

<b>Zeitschrift:</b>	Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
<b>Herausgeber:</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>Band:</b>	- (1934)
<b>Artikel:</b>	Rapport sur la gestion pendant l'année 1934 présenté par la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale
<b>Autor:</b>	Schrafl.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-676145">https://doi.org/10.5169/seals-676145</a>

### 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

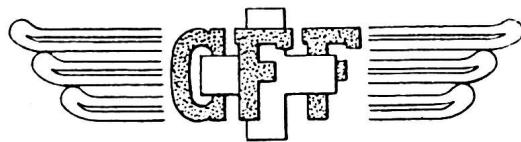
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 01.01.2026

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



# Rapport

sur la  
gestion pendant l'année 1934  
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 1934, 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 1934, les chiffres suivants:

longueur réelle 2877,257 km, longueur exploitée . . . . . 2936,216 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 2919,070 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 à nos propres frais (y compris les lignes prises à bail, mais non les lignes remises à bail) est de . . . . . 2932,886 km

Elle se répartit comme il suit entre les trois arrondissements:

I<sup>er</sup> arrondissement . . . . . 954,886 km  
II<sup>me</sup> arrondissement . . . . . 976,498 »  
III<sup>me</sup> arrondissement . . . . . 1001,452 »

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

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

ligne 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 »
	9,390 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 (limite de propriété)—Domodossola . . . . .	19,068 »
Pino (frontière)—Luino . . . . .	14,639 »
	71,229 »

La longueur des lignes à l'exploitation desquelles notre administration concourt est ainsi de . . . . . 80,619 »

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 . . . . . 3013,455 km

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1934, le service de la traction sur la ligne Bulle—Romont, assuré jusqu'alors par les chemins de fer fédéraux, est effectué par le réseau propriétaire lui-même; cette ligne a une longueur d'exploitation de 18,092 km.

## II. Situation générale et résultats financiers.

Les résultats d'exploitation de l'exercice écoulé sont venus justifier la crainte, que nous exprimions dans notre rapport à l'appui du budget de 1934, de voir s'aggraver encore la crise des transports dont les chemins de fer fédéraux souffrent depuis 1929.

Alors que le trafic s'est manifestement intensifié pendant le premier semestre, ce qui permettait d'espérer une amélioration des résultats, il s'est de nouveau mis à flétrir dès le milieu de l'année, en sorte que le total des recettes de transport pour 1934 est tombé au-dessous des chiffres correspondants de l'exercice précédent.

Les *recettes de transport*, qui avaient baissé de 42,70 millions de francs de 1931 à 1932 et de 6,58 millions de 1932 à 1933, ont atteint, en 1934, le montant de 321,26 millions de francs, inférieur de 2,91 millions de francs, ou 0,9%, aux résultats de l'année précédente. La preuve du fort recul du trafic qui s'est manifesté pendant la seconde moitié de l'année, c'est que, comparées à celles de 1933, les recettes de transport ont été de 3,4% plus élevées durant le premier trimestre et encore de 2,4% supérieures pendant le second trimestre, tandis qu'au troisième trimestre elles ont déjà fléchi de 3,7%, pour tomber, au quatrième trimestre, de 4,8%. Par rapport aux recettes de transport de 1929, qui avaient atteint le chiffre record de 401,95 millions de francs, le recul est de 80,69 millions de francs, c'est-à-dire de 20,1%.

Dans le *service des voyageurs*, la régression observée depuis 1930 a persisté; elle a, toutefois, été plus faible que les années précédentes. Le nombre total des personnes transportées durant l'exercice est tombé à 114,29 millions, en diminution de 0,56 million, ou 0,5%, sur les chiffres de 1933; cette année-là, le fléchissement avait été de 1,7% et, en 1932, de 6,0%. Par rapport au chiffre record de 1930, 127,91 millions de voyageurs, la diminution est de 13,62 millions de personnes, ou 10,6%, ce qui correspond à un recul de 31,6 à 27,6 par tête de population.

Comme conséquence de la régression des transports, les *recettes du service-voyageurs* ont fléchi à 133,21 millions de francs, en diminution de 2,00 millions, ou 1,5%. Ce recul est légèrement supérieur à celui de l'année passée, qui ne s'élevait qu'à 1,54 million de francs, ou 1,1%, mais il est cependant considérablement plus faible qu'en 1932, année où la moins-value s'était élevée à 13,97 millions de francs, soit à 9,3% par rapport aux chiffres de 1931. Comparées au maximum de 159,12 millions de francs réalisé en 1930, les recettes de 1934 ont reculé de 25,9 millions, ou 16,3%. Il n'est pas sans intérêt de faire remarquer qu'elles ont baissé, durant l'exercice écoulé, dans une plus forte proportion que le nombre des voyageurs, ce qui s'explique par l'extension donnée aux réductions de tarifs et l'introduction de nouvelles facilités de transport, ainsi que par l'exode des voyageurs dans les classes inférieures des voitures. Le recul des recettes provient également des conditions atmosphériques des mois de juillet et août, qui ont été moins favorables qu'en 1933.

D'après les résultats connus, les principaux chemins de fer étrangers ont enregistré de 1933 à

1934 les reculs suivants sur leurs recettes-voyageurs: chemins de fer italiens de l'Etat 3,6%; société nationale des chemins de fer belges 5,2%; chemins de fer fédéraux autrichiens 8,4%; chemins de fer néerlandais 9,3%; en revanche, les grands réseaux anglais signalent une hausse de 1,4% et les chemins de fer du Reich de 8,3%.

Après avoir diminué sans interruption depuis 1929, le *trafic des marchandises* accuse pour la première fois, en 1934, une légère augmentation des quantités transportées, tandis que les recettes ont continué à flétrir. Les quantités transportées (bagages, animaux, transports postaux et marchandises), qui étaient encore tombées l'année précédente de 477 000 tonnes, ou 3,1%, se sont accrues durant l'exercice de 187 000 tonnes, ou 1,3%, et ont atteint au total 14,98 millions de tonnes. Comparé au chiffre record de 1929, 19,28 millions de tonnes, le trafic des marchandises a baissé de 4,30 millions de tonnes, c'est-à-dire de 22,3%, ou, calculé par habitant, de 4,8 à 3,6 tonnes. Le surcroît de transport, par rapport à 1933, concerne principalement les marchandises expédiées sur la base des tarifs exceptionnels — l'augmentation est de 325 000 tonnes —, tandis que celles des autres classes de tarif, ainsi que les bagages, les animaux et les colis postaux n'accusent que des différences insignifiantes. Si le nombre des tonnes transportées s'est accru, c'est avant tout grâce à la forte augmentation du *trafic de transit*, lequel a atteint 2,46 millions de tonnes, en hausse de 480 000 tonnes ou 24,3%; l'augmentation concerne cependant presque exclusivement des marchandises pondéreuses, telles que la houille (+ 405 000 tonnes), le fer et le minerai de fer (+ 54 000 tonnes).

Les *importations* ont diminué de 190 000 tonnes, ou 2,3%, par rapport à celles de 1933; elles s'élèvent à 8,13 millions de tonnes. En revanche, malgré les obstacles accrus mis au commerce international et les entraves monétaires, les *exportations* ont passé à 520 000 tonnes au total, en augmentation de 28 000 tonnes, ou 5,8%.

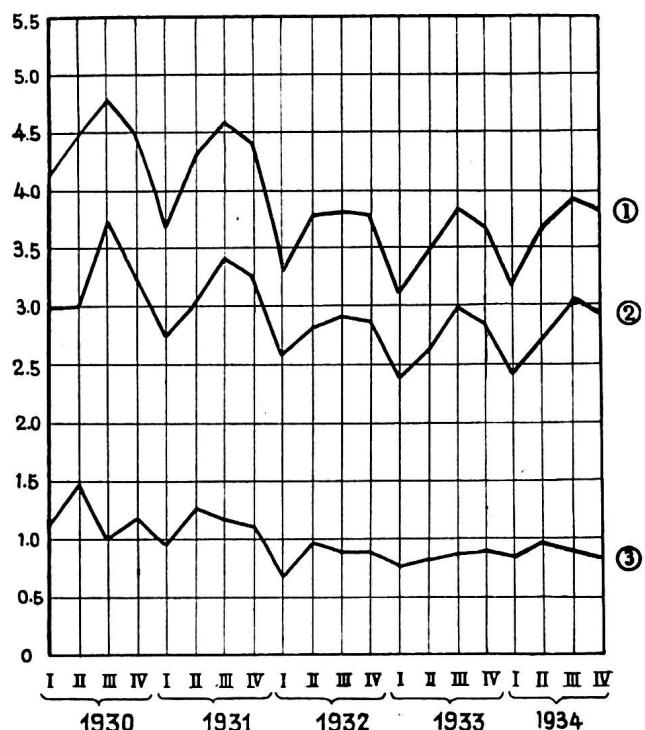
Considéré sous l'angle de la valeur, le commerce extérieur suisse accuse une forte diminution des importations, qui sont descendues à 1434 millions de francs, en diminution de 160 millions; les exportations n'ont reculé que de 8 millions et s'établissent à 844 millions de francs. Il en résulte une nouvelle amélioration, de l'ordre de 152 millions de francs, de notre déficit de la balance commerciale, lequel a atteint son point culminant, 962 millions de francs, en 1932; le déficit s'élève actuellement à 590 millions de francs.

Le *trafic interne*, qui constitue environ un tiers des transports de marchandises des chemins de fer fédéraux, s'est maintenu à peu près au même niveau que l'année précédente, grâce aux mesures prises pour protéger le marché intérieur et au fait que l'industrie du bâtiment est demeurée en pleine activité. Malgré une augmentation du tonnage, qui porte surtout, il est vrai, sur les envois en transit de houille, transportés à bas tarif, les *recettes du trafic des marchandises* sont restées, avec un total de 188,04 millions de francs, de 0,91 million, ou 0,5%, en deçà du chiffre de l'année passée. De la sorte, com-

Figure 1.

**Trafic-marchandises interne des C. F. F.  
et trafic d'importation, d'exportation et de transit  
pendant les divers trimestres des années 1930 à 1934.**

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



parées à celles de 1929, 245,70 millions de francs, les recettes ont fléchi de 57,66 millions de francs, soit de 23,5 %.

Pour les chemins de fer étrangers, le recul des recettes de transport s'est élevé, de 1933 à 1934, aux chiffres suivants: société nationale des chemins de fer belges 4,7 %; grands réseaux français 8,4 %; chemins de fer de l'Etat italien 9,4 %; chemins de fer néerlandais 12,7 %. En revanche, les chemins de fer fédéraux autrichiens signalent une augmentation de recettes de 2,0 %, les grands réseaux anglais de 5,2 % et les chemins de fer allemands du Reich de 17,9 %.

Les lourdes pertes que les chemins de fer ont subies sous l'influence de la dépression économique et de la crise du trafic ressortent à l'évidence du tableau ci-après (recul en pour-cent des recettes de transport de 1929 à 1933); il y a lieu de relever à ce propos que ce sont les chemins de fer fédéraux qui ont subi les pertes les plus faibles sur les recettes totales de transport et les recettes du trafic-marchandises, et qu'ils sont parmi les administrations qui accusent le moindre fléchissement sur les recettes du service-voyageurs.

#### Récul en pour-cent de 1929 à 1933\*).

	Recettes de transport	Recettes du service-voyageurs	Recettes du trafic-marchandises
chemins de fer fédéraux	19,4	13,5	22,8
grands réseaux anglais .	20,5	17,7	24,2
chemins de fer de l'Etat de Danemark . . .	20,7	18,4	27,6

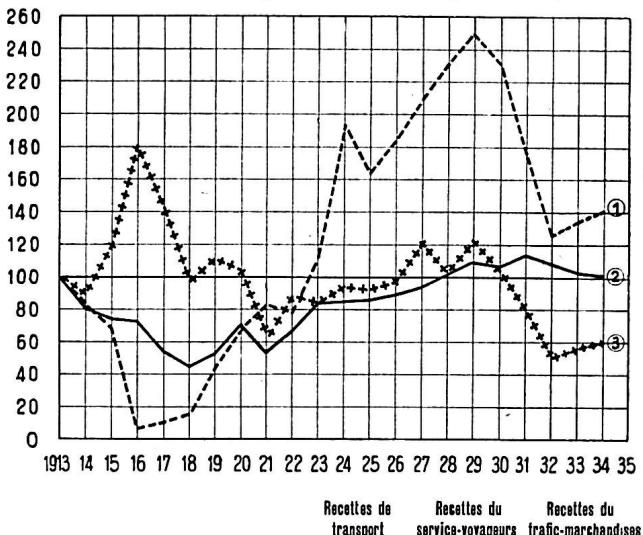
\*) Voir également les graphiques du tableau I de l'annexe.

Figure 2.

**Importations, exportations et transit.**

Trafic de 1913 = 100.

1 Transit. 2 Importations. 3 Exportations.



	Recettes de transport	Recettes du service-voyageurs	Recettes du trafic-marchandises
chemins de fer de l'Etat de Suède . . . . .	26,2	8,2	37,2
grands réseaux français . . . . .	26,8	17,7	28,5
chemins de fer néerlandais . . . . .	32,6	28,1	36,5
société nationale des chemins de fer belges . . . . .	34,6	12,8	41,2
chemins de fer fédéraux autrichiens . . . . .	35,2	31,2	37,0
chemins de fer de l'Etat hongrois . . . . .	37,2	31,2	40,4
chemins de fer de l'Etat italien . . . . .	40,0	28,7	45,6
chemins de fer allemands du Reich . . . . .	45,8	40,2	47,9

En ce qui concerne les *prestations d'exploitation*, les kilomètres-trains ont augmenté de 1,8 % en service-voyageurs, mais ils ont diminué de 0,4 % en trafic-marchandises, tandis que les kilomètres-locomotives se sont accrus de 0,7 %, les kilomètres-essieux de 2,8 % et les tonnes-kilomètres brutes de 3,7 %.

Figure 3.  
Prestations kilométriques de 1913 à 1934.

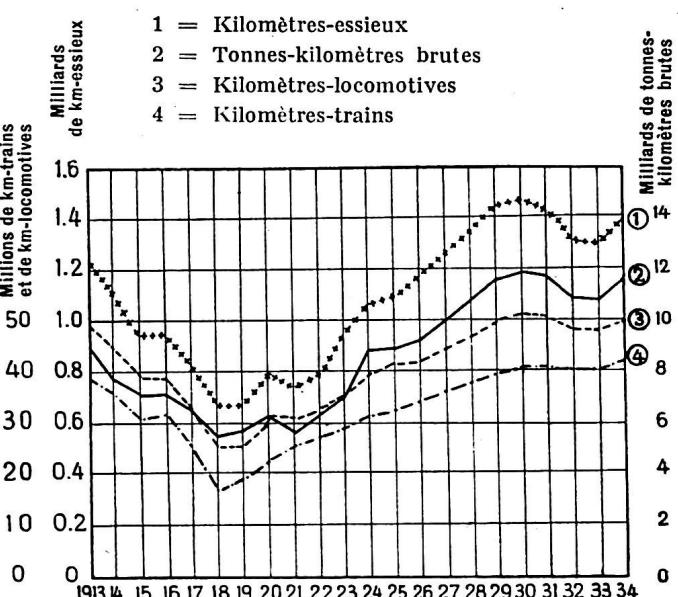
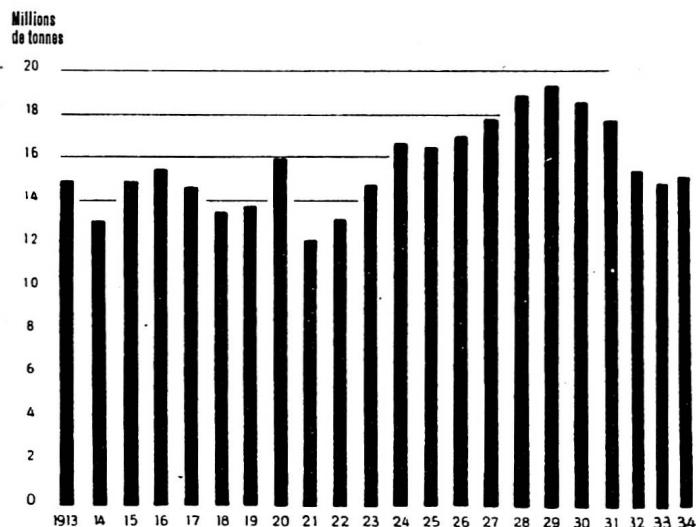


Figure 4.

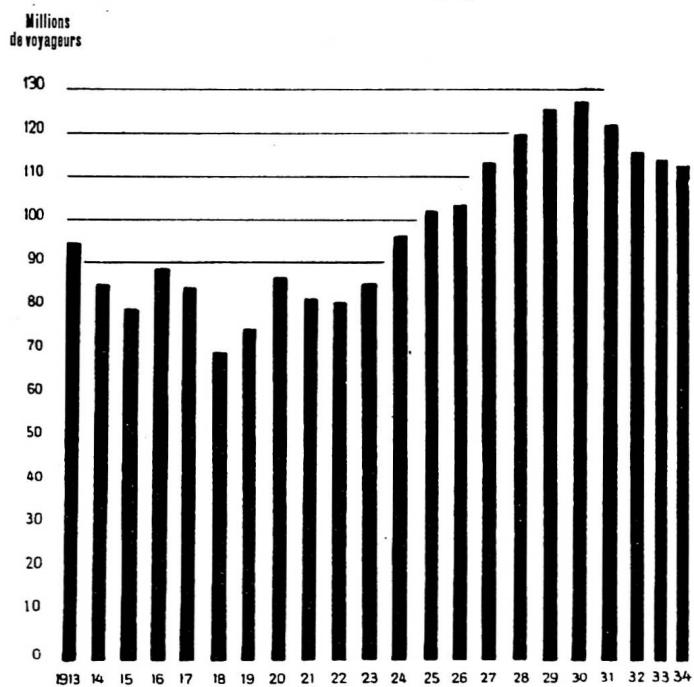
**Marché de l'ensemble du trafic des marchandises 1913-1934.**



Bien que les prestations kilométriques soient en légère augmentation, les dépenses d'exploitation ont reculé de 259,9 millions en 1933 à 247,6 millions en 1934, en nouvelle diminution de 12,3 millions de francs. Ce recul provient, pour 13,7 millions, de dépenses en moins et, pour 1,4 million, de dépenses en plus ou de recettes en moins. En ce qui concerne les dépenses en moins, 8,7 millions résultent de la réduction des frais de personnel (5,1 % en moyenne sur les traitements et salaires), laquelle a été rendue possible, dès le 1<sup>er</sup> janvier 1934, en vertu de l'arrêté fédéral du 13 octobre 1933 concernant les mesures extraordinaires et temporaires destinées à rétablir l'équilibre des finances fédérales; 4,3 millions proviennent de la nouvelle diminution du nombre des agents et 0,7 million d'autres économies. Les dépenses en plus ont en majeure partie leur source dans les augmentations de traitements et salaires échues le 1<sup>er</sup> janvier 1934, et dans l'accroissement des versements de l'administration à la caisse de pensions et de secours. En 1920, les

Figure 5.

