

<b>Zeitschrift:</b>	Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
<b>Herausgeber:</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>Band:</b>	- (1935)
<b>Artikel:</b>	Rapport et propositions du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux présentés au Conseil fédéral être transmis à l'Assemblée fédérale à l'appui du rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1935
<b>Autor:</b>	Walther, H. / Hess, F.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-676130">https://doi.org/10.5169/seals-676130</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:** 15.01.2026

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

# Rapport et propositions

du  
Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux  
présentés  
au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale  
à l'appui du rapport de la Direction générale  
sur  
**la gestion et les comptes de l'année 1935.**

(Du 27 avril 1936.)



*Monsieur le président de la Confédération,*

*Messieurs les conseillers fédéraux,*

Conformément à l'article 29, chiffre 2, de l'ordonnance d'exécution de la loi fédérale du 1er février 1923 concernant l'organisation et l'administration des chemins de fer fédéraux, nous avons l'honneur de vous soumettre les comptes et le rapport de gestion de la Direction générale pour l'année 1935.

Notre commission de vérification a constaté que les comptes présentés concordent avec les écritures. L'exactitude de ces dernières a, en outre, été établie par plusieurs pointages.

Le *compte de profits et pertes* se solde, pour l'année 1935, par un déficit de 58 722 860 francs. Jusqu'à présent, l'année 1921 avait seule donné un résultat plus défavorable encore; le déficit de cet exercice-là avait été, chiffre rond, de 72 millions de francs.

Depuis le début de la crise, à la fin de 1929, les *recettes d'exploitation* n'ont pas cessé de flétrir. En 1932 déjà nous avons enregistré un recul du trafic et des recettes qui, pour la première fois depuis l'ère de prospérité de 1923 à 1930, avait causé un déficit du compte de profits et pertes de près de 50 millions de francs. Les recettes totales d'exploitation de cette année 1932 étaient tombées à 79,8 % de celles de 1929. Tout le monde pensait alors qu'elles avaient ainsi atteint le niveau le plus bas qui soit possible et qu'on devait se baser sur ce chiffre pour réformer le régime financier et l'organisation des chemins de fer fédéraux. Aussi bien le rapport de notre administration du 7 février 1933 sur la situation financière, repose-t-il sur cette supposition.

Malheureusement, ces prévisions ne se sont pas réalisées. En 1933 et 1934, les recettes d'exploitation sont encore descendues à 77,6 % du chiffre de 1929. A la fin de 1934, la régression semblait s'être arrêtée. Mais une fois de plus, l'année 1935 vient décevoir entièrement les espoirs. Tandis que dans un certain nombre d'Etats le trafic s'est quelque peu ranimé, nous voyons qu'en France, dans les Pays-Bas et en Suisse la crise des transports est entrée dans une nouvelle phase aiguë. Les recettes d'exploitation des chemins de fer fédéraux, qui, en 1935, atteignaient encore 73 % de celles de 1929, ont de nouveau fléchi, pendant le premier trimestre de 1936, de 5 millions de francs environ, ou 7,5 % du chiffre du dernier exercice.

A supposer que ce recul persiste durant toute l'année, il faudrait donc s'attendre à voir les recettes de 1936 tomber à une vingtaine de millions au-dessous de celles de 1935 et à quelque 120 millions au-dessous de celles de 1929. Le deuxième programme financier, adopté par les Chambres fédérales le 31 janvier 1936, et les nouvelles mesures d'économie envisagées pour cette année par l'administration permettant de compter sur une diminution des dépenses d'exploitation de 13,3 millions, l'excédent des recettes sera de nouveau, en 1936, d'une dizaine de millions plus faible qu'en 1935. Or, en dépit de tous les efforts que pourrait tenter l'administration et de toute sa bonne volonté, il ne lui sera pas possible de réduire les dépenses dans la mesure d'un tel fléchissement des recettes. La situation des chemins de fer fédéraux devient donc de plus en plus inquiétante, et nous avons le devoir de n'en pas faire mystère.

