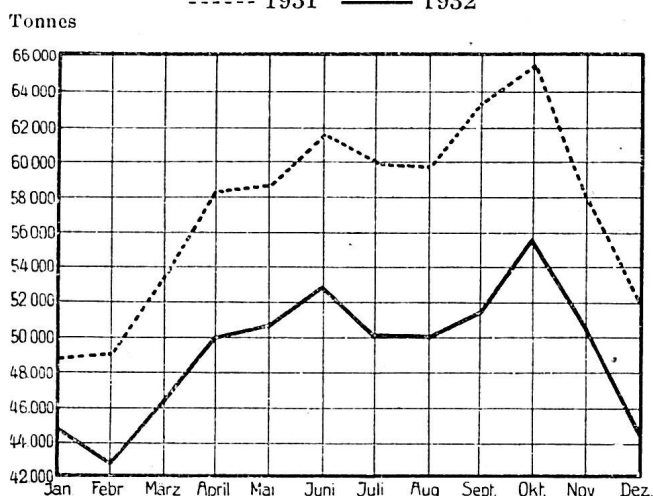
nitrophosphate d'azote et de potasse (nitrophoska, etc.), sulfate de magnésium potassique (brut ou raffiné), même calciné.

La validité du II^e supplément du tarif exceptionnel n° 18, contenant des taxes réduites pour bois destinés à la fabrication de la pâte de bois, a été prolongée jusqu'au 31 mai 1933.

Les taxes de la série 3 du tarif exceptionnel n° 19 pour pierres, etc. ont été également déclarées applicables aux envois de déchets de minerai de fer, de provenance suisse, destinés à la construction des routes.

Le tarif exceptionnel n° 22 pour le charbon suisse, les déchets de pyrite, etc. a été déclaré applicable dans le trafic avec les Chemins de fer élec-

Figure 14.
Tonnage des marchandises transportées par jour ouvrable en 1931 et 1932.
----- 1931 ——— 1932



triques veveysans (lignes Blonay-Chamby et Vevey-Châtel-St-Denis) et avec le chemin de fer Montreux-Oberland bernois.

La nomenclature du tarif exceptionnel n° 31 pour l'exportation de diverses marchandises d'origine suisse a été complétée par l'adjonction des articles suivants: camphre (série 1); dérivés d'acétylène et d'acétylène azotés, fers et aciers, vieux, déchets de fer et d'acier, mitraille de fer et d'acier, copeaux de fer et d'acier (comprimés sous forme de briquettes ou moulus), déchets de zinc et de plomb (série 4). Les dalles d'ardoise brutes, non ouvrées, ont passé de la série 4 à la série 9, plus avantageuse

La validité du tarif exceptionnel n° 41 pour lait liquide, etc. a été étendue aux chemins de fer Aigle-Laysin et Les Avants-Sonloup.

Les dispositions et taxes du tarif exceptionnel temporaire n° 50 pour le transport de produits agricoles d'origine suisse ont été également déclarées applicables en 1932.

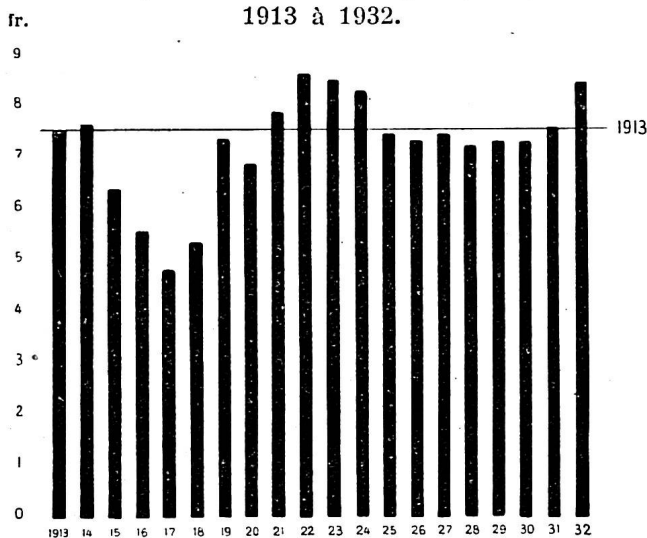
8. Outre les réductions de taxe prévues au tarif exceptionnel temporaire n° 50, il faut signaler les *facilités temporaires* de transport suivantes:

a. Pendant la période du 15 février au 30 juin 1932, les taxes des séries 4 et 5 du tarif exceptionnel temporaire n° 50 ont été accordées pour le vin et le cidre (fermenté et non fermenté), de provenance suisse, expédié en fûts, par 5000 ou 10 000 kg;

- b. à dater du 15 avril 1932, la réduction de taxe de 50 % octroyée temporairement par avis F. O. n° 732/22 pour les semences de céréales contrôlées par visites de cultures, a été accordée aux blés de Manitoba pour semailles, non contrôlés par visites de cultures, qui sont envoyés par les établissements fédéraux de triage à Winterthur, Solothurn-West et Genève-Acacias (C. G. T. E.) aux centrales et aux services locaux de débit;
- c. du 15 octobre 1932 au 30 avril 1933, les taxes pour le transport en grande et en petite vitesse de tubercules de pommes de terre à planter, contrôlés par visites de cultures, de provenance suisse ou étrangère, consignés par expéditions partielles et par wagons complets, sont réduites de 50%;

Figure 15.

Recettes moyennes par tonne, compte tenu de la diminution du pouvoir d'achat de l'argent (Indice).
1913 à 1932.



- d. du 1^{er} décembre 1932 au 31 mars 1933, les eaux minérales (même additionnées d'acide carbonique et de jus de fruits), le cidre, le poiré, le moût de cidre et de poiré, la limonade et autres boissons artificielles du même genre, ainsi que l'eau saline à boire, sont transportés comme expéditions partielles, avec lettres de voiture de grande vitesse, aux prix et conditions du tarif exceptionnel n° 1 pour la bière;
- e. du 1^{er} mai 1932 au 30 avril 1934, les emballages (caisses) vides ayant servi au transport, comme colis express, d'envois de crème glacée à destination de stations participant au trafic direct suisse des colis express, sont, à titre d'essai, transportés au retour, en grande vitesse, à la taxe de 50 ct. par envoi, quels que soient la distance et le poids.

9. La franchise de port a été accordée en grande et en petite vitesse pour les envois de *dons de toute nature* en faveur des chômeurs nécessiteux. La même faveur a été octroyée pour le transport des dons de toute nature, à l'exception des matériaux de construction et des combustibles, destinés aux incendiés de Blitzingen (Haut-Valais).