**Développement du mouvement des voyageurs 1913-1934.**



dépenses d'exploitation se montaient encore à 358 millions; depuis 1930, elles ont été ramenées de 291,4 millions à 247,6 millions.

L'effectif du personnel, qui avait atteint son chiffre maximum, 40,498 agents, en juillet 1920, est depuis lors tombé, en février 1935, à 29,984 agents, en diminution de 26 %, bien que les prestations aient augmenté de 79,7 % en tonnes-kilomètres brutes. L'effectif moyen du personnel, y compris les ouvriers d'entrepreneurs et les ouvriers auxiliaires occupés passagèrement, a été en 1934 de 945 agents plus faible qu'en 1933 et de 2382 agents plus réduit qu'en 1932. Les tableaux II et III renseignent sur l'effectif du personnel et les prestations au cours des différentes années. Le tableau III

Figure 6.

**Répartition des recettes d'exploitation en 1934.**

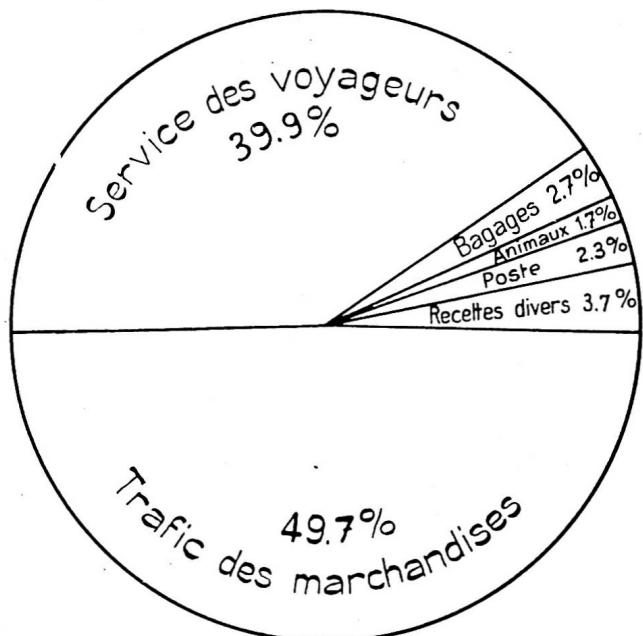


Figure 7.

**Répartition des dépenses d'exploitation en 1934.**

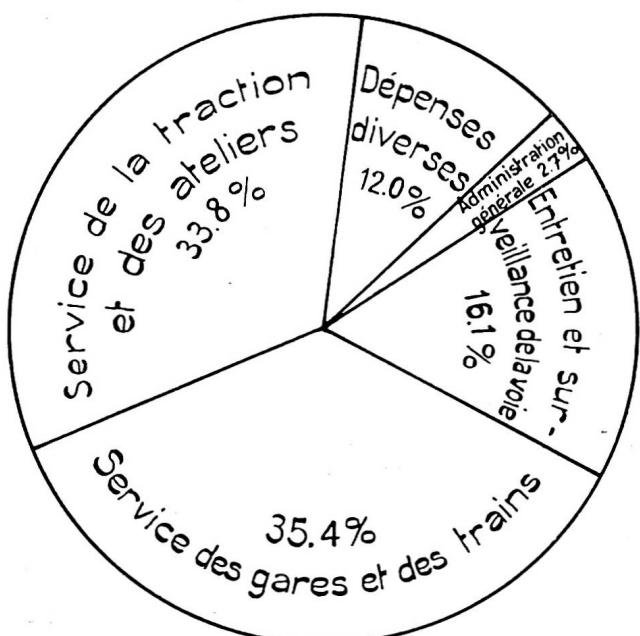
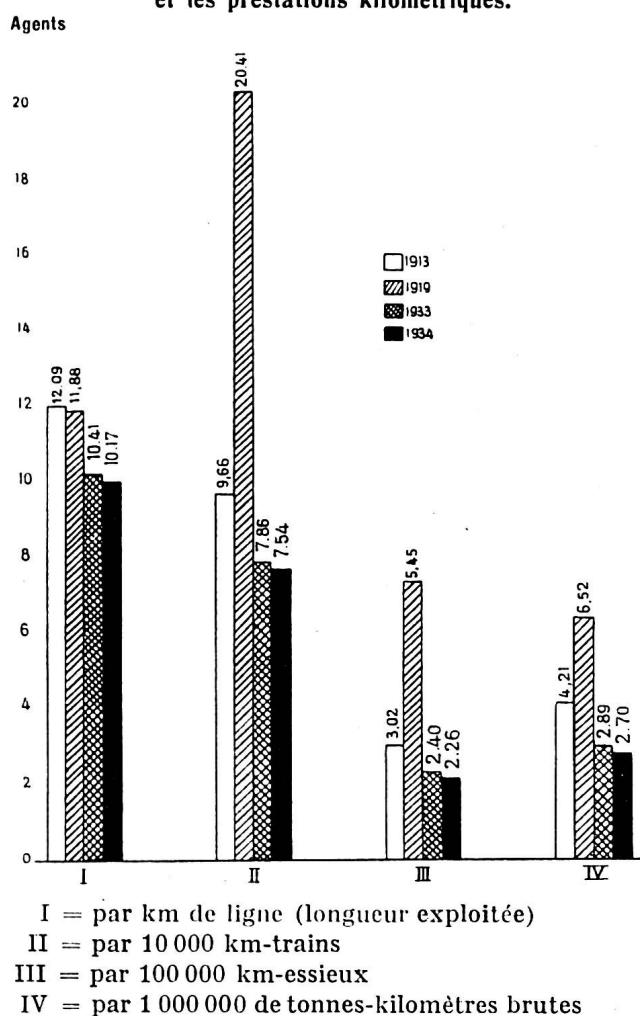


Figure 8.

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



permet aussi de se rendre compte comment les prestations par agent se sont successivement améliorées par suite des mesures de rationalisation et de l'accroissement du trafic.

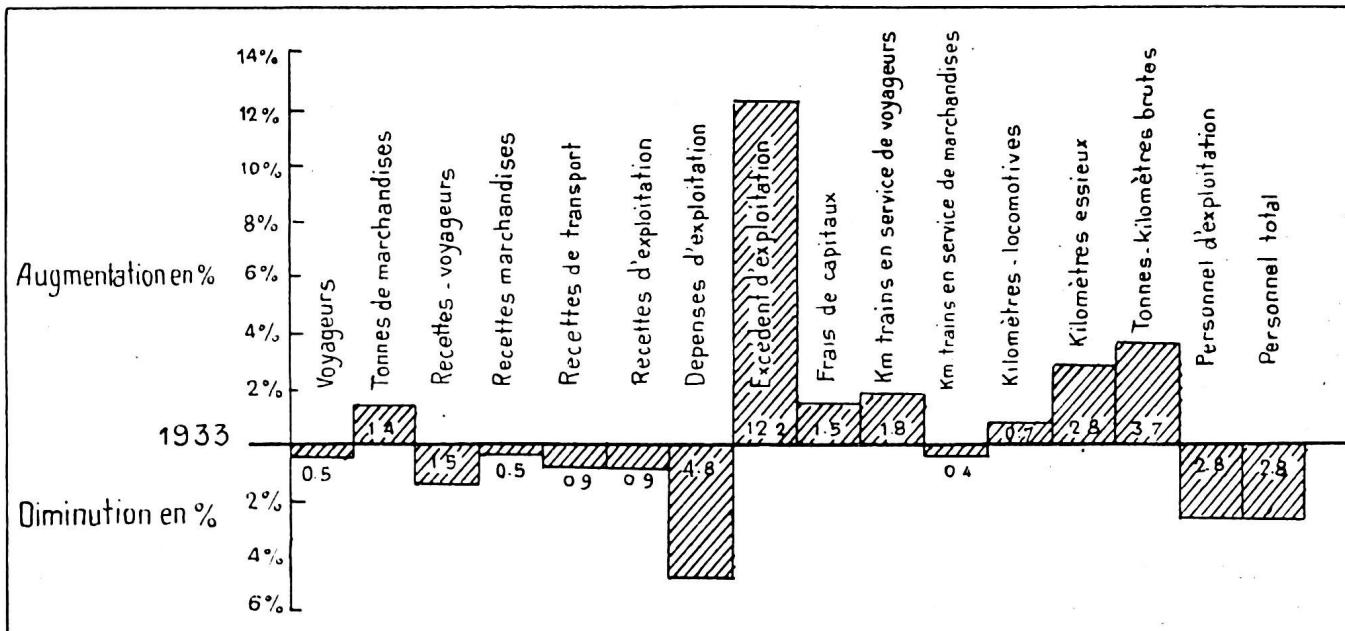
En raison de la retenue qu'on s'est également imposée en 1934 en ce qui concerne le recrutement, la moyenne des années de service des fonctionnaires et employés et, par conséquent, le nombre des agents au maximum de traitement ont de nouveau augmenté. La moyenne des années de service s'est élevée à 14,7 ans en 1920, à 18,9 ans en 1930 et à 20,6 ans en 1934. L'âge moyen a passé de 39,5 ans en 1920 à 43,1 ans en 1934.

D'après le plan d'assainissement de la caisse de pensions et de secours arrêté par le Conseil d'administration le 24 janvier 1928, nous avions au moins 28,5 millions de versements ordinaires et extraordinaires à effectuer à cette caisse en 1934. En outre, conformément à une décision du Conseil d'administration du 1<sup>er</sup> octobre 1921, un intérêt de 5 % est garanti pour les valeurs de la caisse d'assurance. Comme, d'après le plan d'assainissement, les cotisations annuelles de l'administration sont fixées, à partir de 1934, à 15 % des traitements et gains assurés, mais que pour remplir les obligations de la caisse un versement annuel de 7 et 7 $\frac{1}{4}$  % suffirait, il est possible, sur les prestations totales de l'administration s'élevant à 32,2 millions (en 1933: 31,5 millions), de considérer qu'une somme de 21 millions de francs constitue une participation à l'amortissement du déficit. Si l'administration n'était tenue de verser que 7 et 7 $\frac{1}{4}$  %, cela ne représenterait pour 1934 que 11,2 millions de francs. Par suite de l'augmentation de 1 % des versements de l'administration (15 au lieu de 14 %), le déficit de la réserve mathématique, qui s'était de nouveau accru de 12,9 millions en 1933 et avait atteint le montant de 362,3 millions, n'a augmenté que de 0,4 million en 1934. Ce fait réjouissant ne signifie cependant pas encore que le maximum du déficit soit atteint. Au contraire, ce déficit s'aggravera de nouveau ces prochaines années si l'on ne parvient pas à assainir radicalement la caisse.

Pour l'assurance contre les accidents et en cas de maladie, l'administration a versé 3,2 millions en

Figure 9.

**Résultats d'exploitation et résultats financiers en 1933 et 1934.**



1934. Au total, les charges sociales des chemins de fer fédéraux se sont élevées à 35,4 millions de francs en 1934, c'est-à-dire à 17,3 % des dépenses totales pour le personnel.

En 1934, il a été opéré les *amortissements industriels* suivants:

1. Immobilisations.

a. Amortissements ordinaires:

	Fr.	Fr.
exploitation . . . . .	20 562 964	
(dont pour la ligne Wattwil—Ebnat-Kappel fr. 6 701)		
économat . . . . .	2 275	
usines . . . . .	2 720 790	
ateliers . . . . .	110 299	
chantiers de Romanshorn .	989	
		23 397 317

Amortissements sur le capital d'établissement:

économat . . . . .	12 943	
ateliers . . . . .	526 095	
navigation sur le lac de Constance . . . . .	84 295	
chantiers de Romanshorn .	12 869	
		636 202

b. Amortissements extraordinaire:

installations supprimées . . . . .		1 187 997
Installations supprimées et objets d'inventaire:		
économat . . . . .	26 543	
usines . . . . .	1 043	
ateliers . . . . .	116 726	
ateliers de dépôt . . . . .	3 037	
chantiers de Romanshorn .	—	
		147 349
		25 368 865

2. Disponibilités.

a. Approvisionnements de magasins et d'exploitation:

économat . . . . .	207 757	
ateliers . . . . .	169 791	
ateliers de dépôt . . . . .	8 355	
chantiers de Romanshorn .	6 000	

b. Pertes de cours et moins-values de titres . . . . .

25 822 849

A ces amortissements industriels s'ajoutent encore les amortissements financiers suivants:

sur le capital d'établissement du chemin de fer (délai 100 ans) . . . . .	5 377 255
sur le capital engagé dans les usines (délai 60 ans) . . . . .	832 732
sur les frais d'emprunt . . . . .	2 442 778

8 652 765

Le rapport du Conseil d'administration et de la Direction générale du 7 février 1933 sur la situation financière des chemins de fer fédéraux et les mesures

à prendre pour son rétablissement, disait déjà que la stabilisation de la dette était la condition primordiale de l'assainissement des finances de notre administration. Pour atteindre ce but, on posa en principe que les chemins de fer fédéraux ne devaient désormais consacrer à l'extension de leur réseau ou à de nouvelles acquisitions que les sommes dont ils disposeraient, en moyenne, grâce à leurs recettes. En 1933, les dépenses de construction à la charge du fonds de renouvellement et du compte de construction se sont élevées à fr. 47 281 546 et les amortissements industriels et financiers à fr. 33 385 845. Les dépenses de construction ont donc encore dépassé les amortissements de 13,9 millions. En 1934, elles ont atteint Fr. 37 807 303; les amortissements industriels sur les immobilisations et les amortissements financiers se sont montés à fr. 34 021 630. Les dépenses de construction n'ont par conséquent plus excédé les amortissements que de fr. 3 785 672, et à partir de 1935 il est probable que les amortissements suffiront à couvrir entièrement les dépenses de construction. La dette nette des CFF n'augmenterait alors plus que du déficit du compte annuel de profits et pertes, ainsi que le prévoit le rapport précité du 7 février 1933.

Les frais de capitaux des chemins de fer fédéraux comprennent les intérêts des emprunts consolidés et des dettes courantes et les frais de finance. Ils ont atteint les chiffres suivants en 1934:

1. Intérêts des emprunts et bons de dépôt . . . . .	fr. 116 349 335
2. Intérêts du fonds de rentes-accidents . . . . .	» 148 535
3. Intérêts des dettes courantes . . . . .	» 1 737 514
4. Frais de finance . . . . .	» 244 181
	fr. 118 479 565

En regard de ces frais, nous devons mentionner le produit des valeurs et des créances, ainsi que les intérêts des capitaux employés à des travaux neufs, au total 3,3 millions de francs. En 1933, les frais de capitaux se sont élevés à 115,8 millions, ou à 113,4 millions de francs si l'on tient compte des intérêts des capitaux de construction et du produit des valeurs et des créances. Leur augmentation s'explique par le fait que malgré les ressources provenant des amortissements industriels et financiers, disponibles pour des constructions, il a fallu, pour couvrir les déficits du compte de profits et pertes, faire un nouvel appel d'argent frais et en assurer le service des intérêts. C'est surtout grâce à la modicité de l'intérêt payé sur les dettes courantes que cet accroissement des frais de capitaux a été relativement aussi faible par rapport à ceux de l'année précédente.

L'étude du problème de l'assainissement financier de l'entreprise n'a pas avancé, pendant l'exercice, au delà des premières propositions et des discussions préliminaires.

Par lettre du 12 juin 1934, le chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer a consulté le Conseil d'administration sur l'avant-projet, préparé par lui, de «loi fédérale concernant l'organisation de l'administration du réseau ferre appartenant à la Confédération». Dans leur rapport

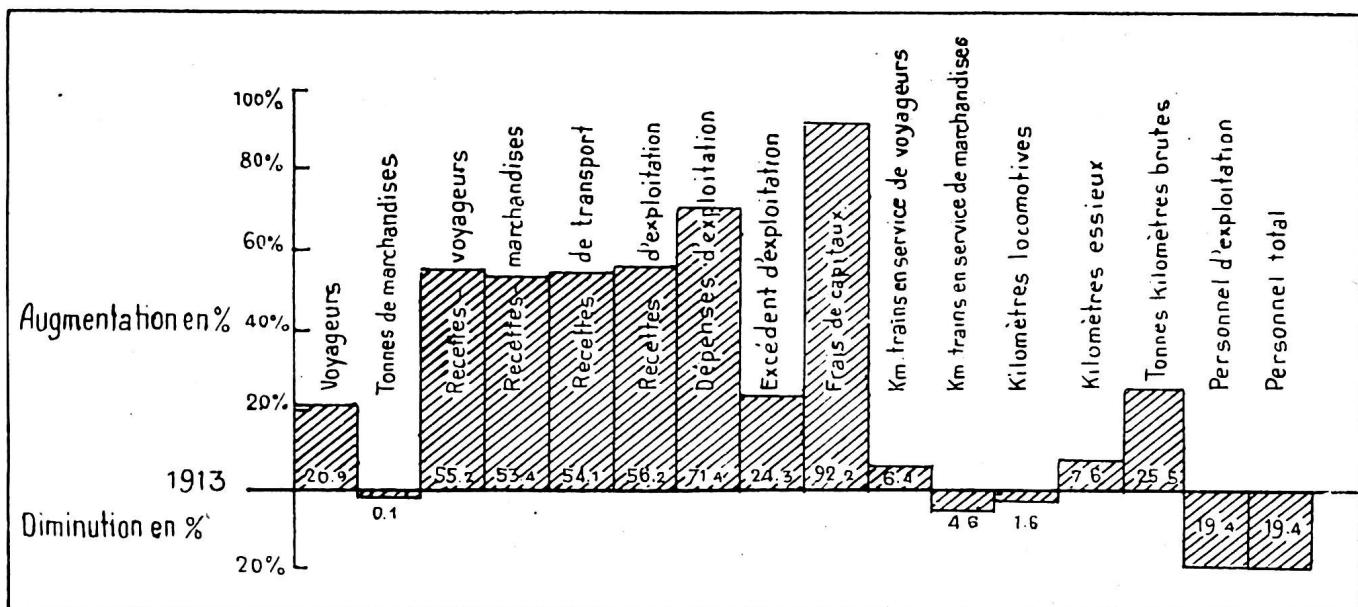
du 16 octobre 1934, le Conseil d'administration et la Direction générale ont pris position sur cet avant-projet, dont ils ont approuvé les grandes lignes. Il eût été oiseux de poursuivre l'étude du problème tant que le peuple ne se serait pas prononcé sur la loi de partage du trafic, le montant de la dévalorisation du réseau dépendant du sort de cette loi. Une autre question est d'ailleurs encore à l'examen: c'est celle de savoir si l'on peut songer à une action de secours en faveur des chemins de fer privés et quelles doivent, le cas échéant, en être les modalités.