L'année 1929 a marqué le déclin du libre échange international des marchandises. Depuis lors, les Etats se sont entourés de murailles douanières de plus en plus hautes et se sont efforcés de protéger leur production nationale en limitant toujours plus rigoureusement leurs importations. Les risques d'ordre monétaire ont également contribué à paralyser les échanges commerciaux. L'insécurité politique et l'aggravation de la crise de confiance ont donné une nouvelle impulsion aux armements. L'économie nationale elle-même est mise de préférence au service de ceux-ci, et ne fût-ce que pour des raisons d'ordre militaire, les Etats tendent à l'indépendance économique aussi totale que possible, laquelle, de son côté, fait toujours plus obstacle au trafic international.

La Suisse souffre d'autant plus de cet état de choses qu'elle ne constitue qu'un territoire de peu d'étendue, dont la vie économique dépend dans une très large mesure des échanges commerciaux et du mouvement international des voyageurs, et les difficultés financières des chemins de fer fédéraux sont, pour une bonne part, attribuables aux causes mêmes qui déterminent le sort de notre pays dans son ensemble.

Les chiffres que voici donnent une idée de la *marche du trafic et des recettes de transport* des chemins de fer fédéraux au cours des dernières années:

Année	Service des voyageurs		Service des marchandises		Total des recettes de transport
	km-voyageurs	Recettes	km-tonnes	Recettes	
	Millions	Millions de fr.	Millions	Millions de fr.	
1929	2937,3	156,2	2208,6	245,7	401,9
1930	3029,4	159,1	2066,4	232,0	391,2
1931	2938,3	150,7	1904,5	222,7	373,5
1932	2776,4	136,8	1562,7	194,0	330,8
1933	2860,4	135,2	1568,4	189,0	324,2
1934	2840,4	133,2	1678,6	188,0	321,2
1935	2707,1	126,3	1707,0	176,7	303,0

Dans le *service des voyageurs*, les recettes sont tombées de 156,2 millions de francs en 1929 à 126,3 millions en 1935, c'est-à-dire de 19,2 %. Par suite de la concession de nombreuses réductions de taxes et autres facilités, les transports n'ont pas diminué dans la même proportion: le nombre des kilomètres-voyageurs a seulement baissé de 2937 millions en 1929 à 2707 en 1935, soit de 7,9 %. Pendant cette période, la recette moyenne par kilomètre-voyageur a fléchi de 5,32 à 4,67 centimes. Des raisons économiques et le souci de maintenir la capacité de concurrence de l'entreprise n'ont pas permis de réduire les prestations de service, malgré le recul du trafic. De 26,6 millions de kilomètres en 1929, les parcours effectués par les trains de voyageurs sur notre propre réseau et les lignes prises à bail sont, au contraire, montés à 29,8 millions de kilomètres en 1935. Pour réagir contre l'exode des voyageurs au profit de la route, il sera nécessaire de développer encore l'horaire plutôt que de le restreindre, c'est-à-dire d'accroître les prestations.

Dans le *trafic des marchandises* (bagages, animaux et transports postaux compris), les recettes ont diminué de 245,7 millions de francs en 1929 à 176,7 millions, soit de 28 %. Comme

en 1934, le tonnage a cependant légèrement augmenté. Cette augmentation porte toutefois exclusivement sur le trafic de transit, qui bénéficie de taxes réduites, tandis que, quantitativement, le trafic interne suisse a aussi fortement baissé.

Nous ne saurions relever avec assez d'insistance que le recul du trafic et des recettes que les chemins de fer fédéraux viennent de nouveau de subir est dû, pour une grande part, à la *concurrence effrénée de l'automobile*. L'avilissement des prix de transport des marchandises résultant de la lutte à outrance que se livrent entre eux les voituriers et la surabondance des moyens de locomotion causent à notre économie nationale, de façon constante, des pertes particulièrement considérables, et qui croîtront encore dans une forte proportion si l'Etat ne se décide pas à prendre enfin les mesures propres à porter remède au chaos régnant dans ce domaine.