10. Des *taxes exceptionnelles* ont été créées pour les marchandises suivantes, expédiées par wagons complets:

- a. en *trafic interne suisse*: résidus d'acide nitrique Worblaufen-Dorf-Viège; acide formique, acide acétique, anhydrique-acétique, acide nitrique et solvants des dérivés de l'acétylène Viège-diverses stations; asphalte Couvet (Régional) et Travers-Gross-Wabern et Wettingen; dérivés d'acétylène et d'acétylène azoteux Viège-gares bâloises; chlore liquide Monthey C. F. F.-Luterbach; pierres et mortier réfractaires Lausen-Heerbrugg, Oberriet et Reuchenette-Péry; granit Gurtellen-Sissach et Koblenz, ainsi que Wassen, Göschenen et Osogna C.-Koblenz; scories granulées provenant de hauts-fourneaux Choindez-Olten gare principale; coke provenant d'usines à gaz suisses Bâle-Kleinhüningerhafen-diverses stations; poussier de coke provenant d'usines à gaz suisses Berne gare principale et Vernier-Meyrin-Baulmes; glace naturelle La Chaux-de-Fonds-Yverdon; pavés Monthey C. F. F.-Porrentruy; cendres de pyrite Luterbach, Pratteln et Uetikon C. F. F.-diverses stations; sable de quartz Court et Moutier-St-Prex; sable de quartz, quartz pulvérisé et sable pour fonderie entre diverses stations; pierres granulées et pulvérisées destinées à la fabrication de pierres artificielles Dottikon-D., Mägenwil et Othmarsingen-Genève C.; tuyaux en fer zingués Aarau C. F. F., Pratteln, Renens (Yd.) et Wolfhausen-gares de Bâle;
- b. en *trafic d'exportation*: matières ayant servi à épurer le gaz d'éclairage au départ de diverses stations; pierres à chaux brutes au départ de Netstal; laine peignée au départ de Derendingen; carbure de calcium au départ de Bex C. F. F.; rognures de tôle d'acier plaquée de cuivre et de nickel au départ d'Altdorf; mélanges pour mortiers et pierres granulées et pulvérisées au départ de Bärschwil et matières destinées à combattre les champignons et les insectes nuisibles aux plantes, au départ de Dielsdorf.

11. Les taxes des marchandises qui, dans les gares de Bâle, sont amenées ou enlevées par *autocamion*, en concurrence avec le chemin de fer, ont été modifiées, d'entente avec les administrations étrangères intéressées, comme il suit:

- a. au lieu de la taxe de manœuvre de fr. 2 et fr. 3 par essieu pour le trafic des marchandises entre Bâle-Kleinhüningerhafen et Bâle gare badoise et entre Bâle St-Jean port du Rhin et Bâle St-Jean, il sera perçu les taxes normales des C. F. F. sur la base d'une distance de 3 kilomètres;
- b. pour les envois de 2500 kg et plus, il sera perçu, sur la ligne de raccordement de Bâle et en trafic local Bâle C. F. F. et Bâle St-Jean, à la place des taxes prévues pour ces parcours, les tarifs normaux des C. F. F. applicables pour une distance de 5 km.

12. Les maisons bâloises établies dans le domaine des ports ont dû s'engager à modifier les conditions de *transport des marchandises enlevées par camion automobile* des ports du Rhin à destination de l'intérieur de la Suisse dans la même mesure que c'est le cas en trafic par voie ferrée entre Kehl-Strasbourg et Bâle. En ce qui concerne ce dernier trafic, il est prélevé des suppléments de taxes pour

les céréales, le sucre, les légumes à cosses et les produits de minoterie, s'élevant à 27 ct. par 100 kg pour le froment, à 39 ct. pour les autres céréales et le sucre, à 46 ct. pour les légumes à cosses et à 24 ct. pour les produits de minoterie. Les maisons établies dans le domaine des ports bâlois sont tenues d'imposer les mêmes suppléments de taxes aux marchandises quittant les ports du Rhin par camions.

13. Nous avons réédité le 1^{er} mars le tarif-marchandises des *gares bâloises-stations suisses* et l'*appendice temporaire* du tarif-marchandises Bâle C. F. F.-Suisse, contenant des taxes de concurrence pour houilles; nous l'avons fait principalement en raison de la réduction générale des tarifs allemands, survenue le 16 décembre 1931.

14. Il a paru le 1^{er} février une nouvelle édition de la deuxième partie du *tarif pour le transport des marchandises sur le lac de Constance*; les unités de taxe ont été adaptées au nouveau barème allemand.

15. En trafic *germano-suisse*, il a été nécessaire, en raison de la baisse générale des tarifs allemands, de publier une nouvelle édition des tarifs exceptionnels pour houilles, fer, sucre, et pour fruits du Midi, etc., au départ de Genève-Cornavin, ainsi que du tarif des expéditions partielles en grande et en petite vitesse. En outre, il a été introduit de nouveaux tarifs exceptionnels pour le transport de gravier, de sable et de dalles en argile au départ de stations allemandes, de bière et de fûts à bière vides en provenance et à destination de gares allemandes, de peaux en provenance de stations suisses, ainsi que pour le transport de ciment, de chaux, de gypse (plâtre), de tuiles et de briques au départ de Thayngen.

16. Un tarif direct pour le transport des huiles minérales dans le trafic *gares autrichiennes et allemandes desservant des ports danubiens-Suisse* est applicable à partir du 15 février.

17. En trafic *tchécoslovaque-suisse*, les tarifs exceptionnels pour le transport du sucre, du malt, des céréales, ainsi que du fer et de l'acier ont été réédités. Cette nouvelle publication a été rendue nécessaire par les modifications de tarif entrées en vigueur à l'étranger.

18. En raison des nombreux changements et adjonctions qui lui avaient été apportés, l'*appendice concernant le trafic de transit par la Suisse, annexé à la partie II A des tarifs-marchandises suisses-italiens* a été réédité le 1^{er} janvier.

19. Un tarif direct pour le transport des céréales de *Pologne en Suisse* est entré en vigueur le 1^{er} mars.

20. En raison de la baisse générale des tarifs allemands, on a réédité, en trafic-marchandises *germano-italien*, les parties du tarif contenant les taxes non italiennes (III A pour expéditions partielles et III B pour wagons complets).