En même temps que l'avant-projet de nouvelle loi des chemins de fer fédéraux, le chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer a remis le

12 juin 1934 au Conseil d'administration, pour préavis, un projet d'arrêté fédéral urgent autorisant certaines mesures extraordinaires et temporaires en vue de la réorganisation administrative et de l'assainissement financier des chemins de fer fédéraux. Le Conseil d'administration s'est prononcé sur ce projet dans son rapport du 11 juillet 1934. Se ralliant au message du Conseil fédéral du 16 novembre 1934, les Chambres ont adopté le 20 décembre, en le déclarant urgent, l'arrêté fédéral autorisant certaines mesures temporaires en vue de la réorganisation et de l'assainissement des chemins de fer fédéraux. L'application de cet arrêté a commencé. Les mesures déjà prises ne concernent cependant plus l'exercice de 1934.

Figure 10.

Evolution des C. F. F. de 1913 à 1934.



### III. Affaires administratives générales.

#### A. Relations internationales.

1. La *Délégation internationale du Simplon* s'est réunie à Berne les 4 et 5 mai et les 14 et 15 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 pour l'année 1932.

2. Le *Comité international des transports par chemins de fer* s'est réuni sous notre présidence à Cracovie les 4 et 5 juillet. Il a traité diverses questions relatives à l'utilisation de coupons d'agences et décidé d'uniformiser les titres de transport internationaux les plus usités. Etant donnée la révision, à Rome, en novembre 1933, des conventions internationales concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.) et le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.), le comité a mis certaines de ses prescriptions en harmonie avec les nouvelles conventions.

3. Les *commissions de l'Union internationale des chemins de fer* se sont réunies à Baden-Baden du

4 au 16 juin. Pour la première fois, nous avons pris part aux travaux de la commission du trafic-voyageurs, dans laquelle la Suisse avait été admise sur la proposition d'administrations de chemins de fer étrangères. Comme d'habitude, nous étions représentés dans la commission du trafic-marchandises, dont nous assurons 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 prédisons également. Il a été discuté diverses questions concernant le trafic combiné par rail et par air, l'émission de titres de transport internationaux, l'impulsion à donner aux voyages de sociétés et aux voyages par trains populaires, le transport des marchandises par cadres (containers), le chauffage des trains à la vapeur, l'utilisation et le fonctionnement du frein-marchandises continu, l'opportunité de placer des porte-étiquettes à fermeture grillagée, le dispositif pour faciliter l'accouplement des soufflets, les prescriptions sur la construction, l'échange et la taxation des cadres, l'uniformisation des porte-signaux et

des porte-lanternes, le chauffage électrique des voitures, les expériences faites au sujet de la mise en service des automotrices légères.

La sous-commission du frein a tenu diverses séances sous la présidence de notre administration; elle a effectué des essais avec le frein-marchandises Breda, du 30 avril au 9 mai 1934, à Bologne et sur la ligne Bologne—Reggio et, du 26 juin au 3 juillet 1934, sur la ligne Brennero—Bressanone.

Le comité de gérance de l'Union internationale des chemins de fer a siégé les 15 et 16 novembre à Paris. Il a examiné et approuvé les travaux et propositions des commissions et fixé leur programme d'activité pour 1935.

4. L'Union d'administrations de chemins de fer de l'Europe centrale n'a tenu aucune assemblée générale durant l'exercice. Son activité s'est surtout déroulée dans les principales commissions permanentes (commissions administrative, des transports de voyageurs, du trafic des marchandises, technique), dans lesquelles nous sommes représentés. Les commissions se sont occupées des importants objets suivants: budget des recettes et dépenses de la caisse de l'Union en 1935; gestion de la caisse de l'Union et de la caisse de prévoyance en 1933; statistique et journal de l'Union; efforts en vue d'assurer une collaboration plus étroite entre les médecins attribués des administrations adhérentes; tarif-modèle pour le trafic international des voyageurs et des bagages; établissement de directives communes pour l'unification du droit des transports des pays faisant partie de l'Union; études sur la meilleure façon d'organiser le crédit en compte courant et l'établissement de doubles de lettres de voiture; révision et simplification des prescriptions sur les recherches de colis manquants, en surnombre et endommagés; échange d'informations sur l'état actuel du trafic par cadres, afin de perfectionner cette innovation et d'en assurer le développement uniforme; questions de matériel roulant.

5. Du 25 juin au 2 juillet se sont tenues à Stockholm, sous la présidence de notre administration, une session de la commission et l'assemblée plénière de l'Union internationale des wagons (R.I.V.), aux fins de réviser le règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international. La révision avait été préparée dans une séance de la commission tenue également sous la présidence de notre administration, du 7 au 17 mars, à Naples.

Les chemins de fer fédéraux ont été réélus aux fonctions d'administration gérante pour une nouvelle période de cinq ans.

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

##### a. Réclamations adressées aux chemins de fer fédéraux.

Réclamations non liquidées en 1933 . . . . .	479	(812 en 1933)
Nouvelles réclamations reçues pendant l'exercice . . . . .	12 499	(13 015 » 1933)
Repoussées. . . . .	4 100	(4 374 » 1933)
Admises et pour lesquelles il a été payé une indemnité . . . . .	8 133	(8 974 » 1933)

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

Réclamations transmises aux chemins de fer fédéraux . . . . .	1 555	(1 822 en 1933)
Réclamations ayant donné lieu à paiement de la part des chemins de fer fédéraux . . . . .	1 335	(1 560 » 1933)

6. Les 14 et 15 septembre, une commission de l'Union pour l'utilisation des voitures et fourgons en trafic international (R.I.C.) s'est réunie à Munich, sous la présidence de notre administration. Elle était chargée de donner son avis sur l'amendement proposé par les chemins de fer de l'Etat yougoslave au sujet de la responsabilité des dommages manifestement intentionnels; cet avis était destiné à la Conférence européenne des horaires et des services directs, qui se réunit en octobre.

7. La Conférence européenne des horaires et des services directs pour l'année 1935/36 a siégé à Dubrovnik du 8 au 13 octobre sous la présidence de notre administration; 22 gouvernements et 121 administrations y avaient envoyé des délégués.

8. Notre administration s'est fait représenter aux Conférences internationales des trains de marchandises qui se sont tenues à Florence les 9 et 10 avril et à Bruxelles du 5 au 9 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, et l'on a discuté des questions générales d'exploitation relatives à ce trafic.

## B. Assurance des choses et responsabilité civile.

1. Les caisses cantonales d'assurance contre l'incendie nous ont versé fr. 2169 pour 8 sinistres.

Dans le canton de Lucerne, la loi concernant l'extension de l'assurance-incendie cantonale aux dommages des bâtiments occasionnés par des éléments naturels est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1934. Cette nouvelle assurance est obligatoire pour tous les bâtiments situés sur le territoire du canton et se monte à 0,1 % de leur valeur d'estimation.

2. A la charge de notre propre fonds d'assurance contre l'incendie et les accidents, il s'est produit 63 sinistres représentant une somme totale de fr. 75 322.

3. On trouvera dans les tableaux statistiques et dans les comptes des renseignements sur le nombre des accidents qui se sont produits en 1934, 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 111 cas de responsabilité (146 en 1933).

c. *Irrégularités.*

Avaries ou pertes partielles . . . . .	338	(857 en 1933)
Empêchements à la livraison . . . . .	852	(822 » 1933)

d. *Procès.*

Pendants depuis 1933. . . . .	1	(2 » 1933)
Nouveaux procès en 1934 . . . . .	3	(2 » 1933)
Terminés, en tout . . . . .	2	(3 » 1933)

## C. Automobile et chemin de fer.

a. *Législation.*

Comme nous le constatons déjà l'année passée, la législation relative à la circulation des véhicules automobiles est pour le moment achevée, maintenant que les principales prescriptions d'application ont été mises en vigueur. Durant l'exercice, l'ordonnance sur la *durée du travail et du repos* des chauffeurs, dont il a déjà été question dans le dernier rapport de gestion, a été approuvée par les Chambres fédérales et mise en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet par le Conseil fédéral. Malgré l'interdiction de rouler de nuit qu'elle impose aux camions lourds, cette ordonnance est sans grande portée sur la concurrence entre le chemin de fer et l'automobile.

Ce qui importe, en revanche, pour les chemins de fer fédéraux, c'est le sort qui sera fait à la *loi fédérale sur le partage du trafic*, dont nous avons déjà exposé la genèse et le contenu dans notre dernier rapport de gestion. Le Conseil fédéral a soumis aux Chambres fédérales, en l'accompagnant d'un message du 23 janvier 1934 et sans y apporter de grandes modifications, le projet de loi établi en 1933 par les intéressés au chemin de fer et à l'automobile. Le Conseil des Etats a traité la question dans sa session de juin et approuvé la loi par toutes les voix contre une; en votation finale au Conseil national, le 28 septembre 1934, seuls deux membres se sont prononcés contre la loi. Les Chambres fédérales n'ont pas non plus apporté de modifications essentielles au projet. Comme, pendant la période référendaire expirant le 1<sup>er</sup> janvier 1935, 100,823 citoyens ont signé le referendum, la loi doit encore être soumise au peuple. La votation a été fixée par le Conseil fédéral au 5 mai 1935.

b. *Service Asto et Sesa.*

En *Suisse*, on peut considérer la *Sesa* (Suisse Express S. A.), à laquelle participent aujourd'hui, outre les chemins de fer fédéraux, 68 chemins de fer privés, comme l'organisation générale du service complémentaire des transports par chemin de fer. Le développement méthodique et l'uniformisation du service de camionnage ont également été poursuivis durant l'exercice, de telle sorte qu'à l'heure actuelle, 673 gares et 1669 localités (il n'est pas tenu compte dans cette statistique des hameaux qui font partie de communes politiques assez importantes) disposent d'un service de camionnage *Sesa* (en 1927: 101 gares et 122 localités). La *Sesa* confie ces services complémentaires aux entreprises privées. Le *service de livraison franco domicile*, introduit également par la *Sesa*, est de plus en plus apprécié par le public. En 1934, le nombre des envois a été trois fois et demie plus élevé qu'en 1930.

Les essais, déjà mentionnés dans le dernier rapport, d'utiliser le camion non seulement pour *compléter* les transports par chemin de fer, mais encore pour les *remplacer* jusqu'à un certain point ont été poursuivis par l'entremise de la *Sesa*. Depuis le 15 mai 1934, le *service Asto* s'est étendu à 721 km, autrement dit à environ un quart du réseau des chemins de fer fédéraux entrant en ligne de compte. Il utilise actuellement 91 camions. Ceux-ci desservent, outre les 22 centres de trafic (stations de groupage), 161 gares intermédiaires et parcouruent au total 9000 km. par jour de travail. Ils relient jusqu'à maintenant, par un service d'apport et de distribution, 730 localités à la voie ferrée.

Lorsque le service *Asto* aura été étendu à tout le réseau, il nécessitera 400 à 500 camions, qui circuleront en grande partie avec remorques. Au lieu de compter 641 stations d'expédition des marchandises, les chemins de fer fédéraux n'auront plus désormais que 60 centres de trafic directement desservis par les trains de détail. En revanche, environ 4000 localités seront rattachées au réseau et obtiendront un service de porte à porte analogue à celui qui assure la poste pour les paquets.

Les essais de ce service mixte de transports sont en corrélation avec la *loi fédérale sur le partage du trafic et la collaboration du chemin de fer et de l'automobile*, dont nous venons de parler sous lettre a; ils serviront en première ligne à déterminer quelles sont les économies et simplifications que l'exploitation mixte permet de réaliser dans le service des trains de marchandises et des gares.

## D. Participation à d'autres entreprises.

1. Le trafic de la *gare frigorifique de Genève* s'est amélioré par rapport à celui de l'année passée. Une fois effectué le service des intérêts des emprunts, l'excédent des recettes est beaucoup plus important qu'en 1933. Il est employé pour des amortissements. Aucun dividende ne peut être distribué au capital-actions.

2. Le trafic des *entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle* s'est développé d'une manière réjouissante. Les comptes de 1934 se soldent par un excédent satisfaisant des recettes, lequel est utilisé pour des amortissements. Aucun dividende n'est distribué au capital-actions.

3. Les résultats financiers de la *Société suisse de remorquage à Bâle* ne sont pas encore connus.

D'après nos informations, on peut cependant compter sur une nouvelle amélioration par rapport aux chiffres de 1933.

Le trafic total des ports de Bâle s'est chiffré par 1,897,903 tonnes contre 1,694,631 tonnes l'année précédente.

4. Les travaux de l'*usine de l'Etzel* avancent conformément au nouveau programme, qui prévoit l'ouverture à l'exploitation en automne 1937. Il a été construit 11 km de routes aux alentours du futur lac d'accumulation et 8,5 km sont en cours d'exécution. On a commencé le remblai de la Hühnermatt (mur d'amont), le barrage, la galerie sous pression et le réservoir. L'excavation de la fosse de 20 m de profondeur pour la chambre des machines a été achevée et  $\frac{2}{3}$  des fondations ont été bétonnées. Les tôles pour la conduite forcée ont été en grande partie livrées et on a déjà commencé dans quelques fabriques à construire les tuyaux. Les turbines, générateurs et transformateurs sont en cours d'exécution dans les ateliers des fabriques de machines auxquels ils ont été adjugés.

Les dépenses de construction se sont élevées jusqu'au 31 décembre 1934 à fr. 15 370 779. 60. Pour couvrir les avances des deux participants (C. F. F. et N. O. K.) et pour acquérir de nouveaux fonds, il a été émis durant l'exercice un emprunt de fr. 10 000 000 auprès d'un groupe de banques.

5. Le résultat de la *Société suisse pour le transport et la distribution d'électricité*, à laquelle nous sommes intéressés, est sensiblement meilleur en 1934 qu'en 1933. Néanmoins, le capital-actions n'a de nouveau pas reçu de dividende. En revanche, on a accru l'amortissement des lignes de transport. Il n'a pas été fait de dépenses de construction importantes durant l'exercice.

6. Pendant le dernier exercice également, la SESA, Suisse Express S. A., a principalement travaillé dans deux domaines. D'une part, elle a conclu avec les expéditeurs, dans le cadre des prescriptions édictées par le chemin de fer et des directives établies par le service commercial de notre administration, des ententes sur l'octroi de facilités destinées à conserver aux administrations ferroviaires des transports qui, autrement, passeraient à la route; d'autre part, elle a augmenté et étendu dans toutes les régions du pays les services complétant les transports par chemins de fer (services de camionnage). La SESA a déjà commencé il y a quelques années à conclure des accords avec les propriétaires d'agences et avec diverses maisons d'expédition au sujet de la formation par eux de wagons de groupage. Depuis qu'on a créé puis considérablement développé des services remplaçant ces transports (ASTO), la SESA organise et surveille l'exploitation des véhicules automobiles qu'ils utilisent. Elle distribuera pour 1934 le dividende habituel de 5 %.

## E. Direction de l'entreprise.

La Direction générale a traité 323 objets dans 51 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: situation de la caisse de pensions et de secours et mesures à prendre pour la protéger; développement de la publicité dans les gares; rapport de la commission d'enquête sur le personnel dans les divisions des travaux de la Direction générale et des Directions d'arrondissement, ainsi que dans la division de l'électrification; effectif du personnel; loi sur le partage du trafic; questions de réorganisation.

## F. Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration a tenu, pendant l'exercice, 7 séances, au cours desquelles il a discuté 22 affaires. La plupart d'entre elles 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 3 séances et celui du III<sup>e</sup> arrondissement 2 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 voeux se sont rapportées aux tarifs, à l'horaire et à des constructions. Citons, parmi les plus importantes: l'utilisation de traverses de bois au lieu de traverses de fer; l'électrification de la ligne du Brunig; la délivrance de billets d'excursion à prix réduits; la nouvelle entrée des lignes à voie normale dans la gare de Lucerne.

De plus, les Conseils d'arrondissement ont tenu une séance commune (28 mai 1934), au cours de laquelle ils se sont occupés des questions suivantes: l'emploi de traverses de bois et de fer; certaines mesures tarifaires appelées à stimuler le service des voyageurs.

D'entente avec les trois Conseils d'arrondissement, la seconde séance commune qui avait lieu d'habitude au mois de novembre a été de nouveau supprimée en 1934.

## IV. Finances et comptabilité.

### A. Caisse principale et service des titres.

1. Pour couvrir les besoins de trésorerie, il a fallu, au début de l'année, émettre un emprunt de 100 millions de francs à 4 %, pris ferme par le Cartel de banques suisses et l'Union des banques cantonales suisses. Le syndicat mit l'emprunt en souscription publique du 9 au 16 février 1934 à midi, au cours

de 99 % plus le timbre fédéral de 0,6 %. En raison d'événements politiques imprévus, l'émission n'eut pas un plein succès; il n'en résulta cependant pas de contre-coups fâcheux pour notre administration.

2. Le produit de l'emprunt permit de rembourser les *scriptions* au montant de 15 millions émises l'année précédente, une somme de 15 millions provi-

soirement prêtée par le *canton de Genève*, ainsi qu'une avance du *Département fédéral des finances* s'élevant à 25 millions de francs. Le reste de l'emprunt servit à couvrir les besoins de trésorerie. A la fin de l'année, nous devions de nouveau six millions de francs au Département fédéral des finances.

**3.** Les bons de dépôt, au montant de fr. 11 200 000, qui ont été versés durant l'année au *portefeuille de la caisse de pensions et de secours* représentent l'excédent des recettes de la caisse sur les retraits. A la fin de l'année, la caisse possédait pour fr. 274 785 000 de ces bons, contre fr. 263 585 000 à fin 1933. Le taux d'intérêt s'est maintenu toute l'année à  $4\frac{1}{4}\%$ .