Les *recettes totales* des chemins de fer fédéraux (recettes du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes, sans les prélèvements sur les fonds spéciaux, sans les intérêts des capitaux des entreprises accessoires, ni les intérêts de construction, ni les produits des valeurs et des créances, mais compte tenu des pertes sur les entreprises accessoires) ont atteint, pour les deux dernières années, les chiffres suivants:

en 1934	en 1935
fr.	fr.
333 768 465	314 967 014

En revanche, il a été porté aux *dépenses* du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes:

en 1934	en 1935
fr.	fr.
376 737 572	373 689 874

Ces dépenses se répartissent approximativement de la manière suivante sur les principaux articles des comptes :

	1934 fr.	1935 fr.	1934 %	1935 %
1. Traitements, appointements, salaires, allocations de résidence et autres, uniformes, allocations supplémentaires, indemnités de voyage, etc., du personnel:				
a. Personnel de l'administration et de l'exploitation . . . . .	129 380 736	125 302 496	34,34	33,53
b. Personnel des services auxiliaires et des entreprises accessoires (entretien de la voie, ateliers, usines, etc.) . . . . .	38 844 632	37 602 823	10,31	10,06
c. Assurance-maladie, invalidité, vieillesse et accidents . . . . .	35 387 676	35 910 117	9,39	9,61
d. Gratifications d'ancienneté et traitements alloués à des survivants . . . . .	258 176	335 080	0,07	0,09
Total des frais de personnel	<u>203 871 220</u>	<u>199 150 516</u>	<u>54,11</u>	<u>53,29</u>
2. Frais de fournitures et de prestations diverses à la charge de l'exploitation <sup>1)</sup> . . . . .	39 210 763	37 891 893	10,41	10,14
3. Charge nette d'intérêts du compte de profits et pertes . . . . .	115 100 910	115 842 070	30,55	31,0
4. Amortissements financiers et industriels, versements supplémentaires aux fonds spéciaux et dépenses diverses du compte de profits et pertes . . . . .	18 554 679	20 805 395	4,93	5,57
Total	<u>376 737 572</u>	<u>373 689 874</u>	<u>100</u>	<u>100</u>

<sup>1)</sup> Sans les intérêts des capitaux des entreprises accessoires.

Par jour, ces dépenses représentent:

en 1934	en 1935
fr.	fr.
1 031 601	1 023 808

Rapportées à la moyenne des 365 jours de l'année, les dépenses des divers groupes suivants représentent:

	en 1934	en 1935		
	à raison de frances	un nombre de journées de	à raison de frances	un nombre de journées de
1. Dépenses pour traitements, appointements, salaires, allocations de résidence, allocations pour enfants, allocations supplémentaires, indemnités pour service de nuit, indemnités de voyage, uniformes, gratifications d'ancienneté, traitements alloués à des survivants . . . . .	168 483 544	163	163 240 399	159
2. Dépenses pour versements aux caisses de pensions, de secours et des malades et pour l'assurance-accidents. . . . .	35 387 676	34	35 910 117	35
3. Total des frais de personnel. . . . .	203 871 220	197	199 150 516	194
4. Frais de fournitures et de prestations diverses à la charge de l'exploitation <sup>1)</sup> . . . . .	39 210 763	38	37 891 893	37
5. Dépenses pour la charge nette d'intérêts du compte de profits et pertes . . . . .	115 100 910	112	115 842 070	113
6. Dépenses pour amortissements financiers et industriels, versements supplémentaires aux fonds spéciaux, et dépenses diverses du compte de profits et pertes . . . . .	18 554 679	18	20 805 395	21
Total	<u>376 737 572</u>	<u>365</u>	<u>373 689 874</u>	<u>365</u>

Les *frais de personnel*, qui constituent la catégorie de dépenses la plus importante, ont de nouveau diminué. L'effectif du personnel, qui comptait 30 140 fonctionnaires, employés et ouvriers à la fin de 1934, a été réduit à 29 061 agents pendant l'exercice. L'économie qui en résulte s'élève à 4,7 millions de francs, chiffre rond.