21. En trafic *Belgique-Italie*, un tarif exceptionnel est applicable dès le 15 février aux oranges et aux mandarines de l'Italie, au départ de Chiasso transit, à destination de gares intérieures belges.

22. Il a été introduit des taxes directes entre Zeebrugge transit d'une part et Chiasso transit et Iselle transit d'autre part, pour le trafic de groupage entre l'*Angleterre* et l'*Orient*.

D. Publicité.

Les efforts que nous avons tentés pour stimuler le tourisme ont été, tout au moins dans la seconde moitié de l'exercice, couronnés de succès. La Suisse et l'Allemagne ayant conclu un nouvel accord sur les devises, aux termes duquel les voyageurs allemands peuvent emporter en Suisse jusqu'à 700 marks par mois, nos agences de Berlin et de Vienne se sont mises à délivrer des lettres de crédit et, comme l'hiver passé, des bons pour voyages et séjours à forfait en Suisse; notre agence de Berlin émet en outre des carnets de chèques postaux de l'administration fédérale des postes. D'accord avec l'Office national suisse du tourisme et la Société suisse des hôteliers, nous avons entrepris une campagne spéciale de publicité en Allemagne. Aux approches de l'hiver, le nombre des étrangers venant en Suisse, surtout ceux du Nord, a remarquablement augmenté.

La célébration du cinquantenaire de l'ouverture à l'exploitation de la ligne du Gothard a fourni l'occasion d'intensifier la propagande dans le pays et à l'étranger. Pendant une semaine, du 28 mai au 5 juin, et les deux samedis et dimanches subséquents, une série de sites et d'édifices pittoresques furent éclairés toute la nuit par des projecteurs; dans chaque direction, un train spécial à prix réduits, organisé par l'administration, permit au public d'admirer la ligne. Cette manifestation fut précédée d'une publicité spéciale par affiches, tant en Suisse qu'à l'étranger, ayant pour objet le cinquantenaire du Gothard et sa «Semaine d'illumination». Nous avons en outre chargé une maison zuricoise de tourner un film sonore juxtaposant d'une manière suggestive un épisode du temps où le trafic par le Gothard s'effectuait par route et des vues de l'exploitation à la vapeur et à l'électricité. Ce film a été intercalé dans le programme d'un grand nombre de cinémas en Suisse et à l'étranger et rencontra l'approbation générale.

Afin de stimuler le tourisme en général, nous avons publié et envoyé aux bureaux de voyage étrangers, une série de 8 affiches en héliogravure, tirées à 16 000 exemplaires au total, en 3 langues; nous avons encore édité des affiches de sports d'hiver, les unes représentant une patineuse, à 2000 exemplaires en anglais, les autres un bobsleigh, à 2500 exemplaires en anglais, 1500 en français et 2000 en allemand, ainsi que des affiches relatives aux courses collectives pour sports d'hiver et aux billets de sports d'hiver. Le bulletin météorologique quotidien des stations d'hiver a de nouveau été publié dès le 12 décembre et le bulletin complémentaire du vendredi dès le 9 décembre; la publication du premier, comprenant 29 stations, dure jusqu'à la fin de février, celle du second, englobant 60 stations, jusqu'à la fin de mars.

Nos agences à l'étranger ont de nouveau développé une grande activité dans le domaine de la publicité. A Vienne, les nouveaux locaux de l'immeuble situé Kärntnerstrasse 20 ont été inaugurés le 1^{er} mars en présence de personnalités autrichiennes, du ministre de Suisse, de délégués de notre Direction générale et de journalistes. Les agences de Paris, Berlin et New-York ont fait de nouveau de la publicité collective dans la presse avec la participation de nombreux intéressés suisses au trafic. Avec la collaboration de la chambre de commerce

Truffi

suisse à Paris, nous avons encore organisé un stand à la Foire de Paris, qui servait de bureau de renseignements à la fois pour le tourisme et pour les questions commerciales.

Nous avons livré des photographies, des affiches et du matériel de publicité pour permettre au consulat de Zagreb d'organiser un bureau de renseignements à la Foire internationale de cette ville. Signalons encore que nous avons installé dans le bâtiment de la conférence du désarmement à Genève, un bureau officiel de renseignements et de voyage, disposant d'un matériel spécial de publicité.

Comme *matériel de publicité*, nous avons publié: une affiche du Gothard (viaduc sur le Kerstelenbach) à 2200 exemplaires en allemand, 1100 en français et 2200 en anglais, ainsi que l'affiche du jubilé «Le cinquantenaire du St-Gothard» à 3180 exemplaires en allemand, 2330 en français, 610 en italien et 905 en anglais; la brochure intitulée «Correspondances internationales», à 21 500 et 20 000 exemplaires (2 tirages); des indicateurs des correspondances directes internationales à 67 800 exemplaires, une brochure sur le Gothard, à 31 600 exemplaires en anglais, 40 000 en allemand et 20 000 en italien; des dépliants du Gothard et du Simplon en allemand, français, italien et anglais à 92 400 exemplaires; une brochure en anglais sur le Sim-

plon, à 30 000 exemplaires; la petite carte touristique de la Suisse à 18 000 exemplaires et un dépliant sur les grandes lignes de Suisse, avec textes en allemand, français et anglais, à 100 000 exemplaires. La publicité en faveur des abonnements généraux s'est effectuée au moyen de prospectus spéciaux dont il a été tiré 35 000 exemplaires en allemand, 15 000 en français, 10 000 en anglais, 5000 en italien et 5000 en tchèque. Signalons encore 50 000 vignettes en différentes langues, 20 000 pages volantes à intercaler dans les couvertures des billets des agences de Londres et Berlin et 91 000 feuilles intercalaires en 3 langues pour le reliquat des prospectus de billets de famille. Il a paru 220 000 prospectus illustrés, destinés au public suisse, des villes de Bâle, Berne, Bienne, Constance, Fribourg, Genève, La Chaux-de-Fonds, Lausanne, Lucerne, Neuchâtel, St-Gall, Vevey-Montreux, Winterthour, Zurich et de la partie supérieure du lac de Constance.

Mentionnons encore que nous nous sommes procuré une copie des films «Mœurs et coutumes en Suisse» et «Les sports d'hiver en Suisse».

L'installation et l'exploitation de distributeurs et bascules automatiques dans les gares et stations des C. F. F. a fait l'objet d'un nouveau contrat conclu avec la Compagnie générale des distributeurs automatiques, à Berne, pour une durée de 3 ans.