**4.** Par suite de l'émission de l'emprunt 4 % en mars 1934 et de nouveaux bons de dépôt, le montant des emprunts consolidés a augmenté de fr. 123 500 000; en revanche, les remboursements de capitaux ont atteint fr. 29 179 932. 65, de sorte que notre *dette consolidée* s'élevait à fr. 2 937 249 257. 94 à la fin de l'année, contre fr. 2 842 929 190. 59 en 1933. Le déficit du compte de profits et pertes en 1934 participe pour fr. 42 969 107. 19 à cet accroissement de la dette consolidée.

**5.** Le nombre des déposants à la *caisse d'épargne du personnel* est tombé de 10 127 à 9629. Ce recul, le premier qui ait été constaté, provient probablement de la suppression de l'administration par arrondissement.

**6.** L'état des sûretés déposées à la caisse principale par des entrepreneurs, fournisseurs, titulaires de crédits pour frais de transport, etc., était le suivant à la fin de l'exercice:

1510 dépôts en espèces et retenues de garantie . . . . .	fr. 2 486 356.—
1083 dépôts en titres . . . . .	» 11 501 910. 95
2801 cautionnements . . . . .	» 22 803 926. 85
5394 sûretés représentant . . . . .	fr. 36 792 193. 80

(En 1933: fr. 41 166 299. 80.)

Le recul provient en majeure partie de la diminution des sûretés générales de nos grands fournisseurs, laquelle s'explique par le fléchissement des dépenses de construction.

**7.** Le *portefeuille de fonds publics* accusait à la fin de l'exercice une valeur comptable de fr. 15 829 044. 85, contre fr. 14 191 606. 75 à fin 1933. La nouvelle estimation du portefeuille a donné une moins-value de fr. 60 171. 70, imputable à la baisse générale des cours des valeurs ferroviaires.

**8.** Au cours de l'exercice, il a été accordé à 41 agents, pour le *compte de la caisse de pensions et de secours*, des *prêts hypothécaires* d'un montant total de fr. 875 400.

En 1934, il nous a été remboursé fr. 890 941. 70 sur le montant global de nos prêts hypothécaires. Celui-ci s'élevait à la fin de l'exercice à fr. 61 382 944. 55, contre fr. 61 378 133. 35 en 1933. Les prêts accordés pour la construction d'habitations du personnel se chiffraient par fr. 49 119 070. 75.

Le taux des prêts hypothécaires consentis à des particuliers s'établissait à  $4\frac{1}{4}\%$ ; celui des crédits ouverts aux agents et aux coopératives immobilières de cheminots est demeuré à 4 %.

## B. Contrôle des finances et comptabilité générale.

**1.** Parmi les mesures prises en vue de réorganiser le service de comptabilité, il faut citer la suppression, le 1<sup>er</sup> juillet 1934, de la section de la comptabilité et de la caisse du 1<sup>er</sup> arrondissement. En conséquence, les fonctions des bureaux des dépenses et du service du réviseur des comptes ont été réparties entre les bureaux de comptabilité des divisions intéressées (division des travaux, d'une part, et division de l'exploitation, service des gares et des trains et service de la traction, d'autre part) et le contrôle des finances à Berne; le service de comptabilité et la caisse d'arrondissement ont été supprimés et leurs attributions conférées à la caisse principale et à la comptabilité générale à Berne; le bureau de l'assurance du personnel a été rattaché à la section du personnel.

**2.** Au cours de 1934, 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, 3 vérifications de caisse à la caisse principale; revision du portefeuille des fonds publics, des titres de la caisse de pensions et de secours, du fonds Guyer-Zeller et du fonds en faveur d'agents C. F. F. qui n'ont pas droit à la pension; contrôle des résultats annuels, pour 1933, de la vente de livres et journaux dans les kiosques de gares et de la publicité dans les gares; examen des livres de buffets de gares pour 1931 à 1933; en outre, un certain nombre de revisions des caisses d'avances et une revision de caisse de réfectoire.

Les services des arrondissements ont effectué 10 revisions des caisses d'arrondissement, diverses vérifications de la caisse d'épargne du personnel, des caisses d'avances et des caisses des réfectoires.

Sauf de légères 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.

**3.** Les comptes de construction et d'exploitation de la ligne du Simplon pour 1932 ont été vérifiés à Berne le 19 mars par une commission de la Délégation internationale du Simplon.

Les comptes de 1933 ont été remis à cette délégation le 16 juillet.

## C. Contrôle du trafic.

**1.** Les *crédits pour frais de transport* ouverts dans les gares aux maisons de commerce ont subi les changements suivants: 313 crédits nouveaux, 254 crédits supprimés; état à fin décembre 1934: 4236.

**2.** Dès le 1<sup>er</sup> septembre, 37 nouveaux services d'expéditions ont un compte de chèques et de virements postaux.

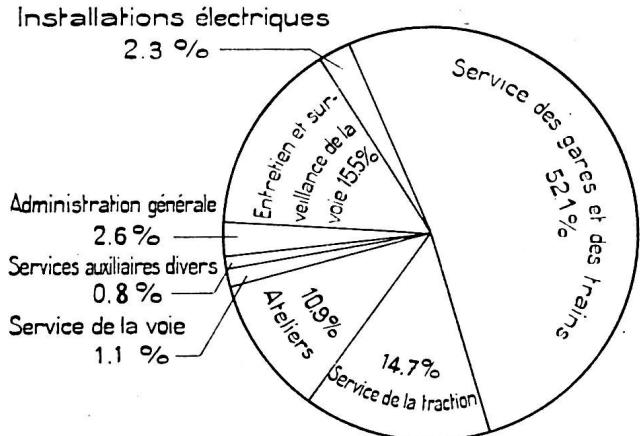
## V. Personnel.

### A. Questions générales.

1. Conformément à l'arrêté fédéral autorisant certaines mesures temporaires en vue de la réorganisation et de l'assainissement des chemins de fer fédéraux, du 20 décembre 1934, nous avons préparé les prescriptions nécessaires pour le nouveau personnel. Ces prescriptions entreront provisoirement en vigueur, mais elles doivent encore être ratifiées par le Conseil d'administration et le Conseil fédéral.

Figure 11.

#### Répartition du personnel entre les services en 1934.



2. Les commissions disciplinaires ont eu à s'occuper de 17 recours. Dans 11 cas, elles se sont prononcées pour le maintien de la peine infligée en première instance et dans 6 cas en faveur de son atténuation.

Dans 15 cas, l'autorité de recours s'est complètement ralliée aux propositions des commissions, dans un cas partiellement. Dans 1 cas, elle n'a pas pu se conformer au préavis des commissions.

3. Les commissions du personnel ont, au cours de 10 séances, donné leur avis sur diverses questions concernant le service.

4. Il a été présenté 51 propositions tendant à simplifier, à améliorer ou à rendre moins coûteuse l'exploitation. Dans 20 cas, il a été distribué une mention honorable et une prime en espèces.

5. Dans un cas, il a été accordé des secours, au montant de fr. 360, à la charge du «fonds de secours en faveur d'agents qui n'ont pas droit à la pension».

6. Il a été accordé sur le «fonds Guyer-Zeller» des récompenses à 15 agents qui ont empêché des

accidents. Le montant total de ces gratifications s'est élevé à fr. 460.

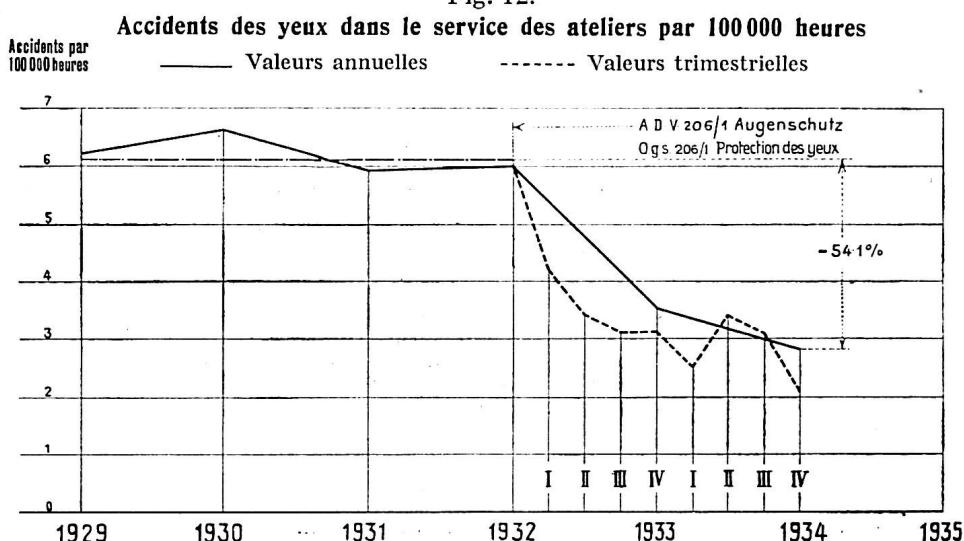
7. *Psychotechnique.* Il a été procédé à l'examen psychotechnique de 81 candidats pour le service des gares et de 72 candidats pour le service des trains. Sur 264 candidats aux places d'apprentis ouvriers professionnels qui ont subi un examen d'aptitudes, 130 ont été examinés au point de vue psychotechnique. On a continué de perfectionner le système des examens psychotechniques.

8. *Service de prévention des accidents.* La prévention systématique des accidents introduite dans les *ateliers principaux* a été intensifiée. Pendant la première étape de son activité, le service de prévention avait surtout étudié les risques d'accident et cherché à améliorer les installations pour assurer la sécurité du personnel; pendant la seconde étape, il s'est principalement occupé d'instruire le personnel. Il fallait nécessairement placer au centre du problème les agents dont la vie et la santé étaient en jeu; on devait, en d'autres termes, les rendre conscients du danger, les familiariser avec les appareils de protection et leur fonctionnement et les obliger à travailler avec prudence et réflexion. Or, on constata toujours plus clairement qu'il n'était possible d'assurer une prévention efficace que par une sévère discipline. C'est pour cette raison qu'on en vint à ranger la prévention des accidents parmi les fonctions ordinaires de chaque surveillant. En outre, on a désigné dans chaque atelier un fonctionnaire spécial qui, à côté de ses fonctions, doit s'occuper de la prévention des accidents et répond vis-à-vis du chef d'atelier de l'application uniforme des prescriptions et instructions sur la prévention.

On a achevé de prendre, avec l'aide d'un instructeur machiniste, les mesures destinées à prévenir les accidents occasionnés par les machines travaillant le bois. Ces mesures n'ont pas été seulement utiles au point de vue prophylactique; elles ont entraîné aussi une modernisation des installations, une utilisation plus rationnelle des machines et outils, ainsi qu'une organisation plus économique du travail lui-même.

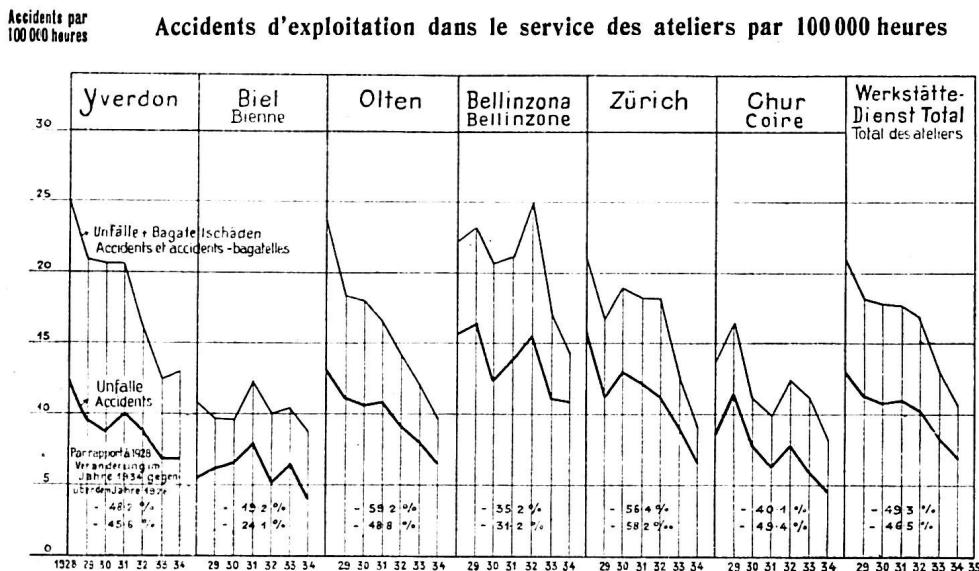
Le nombre des *lésions oculaires* a de nouveau diminué durant l'exercice. La fréquence des accidents a maintenant baissé de 65,5 % par rapport à la moyenne des années 1929 à 1932.

Fig. 12.



La diminution de la *fréquence des accidents dans les divers ateliers* ressort du tableau ci-après:

Figure 13.



Des mesures analogues à celles que l'on a prises dans les ateliers principaux ont été introduites également dans le service d'entretien de la voie, notamment pour la prévention des accidents dus au courant fort. Fait réjouissant, les efforts fournis dans ce domaine ont été couronnés de succès; depuis 1930, mais surtout depuis 1932, le nombre des accidents dus au courant fort a considérablement diminué, malgré le développement de l'électrification (v. fig. 14). Nonobstant l'augmentation des prestations dans le domaine de l'exploitation et la diminution de l'effectif du personnel, la *fréquence des accidents pour l'ensemble du personnel des chemins de fer fédéraux* est en régression marquée depuis 1929. Par rapport à celle

de 1928, la fréquence relative des accidents a diminué de 25 % en 1934. Le recul des accidents graves, surtout des accidents mortels, est encore plus accentué.

Le nombre des décès par 1000 agents est le suivant:

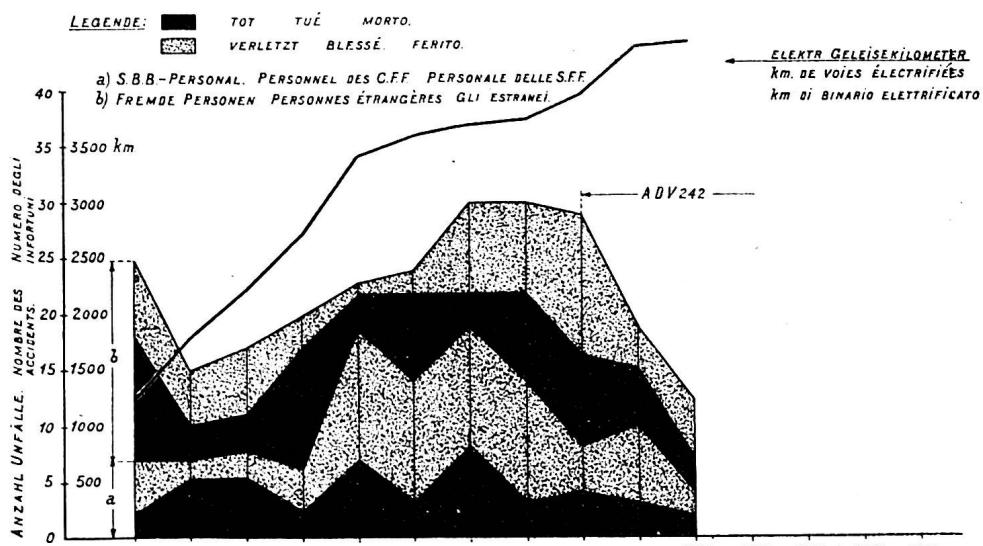
1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
0,98	0,60	1,07	0,79	0,78	0,60	0,40

## B. Assurance du personnel.

### 1. Caisse de pensions et de secours.

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

Figure 14.



Starkstromunfälle an elektr. Traktionsanlagen.  
Installations de la traction électrique, accidents dus au courant fort.  
Infortuni causati dalla corrente forte ad impianti elettrici.

Invalides:	Cas d'invalidité et de décès	Direction générale	Arrondissements			Total
			I	II	III	
pensionnés . . . . .	12	259	263	220	754	
ayant reçu une indemnité unique . . . . .	—	—	2	—	—	2
Assurés actifs décédés . . . . .	10	43	49	38	140	
veuves pensionnées . . . . .	8	30	41	31	110	
orphelins pensionnés . . . . .	2	30	53	29	114	
orphelins de père et de mère, pensionnés . . . . .	3	6	—	6	15	
Invalides décédés . . . . .	30	109	167	170	476	
veuves pensionnées . . . . .	10	66	98	99	273	
orphelins pensionnés . . . . .	1	18	14	14	47	
orphelins de père et de mère, pensionnés . . . . .	—	2	1	1	4	
Veuves décédées . . . . .	14	57	58	79	208	
orphelins de père et de mère, pensionnés . . . . .	—	1	1	6	8	
Veuves remariées . . . . .	1	1	4	3	9	
Assurés indemnisés conformément à l'art. 41 . . . . .	—	—	1	—	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. 86 666.— (238 cas).

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

assurés actifs et des traitements assurés au 31 décembre 1934, ainsi que le nombre des invalides, veuves et orphelins pensionnés et des proches parents secourus.

	Traitemens assurés			
	1934	1933	1934	1933
Assurance complète . . . . .	29 698	30 545	fr. 153 565 686	fr. 158 541 903
Assurance-épargne . . . . .	549	637	» 1 725 186	» 1 993 742
Pensions annuelles				
	1934	1933	1934	1933
Invalides pensionnés . . . . .	10 665	10 416	fr. 37 568 391	fr. 36 352 841
» provisoirement pensionnés à la charge de l'exploitation . . . . .	47	—	» 288 568	» —
» partiels pensionnés . . . . .	90	—	» 30 374	» —
Veuves pensionnées . . . . .	6 235	6 060	» 9 617 035	» 9 173 230
Orphelins pensionnés . . . . .	1 372	1 442	» 663 512	» 697 286
Orphelins de père et de mère, pensionnés . . . . .	112	110	» 106 809	» 103 983
Orphelins incapables de gagner leur vie, pensionnés	280	254	» 151 426	» 134 046
Proches parents secourus . . . . .	88	91	» 46 772	» 48 781
Personnes secourues conformément à l'art. 56 de la loi sur le statut des fonctionnaires . . . . .	21	19	» 25 015	» 22 495

Comme l'an passé, le nombre des assurés actifs et le chiffre des traitements assurés ont diminué par suite de la réduction du personnel. Le premier a fléchi de 935 unités, le second de fr. 5 244 773. Au cours de l'exercice, 109 membres seulement ont été admis dans la caisse (86 dans l'assurance complète et 23 dans l'assurance-épargne).

c. Comme, pour le calcul des réserves, on a pu faire figurer une prestation de l'administration de 1 % plus élevée (15 % au lieu de 14 %), le compte de profits et pertes accuse à la fin de 1934 une augmentation des réserves manquantes de fr. 443 369 seulement, contre 12,9 millions de francs l'année

précédente. Si le service des intérêts du déficit avait été intégralement assuré, les réserves manquantes auraient diminué d'environ 13,3 millions de francs.