Le *service des intérêts* représente près d'un tiers des charges totales des chemins de fer fédéraux. Ces dépenses jouent un rôle d'autant plus grand que la direction de l'entreprise ne peut exercer sur elles qu'une action extrêmement limitée. Le fardeau net des intérêts, y compris les intérêts pour les entreprises accessoires, a progressé de la manière suivante au cours des années:

	Fr.	Fr.
1913 . . . . .	48 994 704	
1921 . . . . .	76 786 938	
1922 . . . . .	86 394 739	+ 9 607 801
1923 . . . . .	91 386 128	+ 4 991 389
1924 . . . . .	96 736 667	+ 5 350 539
1925 . . . . .	100 154 249	+ 3 417 582
1926 . . . . .	103 069 403	+ 2 915 154
1927 . . . . .	107 678 387	+ 4 608 984
1928 . . . . .	110 692 592	+ 3 014 205
1929 . . . . .	110 398 714	— 293 878

<sup>1)</sup> Sans les intérêts des capitaux des entreprises accessoires.

	Fr.	Fr.
1930 . . . . .	109 680 577	— 718 137
1931 . . . . .	109 063 297	— 617 280
1932 . . . . .	111 141 246	+ 2 077 949
1933 . . . . .	113 448 598	+ 2 307 352
1934 . . . . .	115 100 910	+ 1 652 312
1935 . . . . .	115 842 070	+ 741 160

Bien que la couverture des déficits des derniers exercices ait nécessité d'importants capitaux, l'accroissement de la charge d'intérêts est relativement faible. Il a pu être réduit à un minimum, grâce à la conversion de deux emprunts à 5 % en nouveaux emprunts à 3½ % et à l'abaissement du taux d'intérêt des dettes flottantes. Il faut aussi considérer que nous n'avons pas eu besoin en 1935 — et cela pour la première fois — d'emprunter de nouveaux capitaux pour couvrir les dépenses de construction, mais que les sommes rendues disponibles par les amortissements industriels et financiers ont même encore pu servir, en partie, à réduire le déficit. Le tableau ci-après donne un aperçu de l'*évolution des dépenses de construction et des disponibilités affectées à leur couverture*. Il repose sur une récapitulation, spécialement dressée à cet effet, des dépenses de construction portées à la charge du compte de construction, du compte d'exploitation et du fonds de renouvellement.

	1930	1931	1932	1933	1934	1935
<i>I. Dépenses de construction:</i>	<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>
1. Compte de construction <sup>1)</sup> . . . . .	74 382 137	88 501 687	66 926 949	38 240 367	29 514 179	18 692 500
2. Compte d'exploitation <sup>2)</sup> . . . . .	3 974 606	4 376 944	3 898 967	2 823 908	3 022 447	1 587 690
3. Fonds de renouvellement <sup>3)</sup> . . . . .	12 319 793	11 933 985	9 799 274	9 150 124	8 412 960	6 859 770
Total des dépenses	<b>90 676 536</b>	<b>104 812 616</b>	<b>80 625 190</b>	<b>50 214 399</b>	<b>40 949 586</b>	<b>27 139 960</b>
<i>II. Disponibilités:</i>						
1. Vente ou réemploi de vieux matériaux. . . . .	266 867	137 968	142 652	108 945	119 836	163 745
2. Revenus d'exploitation <sup>4)</sup> . . . . .	3 974 606	4 376 944	3 898 967	2 823 908	3 022 447	1 587 690
3. Amortissements industriels et amortissements financiers <sup>5)</sup> . . . . .	32 743 474	32 110 406	33 992 791	33 385 854	34 021 631	34 795 479
Total des disponibilités	<b>36 984 947</b>	<b>36 625 318</b>	<b>38 034 410</b>	<b>36 318 707</b>	<b>37 163 914</b>	<b>36 546 914</b>
<i>III. Différence:</i>						
Excédent des dépenses de construction . . . . .	53 691 589	68 187 298	42 590 780	13 895 692	3 785 672	
Excédent des disponibilités . . . . .						9 406 954