VIII. Service des gares et des trains.

A. Recrutement et instruction du personnel.

1. Pour le recrutement des effectifs nécessaires, nous avons admis, au printemps, 90 *apprentis de gare*. En outre, au cours de l'hiver 1931/1932, il a été donné, conformément aux prescriptions sur la matière, plusieurs *cours d'instruction* aux agents des gares et des trains afin de développer leurs connaissances professionnelles.

2. Des *examens de capacité* ont eu lieu à Lausanne, à Lucerne et à Zurich pour les apprentis du service des gares, entrés en 1930, qui ont terminé leur apprentissage cette année-ci et ont pris part au *cours final* de quatre semaines.

B. Service des voyageurs.

1. L'*acceptation de télégrammes privés* dans les trains, service qui avait commencé le 1^{er} février 1931 et était restreint jusqu'ici aux télégrammes adressés à des gares destinataires suisses, a été étendue au trafic avec les pays désignés ci-après: Belgique, Allemagne, France, Grande-Bretagne, Italie, Liechtenstein, Autriche, Hongrie, Tchécoslovaquie et Pays-Bas.

2. Nous avons publié le 6 septembre un ordre général de service concernant le *service des commissionnaires* dans les gares des C. F. F.

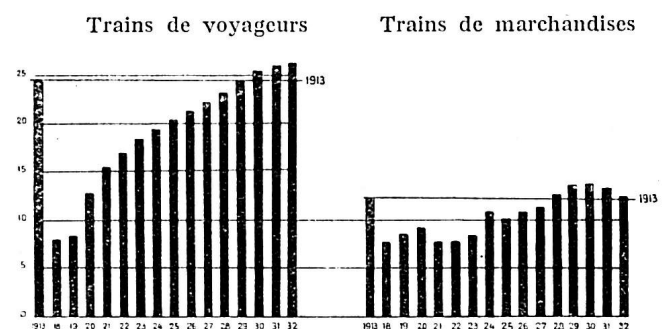
C. Service des marchandises.

Le 22 mai, date d'entrée en vigueur du nouvel horaire, un essai du *service Asto* (transports d'expéditions partielles par automobiles) a commencé sur le tronçon Winterthour-Romanshorn. Les expéditions partielles en provenance et à destination des stations intermédiaires entre Ober-

winterthour et Islikon, entre Felben-Wellhausen et Maerstetten et entre Buerglen et Amriswil ne sont plus transportées par trains de marchandises, mais par autocamions au départ et à destination des gares de Winterthour, Frauenfeld, Weinfelden et

Figure 16.

Nombre de trains par jour et par km de ligne.
1913—1932.



Romanshorn. Des gares et stations situées sur la ligne d'essai, les courses Asto ont été en même temps étendues à un grand nombre de localités et de hameaux à l'écart de la voie ferrée, qui sont de la sorte rattachés au service de camionnage.

D. Horaire.

La *conférence intercantonale des horaires* s'est réunie à Berne les 23 et 24 février pour discuter le projet de l'horaire applicable du 22 mai 1932 au 14 mai 1933. Elle a traité 449 requêtes, dont 345 concernaient notre administration. Le nouvel horaire ne prévoit aucune augmentation des prestations kilométriques par rapport à celui de l'année dernière.

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

1. La ligne *Wattwil-Ebnat-Kappel* a été remise à bail, à partir du 1^{er} juin, au chemin de fer lac de Constance-Toggenburg.

2. Nous avons renouvelé un certain nombre de *contrats de jonction et de cojouissance de gares et stations* nous liant à d'autres administrations.

F. Accidents.

Le 13 décembre, à 15 heures, le train direct de Zurich 264 et le train omnibus du Gothard 554 sont entrés en collision dans le tunnel du Güttsch, entre Lucerne et la station de signaux de Sentimatt. Trois voyageurs et trois agents ont été tués, vingt-quatre

voyageurs et trois agents blessés. Les dégâts matériels furent considérables. Le trafic par le tunnel du Güttsch a été complètement interrompu jusqu'au 15 décembre, à 3 heures du matin. Il a été assuré entre Lucerne et les stations voisines par les services ordinaires des tramways et autobus municipaux et par un service extraordinaire d'autobus fournis par l'administration des tramways municipaux et par des entreprises privées. Les trains directs Bâle-Gothard ont été détournés par le chemin de fer du Sud de l'Argovie.

Un autre accident s'est produit, le 17 décembre, à Oerlikon. Par un épais brouillard, le train accéléré 3485 Zurich-Rapperswil est entré en collision avec une locomotive à vapeur stationnée en dehors de l'aiguille d'entrée. Quatre voyageurs et un agent furent tués, quinze voyageurs et trois agents blessés.

IX. Service de la traction et des ateliers.

A. Acquisition et équipement de matériel roulant.

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

Voie normale.

- 23 locomotives monophasées de la série A^{e4}/₇,
- 1 locomotive monophasée de la série A^{e8}/₁₄,
- 5 locomotives monophasées de manœuvre de la série E^{e3}/₃,
- 9 locomotives à vapeur de la série E^{b3}/₅, reprises du chemin de fer lac de Constance-Toggenbourg,
- 2 locomotives de manœuvre, à vapeur, de la série E⁴/₄ (transformation de locomotives à vapeur de la série C⁴/₅),
- 5 tracteurs à moteurs à explosion de la série Tm,
- 10 voitures à 4 essieux de la série AB^{4u},
- 16 » » 4 » » » BC^{4u},
- 31 » » 4 » » » C^{4u},
- 15 » » 3 » » » B³, provenant de la transformation de voitures de la série AB³,
- 78 voitures à 3 essieux de la série C³, provenant de la transformation de voitures des séries AB³, AB^{3u} et BC³,
- 2 voitures à 2 essieux de la série CF, avec compartiment de bagages, provenant de la transformation de voitures de la série CFm^{1/2},
- 15 wagons couverts de la série J³,
- 172 wagons découverts de la série M⁷,
- 1 wagon à plate-forme abaissée, d'une capacité de chargement de 60 t, de la série O,
- 15 ballastières basculantes de la série S^{kt},
- 47 ballastières des séries S^{3t} et S^t,
- 30 wagons de service de la série X.

Les ballastières et les wagons de service proviennent d'anciens wagons transformés.

Voie étroite (Brunig).

- 1 tracteur à benzine de la série Tm,
- 5 voitures à 4 essieux de la série C⁴,
- 6 wagons découverts de la série L⁴, provenant de la transformation de voitures BC³,
- 2 wagons de service de la série X.

