Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1938)

Artikel: Rapport sur la gestion pendant l'année 1938 présenté par la Direction général des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale

Autor: Etter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675962

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: 13.07.2025

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

Rapport

sur la

gestion pendant l'année 1938

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 1938, en vous priant de vouloir bien le soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

I. Etendue du réseau.

A fin 1938, la *longueur des lignes appartenant à la Confédération* s'élevait à $2915,_{312}$ km:

en moyenne de l'année	$2914,_{903}$ km	
dont hors service la ligne Otelfingen—Niederglatt	$12,_{609}$ »	
Propres lignes en service		$2902,_{294}$ km
Dont sont *remises à bail* par les chemins de fer fédéraux les lignes de:		
Bâle CFF—St-Jean (frontière)	$5,_{281}$ km	
Wohlen—Bremgarten	$7,_{041}$ »	
Wattwil—Ebnat-Kappel	$5,_{062}$ »	$17,_{384}$ »
La longueur de notre propre réseau, exploité à nos propres frais, est de		$2884,_{910}$ 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		$2898,_{676}$ km

Elle se répartit comme il suit entre les trois arrondissements:

Ier arrondissement	$948,_{030}$ km
IIe arrondissement	$962,_{512}$ »
IIIe arrondissement	$988,_{134}$ »

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 affectée au trafic des marchandises Bâle chemins de fer du Reich—Petit-Huningue-Port du Rhin		$4,_{005}$ km
b. ils assurent *le service de la conduite des trains et celui de la traction* sur les lignes ci-après:		
Crassier-La Rippe (frontière)—Divonne-Les Bains	$3,_{202}$ km	
Le Pont—Le Brassus	$13,_{108}$ »	
Les Verrières (frontière)—Pontarlier	$11,_{284}$ »	
Moutier—Longeau	$12,_{979}$ »	
Koblenz (frontière)—Waldshut	$1,_{743}$ »	
Iselle (limite de propriété)—Domodossola	$19,_{068}$ »	
Pino (frontière)—Luino	$14,_{639}$ »	
et sur quelques petits raccordements faisant au total	$3,_{630}$ »	$79,_{653}$ »
La longueur des lignes à l'exploitation desquelles notre administration participe est ainsi de		$83,_{658}$ km
La longueur totale du réseau exploité par les chemins de fer fédéraux à leurs propres frais (y compris les lignes prises à bail, mais non les lignes remises à bail) et des lignes à l'exploitation desquelles ils concourent, s'élève à		$2982,_{334}$ km

La longueur réelle et la longueur exploitée ont été recalculées d'après les normes internationales, par analogie avec la statistique des chemins de fer suisses. Ainsi s'expliquent les légères divergences qu'elles présentent par rapport aux chiffres des années antérieures.

II. Situation générale et résultats financiers.

En 1938, sous l'effet de la régression économique mondiale et de la stagnation partielle des affaires en Suisse, le trafic et les recettes des chemins de fer fédéraux, dont l'évolution était réjouissante, ont accusé un fléchissement.

A vrai dire, le chiffre total des *personnes transportées*, $113,_{20}$ millions, a été de $1,_{21}$ million, ou $1,_{1}$ %, plus élevé qu'en 1937, année où, pour la première fois, il avait traduit une reprise du trafic ($5,_{05}$ millions de voyageurs, ou $4,_{7}$ %); on sait en effet que de 1930 à 1936, ce chiffre avait peu à peu reculé de $20,_{98}$ millions d'unités, ou $16,_{4}$ %. Si le nombre des voyageurs a légèrement augmenté en 1938, c'est à un accroissement du tourisme interne qu'on doit l'attribuer, car l'insécurité économique et politique internationale et les difficultés grandissantes que rencontrent les touristes d'autres pays à sortir de chez eux et à se procurer des devises, ont provoqué une baisse du mouvement des étrangers.

Les *recettes-voyageurs*, qui s'étaient accrues l'année précédente de $12,_{87}$ millions de francs, ou $10,_{7}$ %, ont reculé de $1,_{13}$ million de francs, ou $0,_{8}$ %, et sont tombées à $131,_{91}$ millions de francs au total. Ainsi, à une augmentation du nombre des voyageurs répond une baisse des recettes. Cette contradiction apparente s'explique par le fait que si les transports à bas prix, notamment les courses au moyen d'abonnements pour parcours déterminés, sont allés en augmentant, les transports à tarif élevé ont diminué. Comparés aux recettes record encaissées en 1930, soit $159,_{12}$ millions de francs, les chiffres de 1938 représentent une moins-value de $27,_{21}$ millions de francs, soit $17,_{1}$ %.