Dans notre rapport du 7 février 1933 sur la *situation financière* de l'entreprise et les mesures à prendre pour son *rétablissement* nous sommes, ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer plus haut, partis de la supposition que les recettes futures de l'exploitation se stabiliseraient au niveau de celles de 1932. C'est sur cette base qu'à cette époque nous avions estimé à 40 millions de francs le dégrèvement annuel du compte de profits et pertes des chemins de fer fédéraux que devrait assumer la Confédération.

En 1933 et 1934, toutefois, les recettes de transport ont continué à flétrir. D'autre part, nous avions tablé, dans ce même rapport du 7 février 1933, sur une réduction des traitements et salaires de 13 millions de francs, mais le programme financier pour 1934 ne nous a

<sup>1)</sup> Dépenses de construction brutes (20 402 259 fr.), diminuées de la part de celles-ci à la charge de l'exploitation (1 709 759 fr.; cfr. page 60 du rapport de gestion).

<sup>2)</sup> Chapitre VI<sub>1</sub> des dépenses du compte d'exploitation, sans les dépenses de construction à la charge du fonds de renouvellement.

<sup>3)</sup> Dépenses de renouvellement de la voie de fer, des lignes de contact, des installations mécaniques et électriques, des usines électriques, du mobilier et des ustensiles.

<sup>4)</sup> Dépenses de construction à la charge du compte d'exploitation, dépenses chapitre VI<sub>1</sub>.

<sup>5)</sup> Sans les amortissements des stocks en magasin, ni des titres.

Anain'

permis d'économiser à ce titre que 8,7 millions. C'est ce qui fait que notre rapport du 16 octobre 1934, dans lequel nous nous sommes prononcés sur l'avant-projet, du 1<sup>er</sup> juin de la même année, de «loi fédérale concernant l'organisation de l'administration du réseau ferré appartenant à la Confédération», prévoyait un allégement annuel de 57 millions de francs des dépenses des chemins de fer fédéraux. Les prévisions de ce deuxième rapport ont elles-mêmes été bouleversées par les faits survenus par la suite.

En nous invitant, le 24 octobre 1935, à lui donner notre avis sur l'initiative populaire «visant à soustraire les chemins de fer fédéraux aux influences politiques», le chef du Département des postes et des chemins de fer nous a demandé de lui communiquer en même temps les modifications, adjonctions ou précisions que nous pourrions juger nécessaire, en raison des circonstances nouvelles, d'apporter à notre rapport du 16 octobre 1934. Nous nous sommes conformés à cette invitation le 23 mars 1936, dans un deuxième rapport sur la réorganisation et l'assainissement des CFF, accompagné d'un projet modifié de loi sur les chemins de fer fédéraux.

Dans notre rapport à l'appui des comptes de l'exercice de 1934, nous avons très catégoriquement relevé qu'on ne devait pas continuer à accumuler les déficits du compte de profits et pertes. Partant de ce principe, nous avons suggéré que l'on examinât si le déficit de 1934 pouvait être couvert par les ressources générales de la Confédération. Le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale n'ont pas pris cette idée en considération, mais une disposition a été, en revanche, insérée dans l'arrêté fédéral du 31 janvier 1936, aux termes de laquelle la moitié des ressources que procurera l'application du deuxième programme financier doit être consacrée à alimenter un fonds, destiné à l'amortissement des charges qui incomberont à la Confédération, comme propriétaire des chemins de fer fédéraux et du fait de ses prestations et dépenses en faveur des entreprises concédées de chemins de fer et de navigation. D'après le budget de la Confédération, il sera versé annuellement 35,7 millions de francs à ce fonds des chemins de fer, mais la part de cette somme qui reviendra aux chemins de fer fédéraux n'est pas encore fixée. Le budget de la Confédération prévoit, en outre, depuis 1935, la mise en réserve d'une somme de 8 millions pour l'assainissement de notre entreprise. Tout cela ne suffira cependant pas à couvrir les déficits annuels au moyen des ressources courantes, de sorte qu'il est impossible pour le moment d'empêcher un nouvel accroissement de la dette. La réalisation prochaine des mesures que nous avons proposées, dans notre rapport du 23 mars 1936, pour l'assainissement des chemins de fer fédéraux s'impose d'autant plus; elle est devenue urgente.