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

Voie normale.

- 5 locomotives monophasées de la série T^e,
- 9 tracteurs unifiés de la série Tm,
- 10 voitures à 4 essieux de la série AB^{4u},
- 50 » » à 4 » » » C^{4u},
- 60 wagons couverts de la série J³,
- 20 » » » » » K³,
- 100 » découverts de la série M⁷,
- 10 ballastières basculantes,
- 47 ballastières.

Voie étroite (Brunig).

- 3 voitures à 4 essieux de la série C⁴,
- 1 tracteur à benzine de la série Tm.

3. A la fin de l'exercice, nous disposons des véhicules moteurs électriques suivants:

- 427 locomotives de ligne,
- 43 locomotives de manœuvre,
- 46 automotrices,
- 16 véhicules à accumulateurs,
- 12 tracteurs,
- 544 véhicules moteurs électriques, au total.

4. Nous avons ordonné la transformation en locomotives de manœuvre de la série E⁴/₄ de 2 locomotives à vapeur de la série C⁴/₅, devenues superflues pour le service de ligne et qui durent être retirées parce que leur foyer était défectueux ou qu'elles présentaient d'autres avaries importantes.

5. En outre, nous avons décidé de transformer 35 autres voitures des séries AB³, AB^{3u} et AB^{4u} en voitures de II^e et III^e classe des séries B³ et C^{4u} et en voitures jumelées de II^e et III^e classe des séries B-B, B-C et C-C, ainsi que 6 voitures automotrices à voyageurs de l'ancien chemin de fer du Seetal, devenues inutilisables sur cette ligne à la suite de changement apporté au système de courant, en voitures à 4 essieux de II^e et III^e classe de la série BC⁴.

6. 115 voitures ont été équipées pour le chauffage électrique, 2 voitures pour le chauffage électrique à air et 68 wagons ont été munis de la canalisation pour le chauffage électrique.

B. Conduite des locomotives électriques par un seul agent.

Nous avons muni de nouvelles locomotives électriques du dispositif de sûreté nécessaire à la conduite par un seul agent. Depuis le 15 mai, il y a 308 locomotives et depuis la fin de l'année, 343 locomotives électriques équipées de la sorte et qui, d'ordinaire, ne sont conduites que par un seul agent. Il y avait à la fin de l'année, y compris les locomotives électriques de manœuvre desservies par un seul agent, 540 mécaniciens (soit le 33 %) environ affectés au service de la conduite unique. A la même époque, le 45 % des kilomètres-trains était parcouru par des locomotives électriques conduites par un seul agent.

C. Frein continu pour trains de marchandises.

Nous avons poursuivi l'équipement des wagons avec le frein continu pour trains de marchan-

dis, système Drolshammer. A la fin de l'exercice, 6118 wagons étaient munis de ce frein et 3174 wagons possédaient la conduite nécessaire. Parmi ces derniers, environ 520 wagons de la série K² posséderont également l'équipement complet des freins, une fois livrées les triples valves qui manquent encore. Le 36,9 % du nombre total des wagons pour voie normale qui appartenaient à l'administration à la fin de l'année, était muni du frein continu et le 19,1 %, de la conduite du frein.

D. Service de navigation sur le lac de Constance.

Un bateau à deux hélices, moteur Diesel, est entré en service pour le transport des voyageurs. Nous avons en outre transformé un vieux bateau pour lui permettre de faire face aux nécessités actuelles.

X. Service de la voie.

A. Travaux.

1. Le Conseil d'administration a approuvé les projets suivants *d'extension et d'amélioration des installations* et voté pour l'exécution de ces projets les crédits nécessaires, savoir:

- a. Pose de la seconde voie sur le tronçon Fribourg-Schmitten. fr. 3 825 000
- b. Etablissement d'une nouvelle installation de manœuvre centrale électrique à la gare aux voyageurs de Zurich » 2 144 000

Il a élevé en outre à fr. 6 103 200 le crédit de fr. 4 648 000 qu'il avait accordé pour la pose de la seconde voie Richterswil-Pfaeffikon (Schwyz).

2. Nous avons accéléré les *travaux d'établissement de la double voie*. Le service sur la seconde voie a commencé sur une longueur de 13,538 km, c'est-à-dire sur les tronçons Choindez-Courrendlin, Selzach-Soleure-Ouest et Riddes-Ardon. La pose de la seconde voie est en cours d'exécution entre les stations d'Ependes et d'Yverdon, de Fribourg et de Schmitten, de Zollikofen et de Münchenbuchsee, ainsi qu'entre le poste de signalisation d'Al Sasso et la station de Rivera-Bironico. Le second tunnel du Mont Ceneri a été achevé.

3. Les *travaux importants* que voici ont été terminés au cours de l'année:

Transformation et agrandissement des gares de Chiasso, Oerlikon, Waedenswil et Sargans; établissement de cinq nouvelles voies de quai et extension des voies à la gare de Zurich; la plupart des travaux (première étape) pour l'installation d'une gare de triage au Muttenzerfeld, près de Bâle; transformation et agrandissement des stations des Hauts-Geneveys, de Rheinfelden, Boniswil-Seengen, Frick et Murg; allongement des voies de croisement et d'évitement dans les stations de Bonstetten-Wettswil, Mettmenstetten et Riedtwil; agrandissement des installations du service des marchandises à Sierre et à Zofingue; transformation du bâtiment aux voyageurs à Airolo; installation d'une halte à

Wipkingen; agrandissement des installations de triage à Bienne; agrandissement des installations de dépôt à Meiringen; établissement d'un passage pour voyageurs à Zofingue; réparation et revêtement du tunnel de Glovelier en vue de l'électrification; enlèvement des rails de la ligne abandonnée Weesen-Naefels.

4. Les *travaux importants* ci-après étaient en cours d'exécution:

Transformation et agrandissement des gares de Genève, Neuchâtel, Berthoud, Lugano et Brougg (à Genève, le nouveau bâtiment aux voyageurs a été ouvert à l'exploitation); transfert du service des expéditions partielles de Villette à Weiermannshaus, à Berne; agrandissement des stations d'Oltens-Hammer et de Zurich-Letten; réparation et revêtement des tunnels entre St. Ursanne et Courgenay en vue de l'électrification de ce tronçon.