On trouvera à la page 134 du présent rapport les renseignements concernant le bilan arrêté au 31 décembre 1934.

e. Le portefeuille de la caisse de pensions et de secours, qui était de fr. 328 231 889.35 en 1933, s'est accru de fr. 8 969 561.20 et atteint ainsi la somme de fr. 337 201 450.55. L'évaluation des titres fait ressortir une diminution de fr. 33 155 imputable au recul général des cours des obligations.

## 2. Assurance contre les accidents.

a. Nous avons payé, en 1934, à la Caisse nationale à Lucerne, pour l'assurance de notre personnel contre les accidents, les primes suivantes:

	Pour les accidents professionnels:	1934	1933
Salaires assurés . . . . .	fr. 146 374 739	fr. 154 912 887	
Primes . . . . .	» 2 103 320	» 2 228 043	
Taux de prime moyen . . . . .	14,37 %/oo	14,38 %/oo	
	Pour les accidents non professionnels:		
Salaires assurés . . . . .	fr. 145 828 597	fr. 154 333 378	
Primes . . . . .	» 577 800	» 611 622	
Taux de prime moyen . . . . .	3,98 %/oo	3,96 %/oo	

La Caisse nationale nous a payé pour notre service d'agence fr. 214 489 (contre fr. 209 349 en 1933).

b. En 1934 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, 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. 39 817. 15, contre fr. 40 187. 50 en 1933.

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

Etaient assurés au 31 décembre 1934 conformément aux articles 16 et 17 des statuts (les chiffres correspondants de 1933 sont entre parenthèses):

Classe a (médecin et médicaments seulement) 22 760 (23 094) hommes et 1195 (1213) femmes;

Classe b (indemnité de chômage seulement) 1 (3) homme, aucune femme;

Classe c (médecin, médicaments et indemnité de chômage) 173 (170) hommes et 13 (19) femmes.

Le compte de profits et pertes de notre caisse d'assurance en cas de maladie est reproduit aux pages 137 et 138 du présent rapport.

Il y a un solde actif de fr. 140 299. 50 pour la classe d'assurance a (en 1933 = fr. 81 799. 50).

Comme l'année passée, les frais de maladie ont diminué. A la fin de l'année, le fonds de compensation s'est élevé à fr. 458 021. 60 (fr. 317 722. 10 en 1933).

La classe d'assurance b dispose d'un fonds de réserve de fr. 8107. 35 (fin 1933: fr. 7852. 45).

La classe d'assurance c enregistre un solde passif de fr. 633. 20 (fr. 3039. 60 en 1933), qui a été couvert au moyen des intérêts du fonds spécial. Celui-ci s'est accru de fr. 3143. 90 (fr. 777. 50 en 1933)

et s'élève, à la fin de l'exercice, à fr. 129 337. 65 (fr. 126 193. 75 en 1933).

La morbidité au cours de l'exercice est indiquée à la page 139 du présent rapport, dans la «statistique du compte de profits et pertes de 1934». Les frais par assuré (soins pharmaceutiques et médicaux et frais d'hôpital) se sont élevés à fr. 39. 41 (en 1933 fr. 44. 41) pour les caisses-maladie des ateliers et à fr. 38. 32 (en 1933 fr. 40. 33) pour celles des arrondissements. La situation s'est donc améliorée. Alors que l'an passé sur les neuf unités administratives, il y en avait encore quatre qui présentaient un déficit, il n'y en a cette année plus qu'une (ateliers de Bellinzona) qui accuse une perte.

Les comptes de notre caisse-maladie pour 1933 ont été soumis à l'Office fédéral des assurances sociales et n'ont fait l'objet d'aucune observation.

## C. Service médical.

1. En 1934, il a été annoncé 13 888 cas de maladie contre 16 468 en 1933, et 4621 accidents contre 4726. Le total des jours de maladie et d'accident a été de 484 284 (523 588 en 1933), soit de 15,70 par agent, au lieu de 16,50 en 1933.

En moyenne, la guérison a exigé:

	en 1934	en 1933
dans les cas de maladie (courtes absences non comprises). . . . .	25,31 jours	25,15 jours
dans les cas d'accident . . . . .	19,83 »	19,27 »

2. Il a été effectué:

	en 1934	en 1933
examens d'admission . . . . .	197	388
examens de cas de mise à la retraite . . . . .	679	632
examens de contrôle dans des cas de maladie . . . . .	1312	1465

## VI. Economat.

### A. Achat de matériaux.

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

matériel de superstructure et d'enclenchements . . . . .	t	24 408
traverses de bois (de provenance suisse) . . . . .	pièces	35 283
matières de consommation pour la traction (charbon non compris) . . . . t	8 144	
fer et autres métaux pour les ateliers, etc. . . . .	t	7 416
articles divers pour les ateliers, etc. . . . .	fr.	1 050 500
matériaux de construction (ciment, etc., carbure de calcium et couleurs) t		1 773

matières de chauffage, d'éclairage et de nettoyage; matériel électrique, clôtures, objets d'inventaire, matériel de bureau, matières pour la destruction des mauvaises herbes et pour la lutte contre la poussière, etc. . . . fr. 3 197 100 uniformes . . . . . » 1 468 000

### B. Vente de matériaux de rebut.

Il a été vendu:  
des matériaux de rebut des ateliers et autres services pour . . . . . fr. 678 700 du matériel de rebut de la voie pour » 1 203 000

### C. Ravitaillement en charbon.

Le Conseil d'administration a approuvé, le 30 avril, le marché conclu avec les Mines Doma-

niales françaises de la Sarre pour la fourniture de 60 000 t de houille.

Total des arrivages de *combustible fossile* en provenance de:

la Hollande . . . . .	2 480 t
la France . . . . .	1 110 t
le Territoire de la Sarre . . . . .	69 030 t
l'Allemagne . . . . .	22 832 t
A reporter	95 452 t

Report	95 452 t
la Belgique . . . . .	2 452 t
la Pologne . . . . .	3 051 t
l'Angleterre . . . . .	14 536 t
Total	115 491 t

(contre 208 103 t en 1933)

Nos stocks de charbon étaient  
au début de 1934 de: 189 661 t  
à la fin de 1934 de: 137 711 t

## VII. Tarifs et publicité.

### A. Généralités.

*La Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic* a tenu sa 43<sup>e</sup> séance le 15 juin.

### B. Service des voyageurs et des bagages.

1. Le 1<sup>er</sup> septembre, la *validité des abonnements pour parcours déterminés, série B*, qui donnent droit à 10 courses aller et retour et dont la durée s'élevait jusqu'alors uniformément à 3 mois, a été échelonnée de la manière suivante:

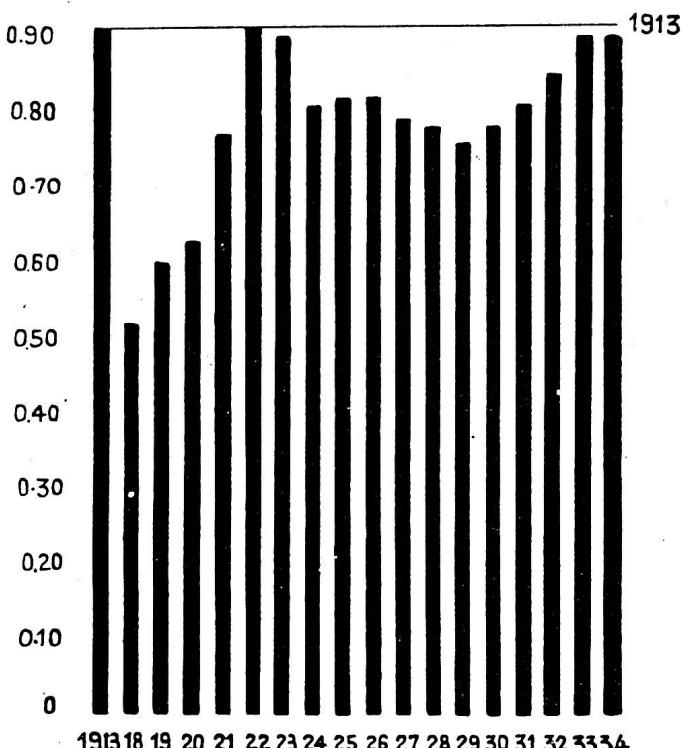
de 1 à 100 km . . . . .	3 mois
de 101 à 200 km . . . . .	4 »
au-dessus de 200 km. . . . .	6 »

Grâce à cette mesure, la vente de ces abonnements, très appréciés du public, s'est encore accrue dans une forte proportion.

Figure 15.

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

1913 à 1934.



2. L'autorisation donnée aux voyageurs, depuis le 15 juillet 1933, de prolonger la durée de validité des billets d'aller et retour et des billets circulaires, a été étendue aux billets combinables suisses de 45 jours et aux billets circulaires à itinéraire fixe de 45 jours. A partir du 1<sup>er</sup> juillet, la durée de validité de ces billets peut être portée à 60 ou 90 jours, contre paiement d'un supplément de 10 % dans le premier cas et de 20 % dans le second.

3. Du 7 au 22 avril il a été organisé, par mesure de propagande, une «Quinzaine de voyage pour la jeunesse»; tout voyageur pourvu d'un billet à la taxe entière pouvait être accompagné soit d'un adolescent de 16 ans au plus, soit de deux enfants de 12 ans au plus voyageant gratuitement. Les gares et stations des chemins de fer fédéraux ont délivré au total 186 607 billets gratuits.

4. Du 2 au 10 juin, il a été organisé une deuxième «Semaine suisse de voyage». Comme pendant la première semaine, en automne 1933, les billets de simple course donnaient droit au retour gratuit; en revanche, le retour pouvait avoir lieu après l'expiration de la Semaine proprement dite. Les billets avaient une validité de 10 jours à la seule condition que le voyage d'aller fût effectué pendant la Semaine.

Le trafic a été plus faible pendant la seconde Semaine de voyage que pendant la première. La cause en est surtout que le temps était moins favorable et que la Semaine ne concordait pas avec les vacances scolaires. Le nombre des billets de simple course délivrés par les gares et stations des chemins de fer fédéraux s'est élevé à 971 269, alors qu'il avait été de 1 241 084 pendant la première Semaine de voyage. Tout compte fait, les résultats peuvent être considérés comme satisfaisants.

5. Afin de faciliter la pratique des sports d'hiver et notamment du ski, il a été décidé de délivrer du 24 mars au 29 avril, à l'expiration du tarif des billets de fin de semaine d'hiver (valable du 9 décembre 1933 au 18 mars 1934), des billets de sports de fin d'hiver. Les billets de simple course de cette catégorie, comme ceux de fin de semaine d'hiver, donnaient droit au retour gratuit, la surtaxe pour trains directs devant néanmoins être acquittée à l'aller et au retour. Les billets de sports de fin d'hiver étaient délivrés pour toute une série de stations où il était encore possible de pratiquer à ce moment-là les sports d'hiver. Il s'agissait, en l'occurrence, d'une solution choisie à titre d'essai et à défaut de laquelle nous ne pouvions pas, sans subir une grosse perte de recettes, étendre la faveur des billets de fin de semaine d'hiver

à la période des fêtes de Pâques, où le trafic est d'habitude très intense.

6. Le 6 octobre est entré en vigueur le *tarif pour billets du dimanche*, valable jusqu'au 14 avril 1935. Les avantages étaient les mêmes que ceux qui ont été accordés l'année précédente sur la base du tarif des billets de fin de semaine d'hiver; en plus, la durée d'émission a été augmentée des mois d'octobre et de novembre, ainsi que de la période du 19 mars au 14 avril.

7. Afin de stimuler le *tourisme venant de l'étranger*, les entreprises de transport suisses (y compris l'administration des postes) accordent de nouveau, avec le secours de la Confédération, une réduction extraordinaire de taxe sur les billets suisses délivrés à l'étranger du 15 juin au 15 octobre 1934 et du 15 décembre 1934 au 30 avril 1935, par les bureaux de voyages et les agences des chemins de fer fédéraux, ainsi que par les stations frontières suisses, en vue de voyages d'aller et retour et de voyages circulaires, à la condition que les voyageurs passent au moins sept jours en Suisse.

La réduction est de 30 % sur les billets isolés et de 15 % sur les billets de famille et de sociétés (pour groupes de 8 à 99 personnes).

8. Le 1<sup>er</sup> juin, ensuite de la réduction des taxes pour voyageurs et bagages sur les *parcours postaux*, il est entré en vigueur un nouveau tarif pour le transport direct des voyageurs, bagages et colis express entre les principales stations de chemins de fer et d'*automobiles postales* (stations d'altitude).

Ce tarif prévoit l'importante innovation suivante: à l'avenir, les billets à destination de stations d'*automobiles postales* devront être retirés au guichet du chemin de fer, et non plus au bureau de poste comme jusqu'ici. A destination d'un grand nombre de stations d'*automobiles postales*, la commande de places dans ces automobiles a été primée.

9. Lors de l'ouverture à l'exploitation (26 juillet) du funiculaire *Unterwasser-Iltios*, il a été institué un trafic direct pour les voyageurs et les bagages.

10. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1934, les taxes pour le *transport de voitures automobiles* consignées comme bagages ont été abaissées, sur le parcours Goeschenen-Airolo, de fr. 41.60 à fr. 25 et, sur le parcours Brigue-Iselle transit, de fr. 52.60 à fr. 30. A partir du 15 mai, des taxes calculées en conséquence pour le transport d'*automobiles* consignées comme bagages ont été mises en vigueur pour quelques autres stations de la ligne du St-Gothard.

En même temps, il a été accordé pour le transport des *motocycles avec sidecar* consignés comme bagages, les taxes exceptionnelles réduites de 50 % pour le transport comme bagages de véhicules automobiles à 8 places au maximum.

11. Depuis le 1<sup>er</sup> mai est accordé, comme pour les canots pliants, le transport gratuit des *tentes pliées* que les touristes, éclaireurs, etc. prennent avec eux. Il est posé comme condition que les propriétaires des tentes, en remettant celles-ci au fourgon, présentent des billets pour au moins deux personnes par ballot ou sac. Le poids des ballots ou sacs ne doit pas dépasser 30 kg.

12. Le 15 septembre est entré en vigueur un III<sup>e</sup> supplément au *tarif international pour l'émission de billets à coupons combinés*, lequel prévoit de nouveau, pour les chemins de fer de différents pays, l'octroi d'une réduction sur les billets d'aller et retour et circulaires. La réduction de 20 % accordée par notre administration correspond à celle des billets combinables suisses.

13. Depuis le 20 septembre, le prix des billets délivrés pour des stations allemandes ne peut plus être compté en *marks enregistrés*.

14. Le tableau ci-après fournit des renseignements sur la vente des abonnements et de diverses catégories de billets présentant un intérêt particulier:

a. *Abonnements de parcours:*

	Abonnements mensuels	Nombre d'abonnements délivrés (avec et sans surtaxe pour trains directs)		Recettes, y compris la taxe de confection, mais sans les surtaxes pour trains directs	
		1934	1933	fr.	1933
Série I	Abonnements ordinaires pour un nombre illimité de courses . . . . .	56 893	58 807	982 765	1 036 030
Série I <sup>a</sup>	Abonnements ordinaires pour deux courses journalières simples . . . . .	89 500	96 792	1 357 376	1 474 669
Série II	Abonnements d'écoliers pour un nombre illimité de courses . . . . .	143 891	142 827	1 456 064	1 447 954
Série II <sup>a</sup>	Abonnements d'écoliers pour un nombre illimité de courses, pouvant être effectuées certains jours seulement . . . . .	38 796	35 237	285 393	278 730
Série III	Abonnements d'ouvriers pour une course aller et retour par jour ouvrable. . . . .	426 477	437 948	4 042 363	4 105 931
Série III <sup>a</sup>	Abonnements d'ouvriers pour deux courses aller et retour par jour ouvrable. . . . .	91 628	88 528	721 985	689 438
Série III <sup>b</sup>	Abonnements d'ouvriers pour quatre courses aller et retour par mois. . . . .	—	4 404	—	43 110
	A reporter	847 185	864 543	8 845 946	9 075 862

Abonnements mensuels	Nombre d'abonnements délivrés (avec et sans surtaxe pour trains directs)		Recettes, y compris la taxe de confection, mais sans les surtaxes pour trains directs fr.	
	1934	1933	1934	1933
Report	847 185	864 543	8 845 946	9 075 862
Série IV: Abonnements annuels pour parcours combinables . . . . .	806	588	259 818	233 160
Série A: Abonnements pour 20 courses simples à effectuer en trois mois . . . . .	35 638	28 711	377 196	315 017
Série B: Abonnements pour 10 courses aller et retour à effectuer en trois mois . . . . .	47 087	43 573	1 171 322	1 111 293
Abonnements d'ouvriers pour visites à la famille . . . . .	1 754	743	21 607	8 597
Total	932 470	938 158	10 675 889	10 743 929

b. *Abonnements généraux:*

Abonnements généraux de	Nombre d'abonnements délivrés					
	sans surtaxe pour trains directs		avec surtaxe pour trains directs		au total	
1934	1933	1934	1933	1934	1933	
8 jours . . . . .	—	—	5 475	6 267	5 475	6 267
15 " . . . . .	—	—	4 547	5 459	4 547	5 459
30 " . . . . .	—	—	1 829	2 024	1 829	2 024
Abonnements de courte durée	—	—	11 851	13 750	11 851	13 750
3 mois, pour 1 personne <sup>1)</sup> . . . . .	1 193	1 283	10 794	10 941	11 987	12 224
3 " " 2 personnes <sup>1)</sup> . . . . .	17	30	333	337	350	367
6 " " 1 personne <sup>2)</sup> . . . . .	510	536	4 711	4 763	5 221	5 299
6 " " 2 personnes <sup>2)</sup> . . . . .	7	14	158	146	165	160
12 " " 1 personne . . . . .	86	91	648	694	734	785
12 " " 2 personnes. . . . .	5	5	36	42	41	47
Abonnements de longue durée	1 818	1 959	16 680	16 923	18 498	18 882

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

1934	au total		part des C. F. F.	
	fr. 8 811 347	1933	1934	1933
		fr. 9 211 973	fr. 7 440 932	fr. 7 857 960

c. *Abonnements donnant droit à des demi-billets:*

Nombre d'abonnements délivrés	Produit de la vente					
	1934		1933		part des C. F. F.	
	1934	1933	1934	1933	1934	1933
pour 3 mois. . . . .	3 198	4 038				
" 12 " . . . . .	695	767	fr. 439 400	fr. 524 428	fr. 388 298	fr. 466 553

d. *Billets combinables suisses:*

Nombre de billets délivrés	Produit de la vente					
	au total		part des C. F. F.		1933	
1934	1933	1934	1933	1934	1933	
157 856	129 649	fr. 6 180 204	fr. 5 329 258	fr. 4 089 558	fr. 3 652 103	

e. *Billets à coupons combinables internationaux:*

Nombre des billets délivrés en Suisse	Recettes <sup>3)</sup>					
	de toutes les administrations suisses		part des C. F. F.		1933	
	1934	1933	1934	1933	1934	1933
4 025	4 358	fr. 486 267	fr. 539 243	fr. 437 275	fr. 479 557	

f. La vente des billets pour parcours des chemins de fer fédéraux, par des *agences de voyage privées*, a produit fr. 6 778 311 (fr. 7 088 242 en 1933).

g. Nos *propres agences*, dont la tâche essentielle consiste, 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. 2 171 743 (1 935 527),  
dont pour la Suisse fr. 1 118 910 (847 304);

<sup>1)</sup> Y compris les cartes partielles des abonnements de 12 mois payables par acomptes.