Nous ne voudrions pas manquer de rappeler, à ce propos, qu'en 1929 les chemins de fer fédéraux ont reçu de la caisse fédérale, à titre d'«indemnité» pour les prestations extraordinaires qui leur avaient été imposées en dehors de leurs obligations, une contribution de 35 millions de francs, laquelle ne représentait toutefois qu'une petite fraction des dépenses effectives qu'ils avaient eu à supporter. Notre entreprise est donc bien moins favorisée sous ce rapport que nombre de chemins de fer étrangers, qui ont été intégralement indemnisés de leurs dommages de guerre ou qui ont pu, à la faveur de la dévalorisation de leur monnaie nationale, s'affranchir totalement ou en partie de leurs charges. Si l'on considère que même ces chemins de fer là se trouvent aujourd'hui aux prises avec des embarras financiers par suite de la crise économique universelle et de la concurrence de l'automobile, on reconnaîtra aisément que les reproches auxquels les chemins de fer fédéraux sont en butte, à cause de ces mêmes embarras, sont fort loin d'être toujours exempts d'injustes exagérations.

La critique va parfois même jusqu'à prétendre que l'*électrification* a été une faute. A ce sujet, nous pourrions nous borner à énumérer, en passant, quelques-uns des nombreux avantages de la traction électrique (capacité de transport accrue, économie de personnel, attrait exercé sur les voyageurs par l'agrément de l'absence de fumée et de suie, etc.). Mais on nous permettra pourtant d'insister tout spécialement sur les difficultés auxquelles un nouveau conflit armé, éclatant en Europe, exposerait notre pays, quant à l'approvisionnement de ses moyens de transport en combustible et autres matières de consommation, si la traction électrique n'était pas installée sur la majeure partie de son réseau ferré. Il est vrai que les installations électriques n'acquièrent toute leur valeur que si elles sont utilisées à plein rende-

ment, mais c'est là une raison de plus de ramener aux chemins de fer, en endiguant la concurrence ruineuse que leur fait l'automobile, les transports pour lesquels ils sont tout particulièrement outillés.

---

D'accord avec la Direction générale, nous avons l'honneur de vous soumettre les *propositions* suivantes :

1<sup>o</sup> Les comptes de 1935 et le bilan au 31 décembre 1935 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2<sup>o</sup> La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1935 est approuvée.

3<sup>o</sup> Sur l'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de 1935, se montant à 58 722 859 fr. 69, il est mis au 1<sup>er</sup> janvier 1936, comme les années précédentes, un intérêt de 4½ % du déficit de guerre, soit 7 412 555 fr. 30, à la charge du compte du «déficit de guerre». Le reste, de 51 310 304 fr. 39, et les soldes passifs de 1931, 1932, 1933 et 1934, qui ont atteint le 1<sup>er</sup> janvier 1935 la somme de 125 091 843 fr. 69, sont reportés à compte nouveau pour 176 402 148 fr. 08.

---

Nous tenons à exprimer à la Direction, aux fonctionnaires, employés et ouvriers, notre reconnaissance pour le zèle et le dévouement qu'ils ont montrés, pendant le dernier exercice, au service de la plus importante de nos entreprises nationales de transport.

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

Berne, le 27 avril 1936.

Au nom du Conseil d'administration  
des chemins de fer fédéraux:

*Le président,*

**D<sup>r</sup> H. Walther**

*Le secrétaire,*

**D<sup>r</sup> F. Hess**