5. Nous avons exécuté les *travaux de construction et de renforcement de ponts* suivants:

Transformation du pont sur la Reuss près de Mellingen, des ponts sur la Sarnera et sur la Grande Melchaa près de Sarnen et du pont sur la Linth près de Rütli; renforcement du pont supérieur sur la Linth près de Ziegelbrücke; relèvement du pont de fer sur la Grande Eau entre Yverne et Aigle; transformation et renforcement de plusieurs petits ponts.

B. Passages à niveau.

1. Au cours de l'exercice, on a supprimé 31 *passages à niveau* et on les a remplacés en partie par des passages supérieurs ou inférieurs. Mentionnons parmi les travaux les plus importants, le remplacement, à Delémont, de deux passages à niveau par un passage supérieur; le remplacement, à Dottikon-Dintikon, du passage à niveau sur la route communale par un passage inférieur; le remplacement d'un passage à niveau, à la station de Cadenazzo, par un passage sous-voie et l'établissement d'un passage inférieur pour piétons près du village de Pfungen. Lors de la pose de la seconde voie, nous avons supprimé

7 passages à niveau et les avons remplacés par 2 passages supérieurs et 3 passages inférieurs.

Nous avons pu remplacer 3 passages à niveau par des chemins parallèles et en supprimer 9 autres sans les remplacer.

2. Voici les travaux qui étaient en cours d'exécution à la fin de l'exercice: remplacement d'un passage à niveau entre Genève-Cornavin et Pregny par suite du déplacement de la voie ferrée; suppression de 4 passages à niveau par suite du déplacement de la route cantonale d'Islikon à Niederwil et remplacement de 21 passages à niveau par des passages supérieurs ou inférieurs établis à l'occasion de la pose de la seconde voie.

3. A trois passages à niveau, les barrières ont été remplacées par des signaux avertisseurs optiques et acoustiques, enclenchés et désenclenchés automatiquement des trains, en conformité de l'ordonnance du Conseil fédéral du 7 mai 1929.

C. Installation de sécurité.

1. Une fois les voies transformées et agrandies à Winterthur et à Coire, les gares ont été équipées avec des installations électriques d'enclenchement à courant fort. Les signaux avancés et les signaux de passage, ainsi que les signaux d'entrée et de sortie ont été transformés à cette occasion en *signaux lumineux diurnes*.

Il a été aménagé aux signaux d'entrée de ces deux gares des signaux numéroteurs de voies, éclairés de jour comme de nuit et qui permettent au personnel des trains de voir, lorsque le signal est ouvert, sur quelle voie de la gare le parcours est donné.

2. En vue d'accroître la sécurité de l'exploitation et d'augmenter la vitesse de traversée, nous avons pourvu 16 gares et stations de *signaux et d'installations modernes de sécurité*.

3. Le *block-système électrique* a été aménagé sur 11 nouveaux tronçons à double voie et sur 3 tronçons à voie unique.

4. L'*éclairage électrique des aiguilles et des signaux* a été introduit dans 34 gares et stations.

5. Nous avons commencé sur la ligne Berne—Thoune des essais continus d'appareils électromagnétiques pour l'arrêt automatique des trains, appareils fabriqués par la Signum S. A.; il faudra poursuivre ces essais en 1933 aussi.

D. Travaux spéciaux.

1. Indépendamment des travaux courants d'entretien et de renouvellement de la voie et des réfections de voies et de branchements, dont il est

question aux pages 84 et 85, dans les observations relatives au compte d'exploitation, nous avons exécuté les travaux d'entretien extraordinaires ci-après:

Remise en état des voies endommagées, le 5 août 1931, entre Alpnachdorf et Kerns, par les inondations de la Grande Schliere; établissement de murs de revêtement pour la protection des talus de la tranchée de La Châtelaine entre Genève et Vernier-Meyrin; travaux de protection sur la rive du lac de Wallenstadt entre Weesen et Mühlehorn.

2. La première étape des *travaux de correction du cours supérieur du St-Barthélemy* a été achevée; les travaux ont été exécutés, sous notre direction, par un consortium auquel participaient la Confédération, les cantons du Valais et de Vaud, la ville de Lausanne et les chemins de fer fédéraux.

E. Perturbations dues à des phénomènes naturels.

1. Le 10 mars, au moment même où le train 2712 passait, une avalanche est tombée entre Kaiserstuhl et Lungern et a recouvert la voie sur une longueur de 60 m. Un tronc d'arbre pénétra dans le poste du mécanicien. La locomotive fut soulevée de terre et renversée.

2. Par suite de la fonte rapide des neiges, le Tzaupiard est sorti de son lit entre Granges et Sierre et a recouvert de vase et de déblais la voie du côté amont. La circulation a pu continuer en voie unique.

3. Dans la nuit du 24 au 25 mai un bloc de rocher s'est abattu entre Giubiasco et Al Sasso sur la voie du côté amont; il fit dérailler la locomotive d'un train. Les deux voies furent barrées. L'exploitation a pu être reprise le lendemain.

4. Le 28 juin, entre 19 et 20 heures, un violent orage a éclaté dans la région de Bauma et de Steg; la voie ferrée fut inondée sur une longueur de 450 m et rendue impraticable. Un service d'automobiles a été organisé entre Bauma et Steg pendant l'interruption qui a duré jusqu'au 29 juin à 14 heures.

5. Les *inondations* de la Grande Schliere ont passagèrement interrompu le service entre Alpnachdorf et Kerns le 2 juillet et entre Mosen et Beinwil le 11 juillet.

6. Dans la nuit du 20 au 21 juillet, un violent orage entraîna en trois endroits l'inondation de la voie ferrée entre Berlingen et Ermatingen et interrompit complètement la circulation des trains jusqu'au 21 juillet au matin.

XI. Division de l'électrification.

A. Généralités.

Le 15 avril, nous avons conclu un contrat avec la Société suisse pour le transport et la distribution d'électricité, à Berne, et la Motor-Columbus S. A., à Baden; ce contrat concernait, d'une part, la transformation, de 80 kV à 150 kV de tension d'exploitation, du lacet triphasé sur la conduite commune Amsteg-Immensee construite par les C. F. F. et la

Société suisse pour le transport et la distribution d'électricité, et, d'autre part, le transport d'énergie sur cette ligne et sur la conduite qui sera établie par la Motor-Columbus S. A. entre l'usine de Monte Piottino à Lavorgo et Amsteg et, éventuellement plus tard, entre Amsteg et Immensee.

Le 22 juillet, nous avons conclu avec la Direction du chemin de fer de l'Emmental à Berthoud

un contrat relatif à l'établissement et à l'exploitation d'une ligne d'alimentation de 20 kV sur les mâts de la ligne de contact du tronçon Berthoud-Langnau.