<sup>2)</sup> Il s'agit ici de la 3<sup>e</sup> carte partielle des abonnements de 12 mois.

<sup>3)</sup> Produit de la vente des billets en Suisse et à l'étranger.

agence de Paris: fr. 2 170 507 (2 070 436),  
dont pour la Suisse fr. 1 068 499 (1 042 501);  
» » Berlin: fr. 1 562 103 (1 073 243),  
dont pour la Suisse fr. 657 898 (486 618);  
» » New York: fr. 120 468 (85 801),  
dont pour la Suisse fr. 69 400 (38 769);  
» » Vienne: fr. 154 120 (321 417),  
dont pour la Suisse fr. 146 670 (173 899);  
» » Rome fr. 140 781,  
dont pour la Suisse fr. 112 157.

h. La vente des billets émis pour les *trains spéciaux à prix réduits organisés par l'administration* a produit fr. 769 000 (fr. 771 000), après déduction des frais de publicité, qui s'élèvent à environ fr. 38 000 (fr. 43 000).

i. Les recettes que les *excursions à prix réduits, organisées sous forme de voyages de sociétés par les gares des C.F.F.*, ont procurées à notre réseau en 1934 se sont élevées, sous déduction des frais de publicité (fr. 38 000 en nombre rond contre fr. 38 000 en 1933), à fr. 770 000 (fr. 758 000).

## C. Trafic des marchandises et des animaux.

1. Les *prescriptions générales de tarif* et la *classification des marchandises* ont été modifiées et complétées comme il suit:

En dérogation aux dispositions de l'art. 20, les stations sont autorisées, à titre d'essai, à calculer, d'après le poids réel, le port des objets qui, en raison de leur longueur seulement, ne peuvent pas être chargés dans des wagons couverts, tels qu'échelles, tuyaux, perches, etc., lorsque le transport peut s'effectuer sur un wagon ouvert existant dans les trains de marchandises et chargé d'autres marchandises et que l'expéditeur accepte dans la lettre de voiture que le délai de livraison soit doublé. Cette autorisation ne se rapporte qu'aux envois à transporter sur des lignes à voie normale, et seulement aux objets dont la longueur n'excède pas 10 mètres.

Les «déchets de la fabrication de la viscose, rangés dans le tarif spécial I» ont été admis à l'art. 48 (nomenclature des marchandises qui doivent être transportées dans des wagons fermés). Il en a été de même des «formes creuses en pâte à papier».

Préalablement à une réglementation générale, on a stipulé à titre d'essai qu'en dérogation aux dispositions de l'article 57 sur le transport gratuit d'une quantité limitée de glace pour les envois de denrées périssables dans des wagons spéciaux (wa-

gons frigorifiques ou autres), la quantité de glace transportée gratuitement (également glace sèche [anhydride carbonique solide]) pouvait être supérieure à 5 % dans la mesure strictement nécessaire à la conservation de la marchandise pendant le transport.

On a inséré dans la classification des marchandises la lessive de potasse caustique et le vinaigre (de fruit et de vin) tarifés au tarif spécial I, ainsi que les formes creuses en pâte à papier, tarifées au tarif spécial II.

2. L'application du *règlement concernant l'octroi de réductions de taxes pour les objets destinés à des expositions* a été accordée pour 138 expositions.

3. La taxe de *transport des wagons complets de la gare de Lucerne aux places de transbordement du lac des Quatre-Cantons et vice versa* a été ramenée de fr. 1.80 à fr. 1.30 par essieu (aller et retour).

4. Le 1<sup>er</sup> février est entrée en vigueur une nouvelle édition des *prescriptions sur l'expédition des marchandises pour des stations d'entreprises de transport suisses pour lesquelles il n'existe pas de tarifs-marchandises directs*.

5. Le 1<sup>er</sup> août, le *tarif-marchandises pour le trafic interne des C.F.F.* a été réédité en deux fascicules. Le fascicule 1 contient les dispositions générales, les tableaux des distances, le barème des taxes normales et les prescriptions d'acheminement pour le trafic C.F.F.-C.F.F. en transit par les

Figure 16.  
Voyageurs transportés par jour en 1933 et 1934

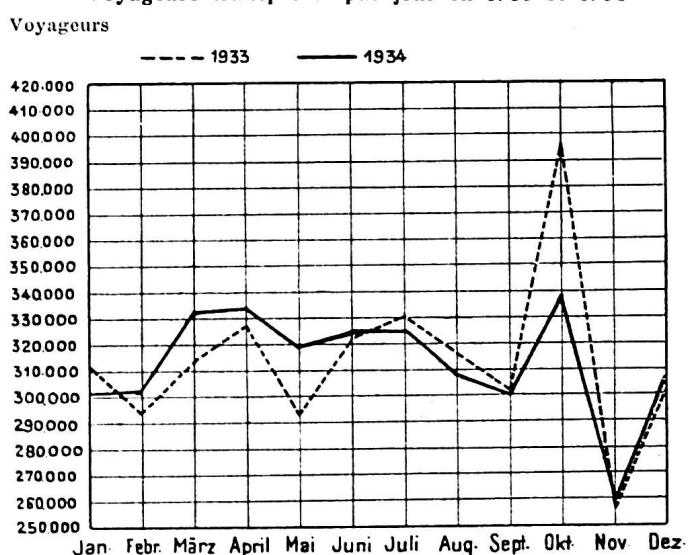
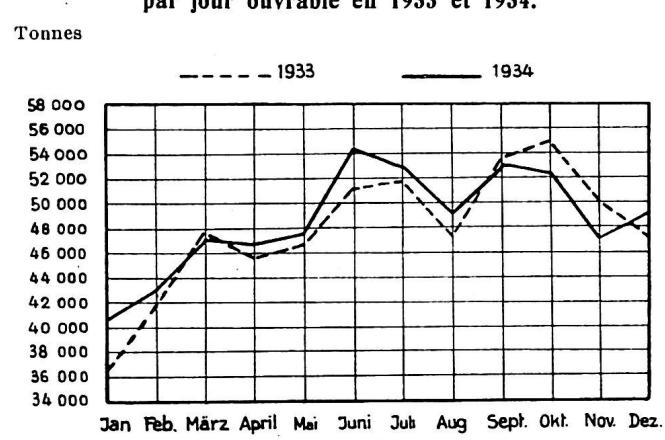


Figure 17.  
Tonnage des marchandises transportées  
par jour ouvrable en 1933 et 1934.



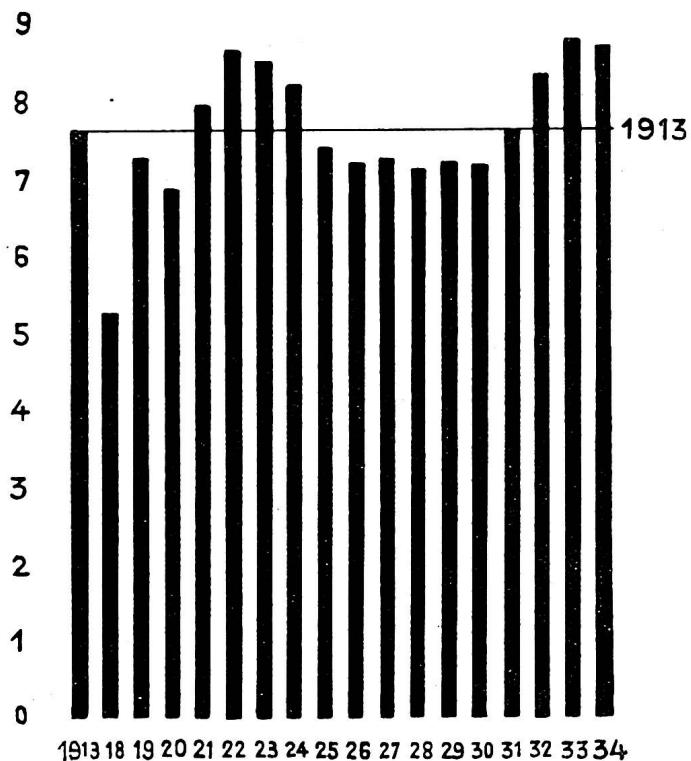
lignes privées. Le fascicule 2 contient les taxes du tarif de station à station et du tarif exceptionnel. La réimpression avait été rendue nécessaire en raison des modifications de distances, ainsi que de la réunion des nombreuses adjonctions et modifications, apportées au moyen de 17 suppléments, à l'édition actuelle du 1<sup>er</sup> janvier 1918. La nouvelle édition contient également les stations et points frontières de la Suisse occidentale, du Bouveret-frontière à Delle-frontière, ainsi que les stations du chemin de fer Nyon—Crassier, de telle sorte qu'on a pu supprimer les trois fascicules spéciaux existant à cet effet.

6. En *trafic-marchandises direct suisse*, les fascicules 6 (M. L. B.), 13 (B. N.), 17 (F. M. A.), 25 (P. Br.) et 39 (O. Ch.) ont été réédités, étant données les nombreuses modifications et adjonctions nécessaires. Il a été publié des suppléments pour tous les autres fascicules.

Figure 18.

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

1913 à 1934.



7. Les *tarifs exceptionnels communs suisses* ont été, dans leurs grandes lignes, modifiés et complétés comme il suit:

Le tarif exceptionnel n° 3 pour les expéditions de denrées alimentaires en grande vitesse a été également déclaré applicable en trafic direct avec le chemin de fer Sierre—Montana-Vermala.

La validité du II<sup>e</sup> supplément au tarif exceptionnel n° 18 comprenant des taxes réduites pour le bois à papier a été prolongée jusqu'au 30 juin 1935.

Le tarif exceptionnel n° 25 pour certaines marchandises du tarif spécial III a été déclaré applicable pour le goudron brut destiné à être amélioré entre usines à gaz et d'usines à gaz à Pratteln.

La nomenclature du *tarif exceptionnel commun suisse* n° 31 pour l'exportation de diverses marchan-

dises d'origine suisse a été complétée par l'admission d'électrodes en graphite, classés dans la série 1. Les taxes de la série 5 de ce tarif seront, jusqu'à nouvel avis, mises, par voie de détaxe, à la disposition des usines suisses intéressées, pour leur *exportation de carbure de calcium*, à la condition qu'elles prennent l'engagement formel de confier au chemin de fer la totalité de leurs transports, tant matières premières que produits fabriqués, arrivages et expéditions.

Le tarif exceptionnel n° 41 pour lait liquide a été aussi déclaré applicable en trafic interne et direct du chemin de fer Biel—Täuffelen—Anet.

Le tarif exceptionnel temporaire n° 50 pour produits agricoles d'origine suisse a été de nouveau déclaré applicable pour l'année en cours. La maturité des fruits ayant été très avancée cette année, les taxes des séries 3, 6 et 7 ont été déclarées applicables à partir du 1<sup>er</sup> août déjà, et non pas à dater du 15 seulement ; celles de la série 2 a, à partir du 18 juin pour les transports d'un poids de 2000 kg ou payant pour ce poids, de fruits frais, de produits frais de champs et jardins, ainsi que de baies fraîches. De plus, il est entré en vigueur un second supplément à ce tarif, lequel prévoit du 1<sup>er</sup> septembre au 31 décembre 1934 des taxes spécialement réduites pour le transport de moût de raisin, de vin nouveau, de cidre et de poiré par wagons complets de 5 et 10 tonnes.

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

- a. Du 15 février au 30 juin, il est accordé pour le transport en petite vitesse de *vin, cidre et poiré, d'origine suisse*, en fûts, ainsi qu'en wagons réservoirs (citernes et foudres), par expéditions de 5000 et 10 000 kg, les taxes des séries 4 et 5 du tarif exceptionnel temporaire n° 50;
- b. du 1<sup>er</sup> mai 1934 au 30 avril 1935, 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 centimes par envoi, quels que soient la distance et le poids;
- c. du 15 octobre 1934 au 30 avril 1935, les taxes pour le transport, en grande et en petite vitesse, de tubercules de *pommes de terre (à planter)* contrôlés sur champ, de provenance suisse, consignés par expéditions partielles et par wagons complets sont réduites de 50 %;
- d. du 1<sup>er</sup> décembre 1934 au 31 mars 1935, les *eaux minérales* (même additionnées d'acide carbonique et de jus de fruit), le *cidre*, le *poiré*, le *moût de cidre et de poiré* (fermenté ou non), ainsi que la *limonade* et autres boissons artificielles de même genre, peuvent être transportés comme expéditions partielles, en grande vitesse, au prix du tarif exceptionnel n° 1 pour la bière.

9. A partir du 1<sup>er</sup> septembre et jusqu'à nouvel ordre, on perçoit les taxes maxima suivantes pour les envois de fruits de table et de fruits à cuire (pommes, poires, coings) cueillis, d'origine suisse,

emballés dans les caisses, corbeilles, harasses ou fûts ou tout au moins amenés au chemin de fer dans l'un de ces emballages :

- a. fr. 2 au plus par 100 kg lorsqu'ils sont consignés comme expéditions partielles de grande ou de petite vitesse;
- b. fr. 1.50 au plus par 100 kg lorsqu'ils sont consignés en petite vitesse, par chargements d'au moins 5 ou 10 tonnes.

Conformément à un arrêté du Conseil fédéral, la différence entre ces taxes et les taxes plus élevées du tarif est à la charge de la Confédération.

10. Il a été introduit les *taxes exceptionnelles* suivantes pour chargements par wagons complets :

a. En trafic *interne suisse*:

pour les résidus de lessivage provenant de la fabrication du sulfite de cellulose, faiblement additionnés de brai de pétrole, au départ de Luterbach; l'asphalte Couvet (Rég.) et Travers—diverses stations; les briques Pieterlen—Lugano S. F. F.; le gypse Lucerne—Tessin et Airolo—Castione; le granit Biasca et Osogna C.—Lugano; les scories granulées provenant de hauts-fourneaux et sable de laitier Choindez—Pfäffikon (Schwyz); l'extrait de châtaignier et de bois de quebracho Maroggia-M.—diverses stations; le linoléum Giubiasco—diverses stations; le coke, diverses stations—St-Sulpice, ainsi que Vevey et Vouvry—Baulmes; les pierres et mortiers réfractaires, Lausen—diverses stations; les pavés, diverses stations—Bâle, Schaffhouse et Neuhausen; le sable quartzeux et siliceux, Court, Marthalen et Moutier (Münster)—Duliken; le sable, gravier et ballast, Villeneuve—Cully et Rivaz; le sulfure de carbone Pratteln—diverses stations; l'acide sulfurique Uetikon—Mendrisio;

b. en *trafic d'exportation*:

pour l'extrait de châtaignier d'origine suisse au départ de Maroggia—Melano; les tourteaux Steffisbourg—Romanshorn transit et Singen (Hoh.) C. F. F. transit;

c. en *trafic d'importation*:

pour la poussière de tabac, Iselle transit—Renens (Vaud).

11. Dès le 1<sup>er</sup> mars, il est perçu au profit du canton de Bâle-Ville un droit de port de 5 à 50 centimes par 1000 kg selon la nature des marchandises, pour les envois enlevés ou amenés dans les *ports bâlois* par chemin de fer ou par la route. A la même date, il a été introduit, à la place des taxes actuelles de manœuvre de fr. 2 et fr. 3 par essieu, une taxe uniforme de 35 centimes par 1000 kg.

12. En trafic marchandises *germano-suisse*, il a paru une nouvelle édition de la partie du tarif, contenant des dispositions réglementaires et des prescriptions spéciales pour certaines marchandises. De plus, il est entré en vigueur des tarifs exceptionnels directs pour charbons pour électrodes, pavés et argile au départ de stations allemandes. Les changements de taxes étrangères ont nécessité la réédition du tarif pour fruits acides du Midi et pour raisins frais au départ de Genève-Cornavin transit.

Il a été interdit de grever de remboursement les envois à destination de l'Allemagne.

13. En raison de diverses modifications de taxes étrangères, le tarif exceptionnel pour bois *Autriche-Suisse* et son appendice ont été réédités le 1<sup>er</sup> mars.

14. Par suite de la réduction des taxes hongroises, le tarif des céréales *Hongrie-Suisse* a dû être réédité le 1<sup>er</sup> juillet.

15. En *trafic-marchandises Tchécoslovaquie-Suisse*, il a paru une nouvelle édition du tarif, partie I, contenant les dispositions complémentaires à la C. I. M. et les prescriptions tarifaires générales. De plus, il a été introduit un nouveau tarif, partie II, contenant la liste des stations, l'indicateur des distances et les prescriptions d'acheminement.

Il a fallu, en raison de modifications de taxes étrangères, rééditer les tarifs exceptionnels pour le malt provenant de la Tchécoslovaquie, ainsi que pour les fruits du Midi et les raisins frais venant de Genève-Cornavin transit.

16. Un tarif direct est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre pour le transport de gasoil en wagons-citernes de *Pologne* en *Suisse*.