Le 21 septembre, nous avons conclu un contrat avec les Forces motrices bernoises à Berne, le chemin de fer de l'Emmental à Berthoud, le chemin de fer Berthoud-Thoune à Berthoud et le chemin de fer Soleure-Moutier à Soleure; ce contrat prévoit le transport en transit d'énergie de Mühleberg à Berthoud et l'alimentation des chemins de fer désignés ci-dessus.

Dans sa séance du 10 octobre, le Conseil d'administration a pris connaissance, en l'approuvant, du rapport sur les mesures envisagées pour assurer l'alimentation en énergie électrique et pour accroître le degré d'utilisation des usines hydro-électriques au moyen d'énergie de secours, et a ratifié le contrat conclu le 20 août avec les Forces motrices bernoises à Berne, les Forces motrices du Nord-Est à Baden et l'Usine électrique d'Olten-Aarbourg à Olten, en vue de la fourniture d'énergie électrique.

Le contrat des 30 avril/2 mai 1925 conclu avec la S. A. l'Energie de l'Ouest-Suisse à Lausanne et relatif à la livraison d'excédent d'énergie provenant de l'usine de Vernayaz, ainsi que le premier avenant du 7 septembre 1929 à ce contrat, ont été prolongés d'une année, c'est-à-dire jusqu'au 1^{er} avril 1934.

B. Usines.

1. Energie.

Energie monophasée produite dans les usines appartenant au chemin de fer:

	1932 kWh	1931 kWh
Groupe d'usines Amsteg-Ritom	219 541 000	219 574 000
Groupe d'usines Vernayaz-Barberine	203 207 000	230 361 000
Usine de Massaboden	9 234 000	7 639 000
Total	431 982 000	457 574 000

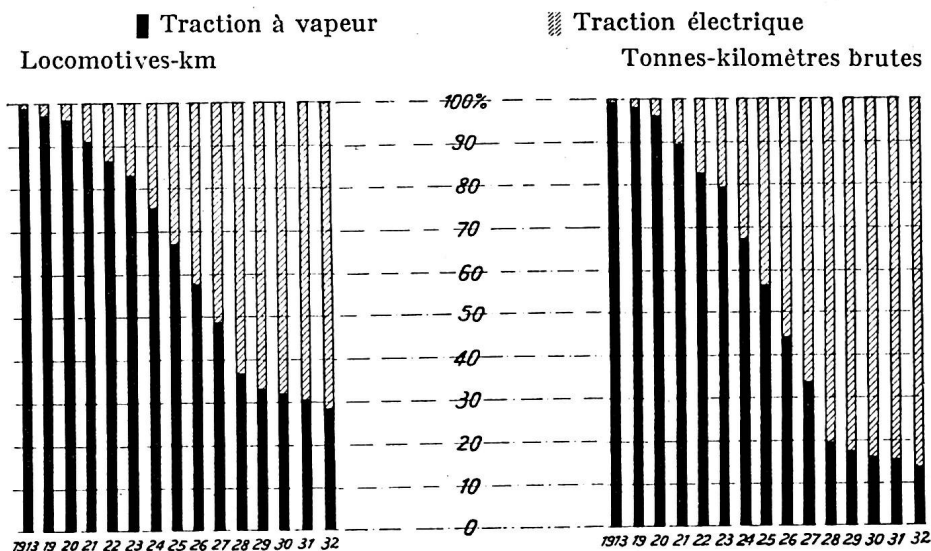
	1932 kWh	1931 kWh
Energie provenant d'usines étrangères à notre réseau	63 230 000	41 450 000
Total de l'énergie produite par nos usines et provenant d'usines étrangères à notre réseau	495 212 000	499 024 000
Excédents d'énergie fournis à des tiers pour des usages industriels:		
Usine d'Amsteg	37 562 000	42 859 000
» de Vernayaz	7 413 000	1 790 000
» de Massaboden	5 897 000	4 015 000
Total	50 872 000	48 664 000
Energie monophasée et triphasée produite dans nos usines	482 854 000	506 238 000
	(100%)	(100%)
dont:		
a. à l'aide des lacs d'accumulation, dans les usines de Ritom, de Barberine et de Vernayaz.	171 133 000	206 374 000
	(35,4 %)	(40,8 %)
b. par les usines fluviales d'Amsteg (y compris Göschenen), de Vernayaz (y compris l'usine auxiliaire du Trient) et de Massaboden.	311 721 000	299 864 000
	(64,6 %)	(59,2 %)
Consommation d'énergie par la traction C. F. F.	472 953 000¹⁾	484 604 000

L'augmentation de la quantité d'énergie provenant d'usines étrangères à notre réseau est due à la grande sécheresse du printemps 1932 et aux nouvelles conventions.

¹⁾ Si la consommation d'énergie a diminué de 11 651 000 kWh depuis l'année précédente, cela est imputable à la crise économique et au recul du trafic qui en résulte.

Figure 17.

Progrès de l'électrification.



2. Usine de Ritom.

Le lac Ritom a été à son niveau le plus bas à la fin d'avril; il contenait, à ce moment-là, un volume utile d'environ 1 million de m³ d'eau. Cette baisse, considérable comparativement aux années précédentes, est due à la fonte des neiges extraordinairement tardive. Le lac a atteint son plein (27 millions de m³) au début d'août. On a commencé à recourir à cette réserve dans les derniers jours de décembre seulement, et à la fin de l'année le volume utile d'eau disponible était de quelque 25,6 millions de m³. Le renouvellement, effectué au cours de l'été, du crépissage de la face amont du barrage ainsi que des injections de ciment dans le mur et la chambre des vannes ont permis d'arrêter les suintements d'eau.

3. Usine de Barberine.

C'est vers la fin d'avril que le lac de Barberine a eu son niveau le plus bas (2,1 millions de m³). Il a atteint sa pleine capacité de 39 millions de m³ au début de septembre. On a dû commencer à employer cette eau vers la mi-novembre, de sorte qu'à la fin de l'année la réserve utile était encore de 29,6 millions de m³ environ. La face amont du barrage a dû être pourvue d'un revêtement en pierre en raison des dégâts du gel; ces travaux, entrepris l'année précédente, ont été poursuivis au cours de l'exercice.

C. Sous-stations.

1. Sous-station de Mullenz.

On a commencé le montage de la construction métallique de l'installation aérienne à 33 kV destinée à l'alimentation de la sous-station de Delémont.

2. Sous-station de Delémont.

On a commencé le montage de la construction métallique de l'installation aérienne et la construction du bâtiment de service.

D. Lignes de contact et installations à courant faible.

Lignes Wallisellen-Uster-Rapperswil et Zurich-Affoltern-Zoug.

La traction électrique a été inaugurée sur ces deux lignes les 2 et 15 octobre.

Ligne Delémont-Delle.

On a terminé les fondements des portiques sur tout le parcours, ainsi que le montage des mâts de la ligne de contact. La plupart des modifications apportées aux installations à courant faible sont achevées.

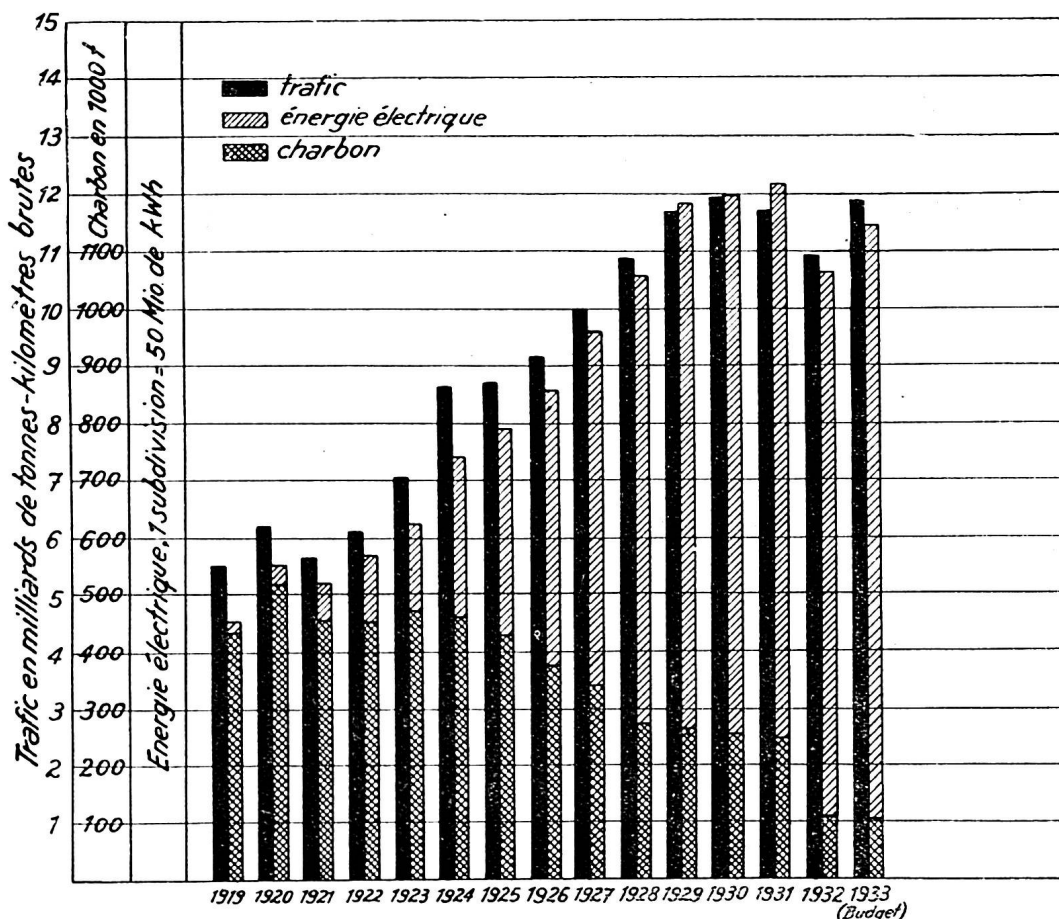
Ligne Berne-Lucerne.

Le montage de la ligne de contact et la pose des câbles à courant faible ont été achevés sur le tronçon Langnau-Obermatt. Le chemin de fer de l'Emmental a introduit la traction électrique le 8 décembre. A la gare de Konolfingen, on a commencé la pose des câbles, le chemin de fer Berthoud-Thoune allant prochainement introduire la traction électrique par courant monophasé.

Ligne Uznach-Ziegelbrücke-Linthal.

Le montage des portiques pour la ligne de contact est achevé. On a terminé la pose du câble à courant faible et commencé le montage des installations à courant faible.

Figure 18.



XII. Observations finales et propositions.

L'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de 1931 s'élevait à fr. 10 073 660.24. Sur ce montant, il a été mis, conformément à un arrêté de l'Assemblée fédérale du 16 juin 1932, une part de fr. 6 215 882.30 à la charge du compte du «Déficit de guerre», à titre d'intérêt du déficit de guerre, et le solde de fr. 3 857 777.94 a été reporté à compte nouveau au 1^{er} janvier 1932. Du fait de ce mode de comptabilisation, le déficit de guerre est passé à la même date de fr. 138 130 718.17 à fr. 144 346 600.47.

L'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de 1932 se monterait à fr. 49 823 204.06. Si l'on y ajoute le solde passif de l'année précédente, soit fr. 3 857 777.94, le découvert s'élève, fin 1932, à fr. 53 680 982.—. L'intérêt du déficit de guerre grève, au taux de 4,5 %, le compte de profits et pertes de fr. 6 495 597.—. Nous recommandons de procéder comme l'année précédente, c'est-à-dire d'ajouter de nouveau cette part de déficit, au 1^{er} janvier 1933, au compte du «Déficit de guerre» et de reporter le solde seulement, soit fr. 47 185 385.—, à compte nouveau. Le déficit de guerre se montera donc à fr. 150 842 197.47 au début de 1933.

Nous avons proposé à notre Conseil d'administration de vous prier de soumettre à l'Assemblée

fédérale les

résolutions

suivantes:

1. Les comptes de 1932 et le bilan au 31 décembre 1932 des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1932 est approuvée.

3. Sur le solde passif des comptes de profits et pertes de 1931 et de 1932, solde se montant à fr. 53 680 982.—, il est mis au 1^{er} janvier 1933 une part de fr. 6 495 597.— à la charge du compte du «Déficit de guerre» et le solde de fr. 47 185 385.— est reporté à compte nouveau.

Veillez agréer, Monsieur le président de la Confédération et Messieurs les conseillers fédéraux, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 7 avril 1933.

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

Le président,

Schrafl.

Annexes:

Compte et bilan, ci-après;
Tableaux statistiques, tirés à part.