17. Pour le trafic-marchandises entre l'*Autriche et au delà*, ainsi que l'*Allemagne et au delà*, d'une part, et la *France et au delà*, d'autre part, est entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> août, une nouvelle édition, adaptée aux conditions de concurrence actuelles, du *tarif de transit* suisse entre les stations frontières orientales, septentrionales et occidentales.

18. Le 1<sup>er</sup> juillet ont été mis en vigueur des tarifs exceptionnels directs pour bois débité, billes et perches, entre l'*Autriche* et des points frontières *franco-suisses* et *franco-allemands*.

19. Le 1<sup>er</sup> août on a réédité en *trafic-marchandises germano-italien* le tarif direct, ainsi que le tarif pour le charbon. De l'édition antérieure, il ne reste plus en vigueur que la partie contenant les taxes de soudure italiennes. La réédition avait été rendue nécessaire par les nombreuses modifications apportées avec le temps.

20. En trafic-marchandises *tchécoslovaque-italien*, il a été introduit des tarifs directs pour le verre, la porcelaine, l'argile et la poterie, ainsi que pour la pâte de bois.

21. Le 15 novembre est entré en vigueur un tarif direct pour le transport de fruits acides du Midi de certains *ports méditerranéens français* à des gares *allemandes*.

22. Un tarif direct a été créé pour différentes marchandises entre la *Tchécoslovaquie*, d'une part, et la *France* et le *Luxembourg*, d'autre part. Ce tarif est applicable par le plus court des deux itinéraires suivants : Romanshorn—points frontières franco-suisses ou points frontières franco-allemands.

23. Un tarif de transit direct est entré en vigueur pour le transport de marchandises de toute nature par wagons complets entre *Buchs (St-Gall) transit* et les *ports méditerranéens français*, *Marseille*, etc.

24. Un tarif direct pour le transport de fruits acides du Midi entre gares *espagnoles* et *allemandes* est entré en vigueur le 15 novembre.

## D. Publicité.

1. L'année écoulée a été un peu plus favorable que la précédente. Elle a présenté, dans le domaine économique et politique surtout, des symptômes de détente qui ont eu une bonne influence sur le mouvement du tourisme. On a spécialement remarqué un plus fort contingent de Suisses dans nos stations climatologiques, ainsi qu'une augmentation du nombre des touristes allemands dans leurs régions préférées. Ce qui a contribué à cet état de choses, c'est avant tout que l'Allemagne a apporté des allégements aux restrictions sur les devises octroyées aux voyageurs se rendant en Suisse; c'est aussi l'exemple donné par des sommets du monde économique allemand, qui voient dans l'extension des libertés accordées au tourisme un moyen efficace d'assainir et de raffermir les relations commerciales réciproques. En dépit de l'accroissement du nombre de leurs hôtes pendant les mois d'été, les hôteliers n'ont pas été satisfaits des résultats de la saison, en raison des rabais qu'ils avaient dû consentir partout sur leurs prix. La situation a été un peu plus favorable durant les mois d'hiver. Avec d'autres pays, la Suisse est devenue un centre de ralliement pour les amateurs de sports d'hiver; fait intéressant, cet essor coïncide chez nous avec les progrès et l'unification de la technique du ski. Grâce à d'abondantes chutes de neige, l'hiver 1933/34 a attiré pendant des semaines la population sportive indigène et étrangère non seulement dans les stations d'altitude, mais encore dans celles de nos préalpes. Il n'en a pas été de même au mois de décembre 1934, où il a relativement peu neigé. Durant cette période, les localités élevées furent, pour ainsi dire, les seules à recevoir des hôtes à des prix qui pouvaient être comparés à ceux des bonnes années d'autrefois. C'est avec satisfaction que nous signalons l'accroissement du nombre des touristes français et anglais (ces derniers encouragés par le fait que les hôteliers avaient offert d'accepter la livre sterling à 16 francs); on signale également de nombreux touristes venant d'Italie, où les sports d'hiver deviennent toujours plus populaires. Cette reprise du trafic des sports a été stimulée, pour une bonne part, par la réduction de 30 % accordée aux étrangers et l'introduction des billets dits de fin de semaine d'hiver (billets du dimanche).

2. A l'occasion du *II<sup>e</sup> congrès suisse du tourisme*, tenu à Berne du 25 au 27 mai, des affiches ont été apposées et des pancartes placées par nos soins dans les voitures. Nous avons exposé à la *foire suisse d'échantillons*, à Bâle, la grande carte lumineuse du trafic qui avait figuré à l'Hyspa, et installé aussi une carte touristique de grande dimension à l'*exposition graphique* organisée en automne à Genève. Nous avons participé à la *foire de Paris* en exposant notre prospectus d'été, confectionné spécialement sous forme de dépliant (environ 9 mètres de longueur). La chambre de commerce suisse de Paris a délégué un de ses agents au bureau de renseignements de notre stand. A *Chicago*, qui rouvrit son exposition internationale en 1934, nous avons également installé un bureau de renseignements dont la propagande pour notre pays fut couronnée de succès. *Lyon* ayant organisé une exposition des sports d'hiver, nous y avons orné un local de vues représentant

des paysages suisses en hiver. Un groupe de figurines destinées à illustrer les sports d'hiver a été exposé dans les vitrines de nos agences de Paris et de Berlin.

3. Pour l'été et l'hiver, nous avons dressé, en collaboration avec l'Office national suisse du tourisme, des programmes se rapportant à la *publicité collective* à faire dans les pays suivants: Angleterre, Allemagne, France, Italie et Etats-Unis. Parmi les mesures de caractère général qui ont été prises pour donner de l'impulsion au trafic, il faut aussi compter les facilités de transport accordées à différentes époques de l'année. Nous avons apposé un grand nombre d'affiches et entrepris une large publicité dans les journaux pour faire connaître au public la réduction de taxe de 30 %, ou de 15 %, accordée aux voyageurs étrangers (cf. chiffre A 7), les billets de fin de semaine d'hiver émis du 15 décembre 1933 au 18 mars 1934, les billets du dimanche introduits pour la période du 6 octobre 1934 au 14 avril 1935, la «Quinzaine de voyage pour la jeunesse», ainsi que la seconde «Semaine suisse de voyage» et les trains spéciaux organisés par l'administration. Nous avons établi, en outre, pour la Quinzaine de voyage pour la jeunesse, des feuilles volantes et, pour la réduction de 30 %, un prospectus en couleur, tiré à un très grand nombre d'exemplaires, en quatre langues. En ce qui concerne les voyages à forfait «tout compris», nous avons fait imprimer, en commun avec l'Office national suisse du tourisme, des affiches et des prospectus. Mentionnons encore à ce propos un voyage organisé par nous en été pour des journalistes alsaciens à destination du Valais et de la région du St-Gothard; puis la participation d'un chœur de jodeleurs constitué par des agents C. F. F., à la réunion annuelle de la Polytechnic Touring Association, dans l'Albert Hall, à Londres.

Les réductions de taxe afférentes au trafic des sports d'hiver ont aussi fait l'objet d'une vaste publicité. Une affiche établie en cinq langues et intitulée «Einheits-Skischulen überall», un dépliant en quatre langues et une édition spéciale du «Times» de quatre pages, bien conçue, ont servi de publicité à l'étranger en faveur des sports d'hiver en Suisse; on y a spécialement signalé la réduction de 30 % accordée sur les prix des billets. Cette propagande a été complétée par la publication régulière des bulletins météorologiques.

4. Nous avons reçu de très nombreuses demandes de films. Nous nous sommes procuré au printemps cinq copies en petite largeur des films suivants, pour les faire projeter en Allemagne: «Schweizer Skischule», «Wintersport in der Schweiz», «Sitten und Gebräuche in der Schweiz»; en outre, une copie, de largeur normale, du film «Ferienfahrten im Berner Oberland» et une copie du film sonore «In Fels und Eis»; le même, muet, pour l'Angleterre. Nous avons mis à la disposition de la Polytechnic Touring Association, à Londres, des copies des films «Sports d'hiver en Suisse», «La région de la Jungfrau», «Du lac de Thoune au Léman». Nous avons acheté de ces films et des suivants: «Lucerne», «Lugano», «Skifilm von Arosa», «FIS-Rennen in St. Moritz», «Parsenn-Derby» et «Sprungkonkurrenz in Andermatt», 22 copies en tout. Nous avons aussi acquis trois copies d'un film «Wenn Kinder reisen», en petite largeur.

5. En fait de matériel de propagande pour l'étranger, nous avons publié la petite carte touristique de la Suisse en trois langues, le «Petit guide du touriste», une édition en anglais de l'«Album» pour l'Angleterre et l'Amérique, des prospectus sur les abonnements généraux en quatre langues, une brochure sur le Simplon, en italien, les «Correspondances internationales» et une nouvelle affiche du Simplon, intitulée «Sion», en quatre langues. Reprenant une coutume interrompue en 1933, nous avons publié à nouveau un calendrier C.F.F. pour 1935;

en outre, nous avons édité un almanach touristique suisse à 4000 exemplaires, qui a été bien accueilli par la presse. A titre de propagande, nous avons distribué 200 000 prospectus de villes dans 14 des principaux centres urbains de la Suisse.

6. Au cours de l'année, la section de publicité a été chargée de l'administration de la *réclame lumineuse* dans les voitures; le développement de ce nouveau mode de publicité a déjà donné de bons résultats.

## VIII. Service des gares et des trains.

### A. Généralités.

Nous avons conclu un contrat avec la GEVA (Société coopérative pour expositions ambulantes, à Zurich) concernant la location de voitures pour l'installation d'une *exposition itinérante* et son transport sur nos lignes. Le train-exposition s'est arrêté à 49 gares et stations.

### B. Recrutement et instruction du personnel.

1. Pour le recrutement des effectifs nécessaires, nous avons engagé, au printemps, 42 *apprentis de gare*.

2. Des *examens de capacité* ont eu lieu pour les 90 apprentis du service des gares, entrés en 1932, qui ont terminé leur apprentissage cette année-ci et ont pris part au cours final de quatre semaines.

### C. Classification des gares, stations et services-marchandises.

De nouvelles prescriptions sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1935 pour l'établissement de la *statistique du trafic*. Elles serviront de base à la classification des services à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1939.

### D. Service des marchandises.

A partir du 15 mai 1934, les essais du *service Astro* ont été étendus aux lignes suivantes:  
Vallorbe—Renens,  
Daillens—Neuchâtel,  
Neuchâtel—Bienne,  
Bienne—Soleure—Olten,  
Olten—Aarau—Brougg,  
Bâle—Gelterkinden—Olten,  
Sissach—Läufelfingen—Olten,  
Olten—Sursee—Lucerne,  
Brougg—Zurich.

### E. Horaire.

La *conférence intercantonale des horaires* s'est réunie à Berne les 16 et 17 février pour discuter le projet de l'horaire applicable du 15 mai 1934 au 14 mai 1935. Elle a traité 377 requêtes, dont 281 concernaient notre administration. Le nouvel horaire prévoit 370 000 kilomètres-trains de plus que celui de l'an passé.

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

1. Nous avons conclu un nouveau contrat avec le canton de Bâle-Ville au sujet de l'*exploitation des ports rhénans de Bâle-St-Jean et Bâle-Petit Huningue*,

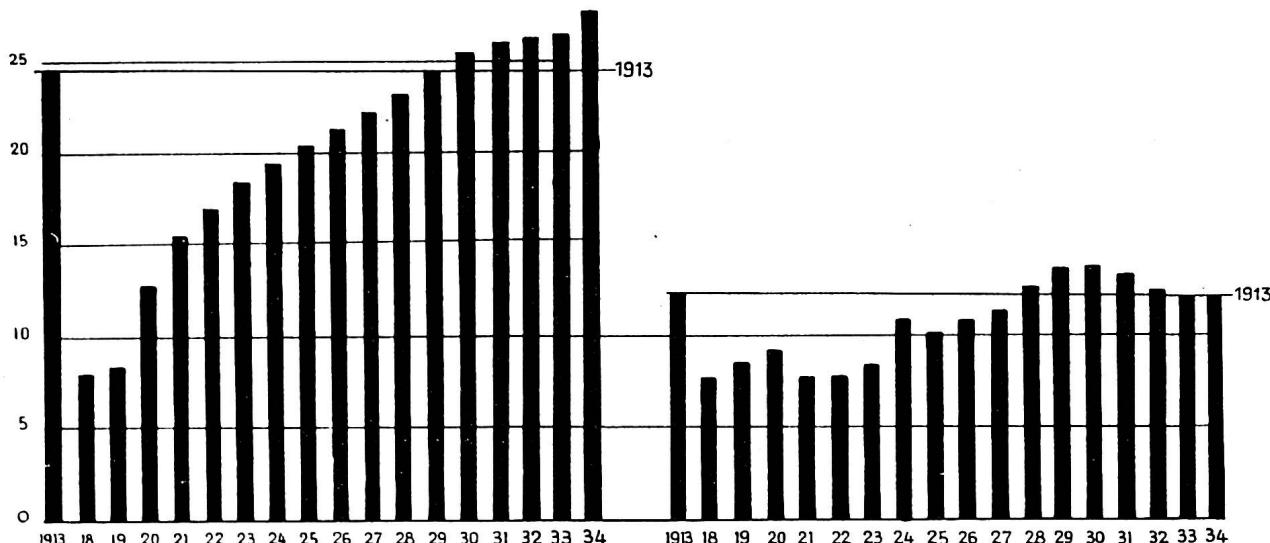
Figure 19.

Nombre de trains par jour et par km de ligne.

1913—1934.

Trains de voyageurs

Trains de marchandises



ainsi que de la ligne reliant le port de Bâle-Petit Huguenue à la gare de triage de la Reichsbahn à Bâle. Ce contrat est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1934; il remplace celui du 29 février 1924.

2. Nous avons renouvelé avec un certain nombre de chemins de fer raccordés les *contrats relatifs au raccordement et à l'utilisation commune de gares et stations de notre administration*.

#### G. Ouverture de nouvelles haltes.

Les haltes ci-après ont été ouvertes au cours de l'année; nous nous étions chargés de les établir à

la condition seulement que les intéressés prissent les frais à leur charge:

le 15 mai 1934: à Bossière, entre les stations de Grandvaux et de La Conversion,

le 15 mai 1934: à Frinvillier-Taubenloch, entre les stations de Biènne et de Reuchenette-Péry,

le 15 mai 1934: à Mattstetten, entre les stations de Schönbühl et de Hindelbank,

le 20 novembre 1934: à Doppleschwand-Romoos, entre les stations d'Entlebuch et de Wolhusen.

## 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:

8 locomotives électriques de la série A<sup>e</sup> 4/7 (commande de 1931),  
4 tracteurs électriques de la série Te,  
8 tracteurs à moteurs à explosion de la série T<sup>m</sup>,  
9 voitures à 4 essieux de la série AB<sup>4u</sup>,  
6 " " 4 " " " ABC<sup>4u</sup>,  
8 " " 4 " " " BC<sup>4u</sup>,  
10 " " 4 " " " C<sup>4u</sup>,  
80 wagons couverts de la série K<sup>3</sup>,  
7 wagons ouverts de la série M<sup>7</sup>.

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

2 automotrices légères Diesel de la série CLm<sup>2/4</sup>,  
7 tracteurs à moteurs à explosion de la série T<sup>m</sup> pour le service des manœuvres,  
20 voitures à couloir latéral de la série C<sup>4u</sup>,  
100 wagons couverts de la série K<sup>3</sup>,  
3 wagons à plancher surbaissé de la série O<sup>1</sup>.

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

10 voitures à 4 essieux de la série AB<sup>4u</sup> en C<sup>4u</sup>,  
9 voitures à 3 essieux de la série AB<sup>3</sup> et AB<sup>3u</sup> en B<sup>3</sup>,  
67 voitures à 3 essieux des séries A<sup>3u</sup>, AB<sup>3</sup>, AB<sup>3u</sup> et BC<sup>3u</sup> en C<sup>3</sup>,  
10 wagons en ballastières de la série S<sup>3t</sup>,  
14 véhicules mis au rebut en wagons de service de la série X.

4. Afin d'assurer une meilleure utilisation des véhicules, nous avons encore ordonné la transformation de 26 voitures, à savoir 12 A<sup>3u</sup> en voitures de II<sup>e</sup> classe de la série B<sup>3</sup> et 14 A<sup>3us</sup>, AB<sup>3</sup> et B<sup>3</sup> en voitures de III<sup>e</sup> classe de la série C<sup>3</sup>.

Nous avons équipé 28 voitures et un wagon d'instruction avec le chauffage électrique et trois voitures avec le chauffage à l'air, 54 wagons et deux wagons à transporter le lait avec la conduite de chauffage électrique.

### B. Frein continu pour trains de marchandises.

Nous avons poursuivi l'équipement des wagons avec le frein continu pour trains de marchandises, système Drolshammer. À la fin de l'exercice, 9527 wagons étaient munis de ce frein et 2768 wagons possédaient la conduite nécessaire. Le 60,6 % 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 17,6 % de la conduite du frein. Il n'y a plus qu'à installer des distributeurs du type Drolshammer sur les anciens wagons K<sup>2c</sup> munis du frein Westinghouse et à équiper les wagons de service et les wagons de particuliers avec le frein pour trains de marchandises. En juin 1934, on a commandé 1500 distributeurs du type Drolshammer.

### C. Service de navigation sur le lac de Constance.

A la fin d'octobre, pour faciliter le trafic par ferry-boats, on a mis en service un troisième bateau à moteur; celui-ci est un ancien remorqueur qu'on a équipé avec deux moteurs Sulzer-Diesel.

## X. Service de la voie.

### A. Travaux.

1. Le Conseil d'administration a approuvé un contrat conclu avec la *Signum S. A.*, à Wallisellen; ce contrat prévoit la livraison et le montage de 1000 appareils de voie et la livraison de 500 appareils de locomotive pour la commande automatique des trains d'après le système «Signum».

2. La double voie a été achevée sur les lignes Fribourg-Schmitten, Neuchâtel-St-Blaise et Mels-Flums, d'une longueur totale de 23 084 m. À la fin de 1934, notre propre réseau comptait 1103 km de lignes à double voie exploitées par nous-mêmes.

Le doublement de la voie est en cours sur la ligne Sargans-Mels.

3. Les travaux importants suivants ont été achevés au cours de l'année:

Déplacement de la voie ferrée entre Genève et Pregny, devant le palais de la Société des Nations; agrandissement de la gare aux marchandises de Morges; transformation et agrandissement du local de la douane suisse à Vallorbe; transfert de la gare aux expéditions partielles de Berne-La Villette à Weiermannshaus; transformation et agrandissement

des gares de Lugano et de Wädenswil; transformation intérieure du bâtiment aux voyageurs de Zurich g. p. et construction d'un nouveau bâtiment pour l'administration des douanes à la gare aux marchandises de Zurich; élargissement des voies à Linthal et à Schüpfheim; travaux de transformation et de complètement dans l'entrepôt de la Kühlhausstrasse, à la gare aux marchandises de Bâle; amélioration et revêtement de tunnels en vue de l'électrification des lignes Biel-La Chaux-de-Fonds et Langnau-Lucerne.

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

Transformation et agrandissement des gares de Genève, Neuchâtel et Brougg; agrandissement des stations d'Olten-Hammer et de Dulliken; transformation des installations de dépôt à Bellinzone; construction du poste d'enclenchement électrique à la gare aux voyageurs de Zurich et agrandissement de l'installation d'alimentation de courant; construction d'un poste d'enclenchement à Roggwil.

**5. En ce qui concerne les ponts, les constructions et renforcements suivants ont été achevés:**

Remplacement du pont traversant la route cantonale Baden-Mellingen, près de Baden-Oberstadt, renforcement du pont du Sohrental (ligne Sulgen-Gossau) et de cinq ponts en treillis sur la ligne du Brunig, ainsi que divers travaux de moindre importance sur la ligne Sonceboz-Moutier.

## B. Passages à niveau.

**1.** Au cours de l'exercice, 34 passages à niveau ont été supprimés. Sur ce nombre, 24 ont été remplacés par 19 passages sous voies, et 3 passages supérieurs; les autres n'ont pas eu besoin d'être remplacés.

**2.** Parmi les importants travaux de remplacement qui ont été achevés au cours de l'année, il y a lieu de mentionner: la construction d'un passage supérieur pour le chemin Rigot, en raison du déplacement de la ligne Genève-Pregny; le remplacement de deux passages à niveau à Perreux, sur la ligne Bevaix-Boudry, par un passage inférieur; le déplacement de la route cantonale entre Liesberg et Bärschwil pour remplacer deux passages à niveau; l'élargissement du passage inférieur de la route cantonale Vevey-Alliaz entre Vevey et La Tour-de-Peilz; le remplacement d'un passage à niveau par un passage inférieur entre Cully et Rivaz; la suppression du passage à niveau situé près du portail ouest du tunnel de Berthoud, la route étant reportée au-dessus du portail du tunnel entre Berthoud et Wynigen; le déplacement de la ligne du chemin de fer et le remplacement d'un passage à niveau par un passage inférieur entre Beinwil et Reinach; la construction d'un passage inférieur pour la Hubstrasse à Wil; le remplacement des passages à niveau au nord de la station de Hüntwangen-Wil et à Siggenthal-Würenlingen par des passages inférieurs; le déplacement de la route cantonale d'Islikon à Niederwil et la suppression de quatre passages à niveau.

**3.** Les travaux en cours d'exécution à la fin de l'exercice étaient les suivants: remplacement de deux passages à niveau par un passage inférieur sur la ligne Tavannes-Reconvilier; remplacement de trois passages à niveau sur la ligne Claro-Castione par le déplacement de la route cantonale et la construction de deux passages inférieurs.

## C. Installations de sécurité.

**1.** A neuf stations, en raison de la longueur anormale des transmissions de signaux, les signaux avancés mécaniques des signaux d'entrée ont été remplacés d'un seul côté ou des deux par des signaux électriques lumineux de jour.

A la gare de Brougg, en même temps qu'on a incorporé les voies côté est à la nouvelle installation électrique d'enclenchement, on a transformé tous les signaux d'entrée et de sortie en signaux électriques lumineux de jour.

**2.** En vue d'accroître la sécurité de l'exploitation et d'augmenter la vitesse de traversée, nous avons pourvu 22 gares et stations de signaux et d'installations modernes de sécurité.

**3.** Le bloc-système électrique a été aménagé sur 7 nouveaux tronçons à double voie (32 km) et sur 1 tronçon à voie unique (4 km).

**4.** L'éclairage électrique des aiguilles et des signaux a été en partie introduit, en partie considérablement développé dans 52 gares et stations.

**5.** Sur la ligne Bâle-Olten, on a installé tous les appareils de voie (type Signum) pour la commande automatique des trains.

## D. Travaux spéciaux.

Outre les travaux périodiques d'entretien, il a encore été exécuté:

La remise en état du tunnel de Pierre-Pertuis entre Sonceboz et Moutier, du tunnel de la Verrerie entre Moutier et Court, du viaduc de la Rochette entre Lausanne et La Conversion, ainsi que la transformation des halles de quai à la gare aux voyageurs de Bâle.

## E. Perturbations dues à des phénomènes naturels.

Des chutes de pluies extraordinairement fortes ont occasionné, les 9 et 10 septembre, en plusieurs endroits de la Suisse centrale et orientale, des inondations, des glissements de terrain et des coulées de boue, en sorte que le trafic a été interrompu pendant plus ou moins longtemps sur différentes lignes; ce fut en particulier le cas des lignes Lucerne-Arth-Goldau; Zoug-Cham; Zoug-Steinhausen; Zoug-Arth-Goldau et Richterswil-Siebnen-Wangen.

Les lignes suivantes ont été endommagées sans cependant que le trafic eût besoin d'être interrompu: Sentimatt-Ebikon; Baar-Sihlbrugg; Benken-Schmerikon; Schwarzenbach-Wil-Bazenheid; St. Fiden-Muerschwil et en différents endroits de la vallée de la Töss. Sur la ligne Immensee-Goldau, au km 4,550, un glissement de terrain a provoqué un

déraillement du train 2590; un certain nombre de wagons sont entrés en collision et quatre passagers ont été blessés.

Sur la ligne Zoug-Arth-Goldau, il a fallu construire une passerelle sur un ponceau effondré; le travail dura six jours, pendant lesquels le trafic a été complètement interrompu.

## F. Instruction du personnel.

Conformément aux prescriptions sur l'instruction professionnelle des agents du service de surveillance et d'entretien de la voie, un cours d'instruction spécial a été organisé pendant l'année pour le personnel des enclenchements.

## XI. Division de l'électrification.

### A. Généralités.

Dans sa séance du 19 octobre, le Conseil d'administration a approuvé les projets d'électrification des lignes Bellinzona-Locarno et Gossau-Sulgen; il a alloué pour l'exécution des installations, ainsi que pour l'acquisition du mobilier et des ustensiles, les crédits suivants:

- a. en ce qui concerne la ligne Bellinzona-Locarno fr. 1 284 000, plus fr. 53 300 pour amortissements;
- b. en ce qui concerne la ligne Gossau-Sulgen fr. 1 007 000 plus fr. 37 300 pour amortissements.

### B. Usines.

#### 1. Energie.

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

	1934 kWh	1933 kWh
Groupe d'usines d'Amsteg-		
Ritom . . . . .	241 414 000	215 347 000
Groupe de Vernayaz-Barberine . . . . .	209 147 000	216 439 000
Usine de Massaboden . . .	9 983 000	7 573 000
Total	460 544 000	439 359 000

Energie provenant d'usines étrangères à notre réseau

77 700 000 74 598 000

Total de l'énergie produite par nos usines ou provenant d'usines étrangères à notre réseau . . . . .

538 244 000 513 957 000

Excédents d'énergie fournis à des tiers pour des usages industriels:

	1934 kWh	1933 kWh
Usine d'Amsteg . . . . .	41 180 000	41 171 000
» de Vernayaz . . . . .	4 228 000	9 591 000
» de Massaboden . . . .	4 115 000	7 761 000
Total	49 523 000	58 523 000

Energie monophasée et triphasée produite dans nos usines . . . . . 510 067 000 497 882 000  
dont:

a. à l'aide des lacs d'accumulation, dans les usines de Ritom, de Barberine et de Vernayaz. . . . . 185 551 000 190 032 000  
(36,4%) (38,2%)

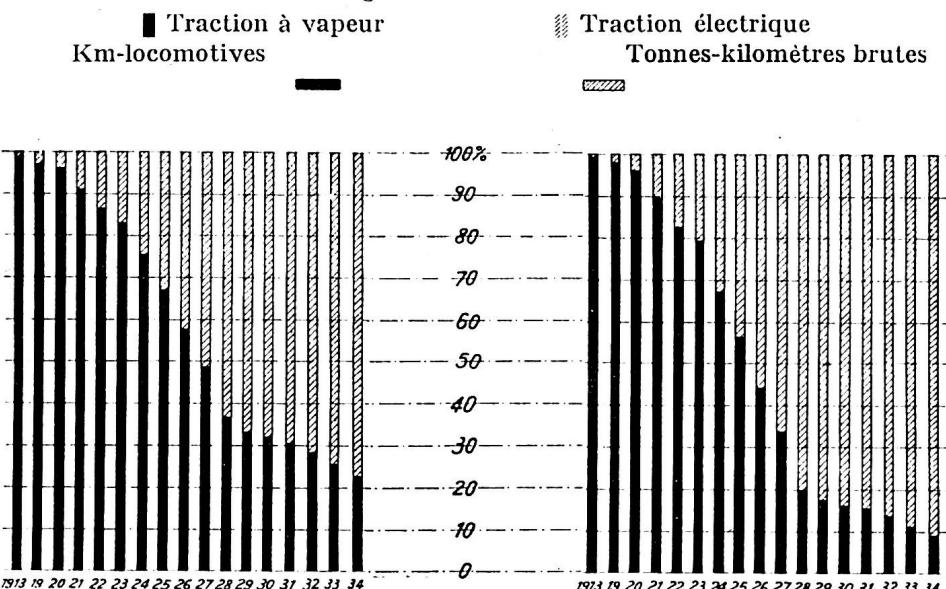
b. par les usines fluviales d'Amsteg (y compris Gœschenen), de Vernayaz (y compris l'usine auxiliaire du Trient) et de Massaboden. . . . . 324 516 000 307 850 000  
(63,6%) (61,8%)

Consommation d'énergie par la traction C. F. F. . . . . 515 742 000<sup>1)</sup> 491 101 000

<sup>1)</sup> Le surcroît de consommation de 24 641 000 kWh par rapport à l'année précédente provient principalement de l'ouverture à la traction électrique, en 1934, des tronçons Biel—Snceboz—La Chaux-de-Fonds, Berne—Lucerne et Rorschach—Buchs.

Figure 20.

### Progrès de l'électrification.



## 2. Usine de Ritom.

Le lac Ritom a été à son niveau le plus bas au début d'avril; il contenait, à ce moment-là, un volume utile d'environ 7,5 millions de m<sup>3</sup> d'eau. Il a atteint son plein (27 millions de m<sup>3</sup>) au milieu de juillet. On a commencé à recourir à cette réserve dans les premiers jours d'octobre, et, à la fin de l'année, le volume utile d'eau disponible était encore de 22,5 millions de m<sup>3</sup>.

## 3. Usine d'Amsteg.

Les perturbations qui sont survenues aux générateurs pendant l'exercice nous obligent, après treize ans d'exploitation, à effectuer d'importantes réparations aux stators de ces machines.

## 4. Usine de Barberine.

C'est vers le milieu d'avril que le lac de Barberine a eu son niveau le plus bas (3 millions de m<sup>3</sup> environ). Par suite de l'été exceptionnellement sec, il n'a pas atteint son plein (39 millions de m<sup>3</sup>); au milieu d'octobre, à son maximum, il n'avait que 34,4 millions de m<sup>3</sup>. Grâce aux chutes de pluie et aux fontes de neige de novembre et décembre, la situation s'est cependant équilibrée, en sorte qu'à la fin de l'exercice, la quantité d'eau utilisable s'élevait encore à 27,6 millions de m<sup>3</sup>, contre 26,6 millions l'année précédente. La face amont du barrage en béton moulé a dû être pourvue d'un revêtement de pierre, en raison des dégâts du gel; ces travaux, entrepris en 1931, ont été poursuivis au cours de l'exercice.

## C. Sous-stations.

### 1. Sous-station de Biel.

On a achevé l'agrandissement du poste distributeur à 15 kV destiné à alimenter la ligne Biel-La Chaux-de-Fonds.

### 2. Sous-station de Berthoud.

Pour l'alimentation de la ligne Berne-Lucerne, on a agrandi le poste distributeur à 15 kV et installé un transformateur de régulation de 4000 kVA.

## D. Lignes de contact et installations à courant faible.

Lignes Biel-La Chaux-de-Fonds, Berne-Lucerne et Rorschach-Buchs.

Les travaux exécutés pendant l'exercice sur ces trois lignes comprenaient le montage des portiques et des lignes de contact, ainsi que la pose des câbles à courant faible.

Les lignes suivantes ont été ouvertes à l'exploitation électrique:

Biel-Sonceboz, le 15 mai;

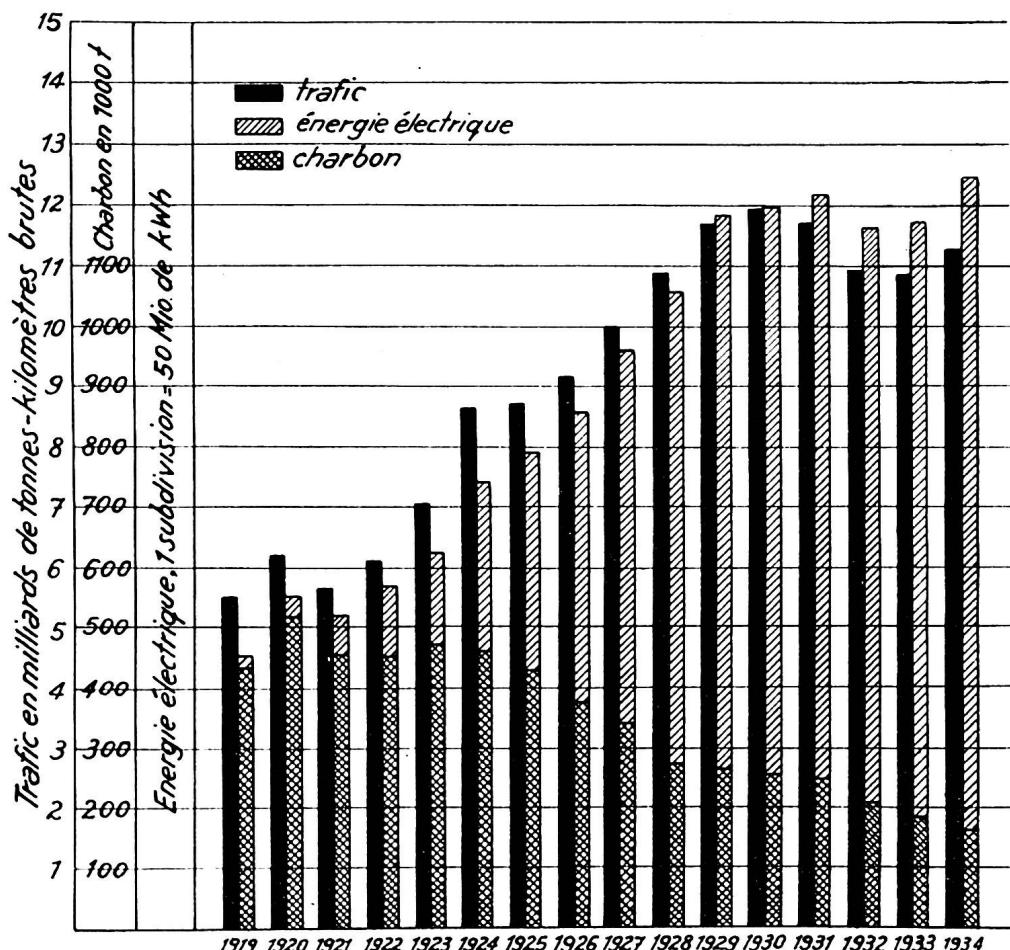
Rorschach-St. Margrethen, le 15 mai;

Sonceboz-La Chaux-de-Fonds, le 15 juillet;

Berne-Lucerne, le 15 août;

St. Margrethen-Buchs, le 21 septembre.

Figure 21.



## XII. Observations finales et propositions.

Y compris le solde passif de fr. 47 185 385.— reporté de l'exercice de 1932, l'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de 1933 s'élevait à fr. 96 003 989. 75. Conformément à l'arrêté fédéral du 19 juin 1934, cet excédent a été mis pour fr. 6 787 898.90 à la charge du compte du «déficit de guerre», à titre d'intérêt de ce déficit, et le reste, de fr. 89 216 090.85, a été porté au compte de l'année 1934. De ce fait, le déficit de guerre au 1<sup>er</sup> janvier 1934 est monté de fr. 150 842 197. 47 à fr. 157 630 096. 37.

L'excédent des dépenses de 1934 est de fr. 42 969 107. 19, venant s'ajouter aux fr. 89 216 090.85 reportés de l'exercice précédent. Le solde passif de 1934 atteint donc fr. 132 185 198.04.

Calculés au taux de 4,5 %, les intérêts du déficit de guerre grèvent le compte de profits et pertes de fr. 7 093 354.35. Nous recommandons de mettre de nouveau cette fraction du découvert, valeur au 1<sup>er</sup> janvier 1935, à la charge du compte du «déficit de guerre», comme cela s'est déjà fait en 1932, 1933 et 1934, et de ne reporter à compte nouveau que le solde de fr. 125 091 843.69, comme déficit des exercices de 1931, 1932, 1933 et 1934. Par suite de cette opération, le déficit de guerre s'élèvera au 1<sup>er</sup> janvier 1935 à la somme de fr. 164 723 450.72.

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

fédérale les

*résolutions*

suivantes:

1. Les comptes de 1934 et le bilan au 31 décembre 1934 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1934 est approuvée.

3. L'excédent des dépenses du compte de profits et pertes des années 1931, 1932, 1933 et 1934, se montant à fr. 132 185 198.04, dont fr. 42 969 107.19 pour 1934 et fr. 89 216 090.85 pour les années précédentes, est mis au 1<sup>er</sup> janvier 1935 pour fr. 7 093 354.35 à la charge du compte du «déficit de guerre», et le solde de fr. 125 091 843.69 est reporté à compte nouveau, comme solde passif.

Nous saisissons cette occasion pour vous présenter, Monsieur le président de la Confédération et Messieurs les conseillers fédéraux, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 18 avril 1935.

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

Le président,  
**Schrafl.**

### Annexes:

Compte et bilan, ci-après;  
Annuaire statistique, tiré à part.