Le *trafic-marchandises*, qui, comme l'expérience l'enseigne, est plus rapidement et beaucoup plus fortement influencé par les fluctuations économiques que le service-voyageurs, accuse une baisse sensible des quantités transportées et des recettes. En 1937, les transports de bagages, de colis postaux, d'animaux et de marchandises, qui avaient constamment reculé de 1929 à 1936, se trouvaient pour la première fois en notable augmentation ($2,_{97}$ millions de tonnes, ou $23,_{2}$ %); or, en 1938, ils ont de nouveau diminué de $1,_{91}$ million de tonnes, soit $12,_{1}$ %, et sont tombés à $13,_{87}$ millions de tonnes. Il y a lieu de signaler que le fléchissement ininterrompu du trafic s'est ralenti durant le second semestre; par rapport aux chiffres de l'année précédente, les quantités transportées ont en effet baissé de $13,_{6}$ % le premier trimestre, de $15,_{3}$ % le deuxième, de $9,_{0}$ % le troisième et de $10,_{7}$ % le quatrième. Le recul survenu en 1938 provient avant tout de la forte contraction du trafic international de transit et des importations suisses.

Les *importations* ont fléchi de 501 000 tonnes, soit de $6,_{3}$ %, et sont tombées à $7,_{48}$ millions de tonnes; la diminution porte principalement sur le charbon, les engrais, les fourrages, la fonte et l'acier brut.

Les *exportations*, 615 000 tonnes au total, accusent une baisse de 92 000 tonnes, ou $13,_{0}$ %, laquelle concerne en majeure partie les minerais de fer, le vieux fer, les fruits frais et les bois de service.

Les importations ayant reculé de 1807 à 1607 millions de francs et les exportations ayant augmenté de 1286 à 1317 millions de francs, le déficit de la balance suisse du commerce, qui s'était accru l'année précédente de 385 à 521 millions de francs, s'est abaissé à 290 millions de francs, chiffre qu'on n'avait plus revu depuis 1922.

Au point de vue des quantités transportées, le *trafic de transit* est, de tous les trafics, celui qui a subi, et de loin, le recul le plus marqué. Alors que, l'année précédente, il avait encore accusé une importante augmentation — $1,_{51}$ million de tonnes —, il a, en 1938, reculé de $1,_{41}$ million de tonnes, pour tomber à $2,_{15}$ millions de tonnes; cette diminution provient presque exclusivement de la régression des transports de charbon en transit. Ce qui montre com-

Figure 1.

Développement du mouvement des voyageurs 1913–1938.

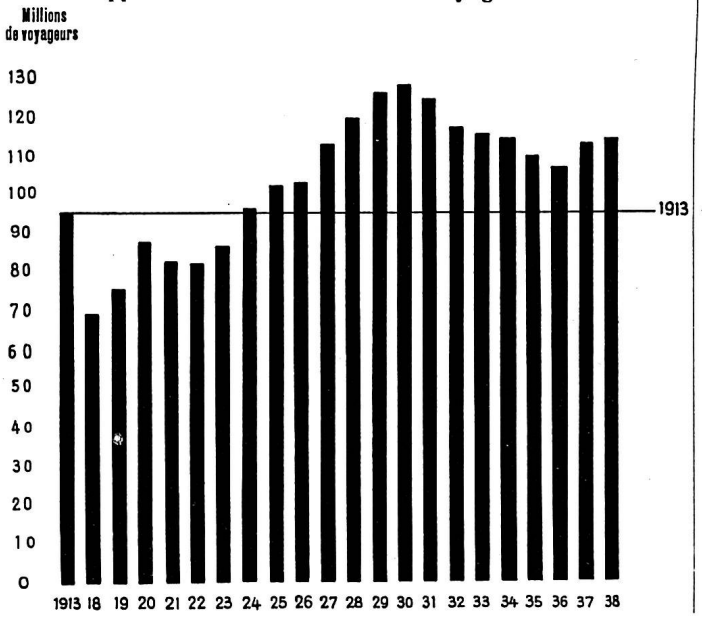
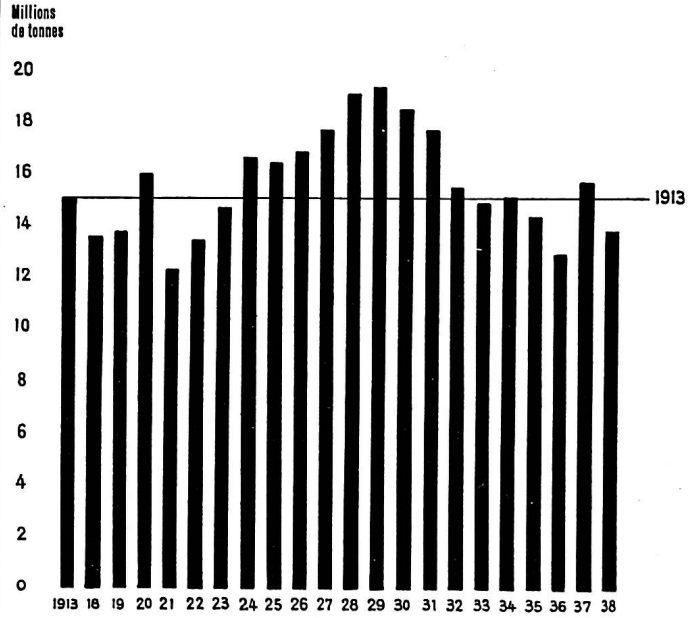


Figure 2.

Marche de l'ensemble du trafic des marchandises 1913–1938.

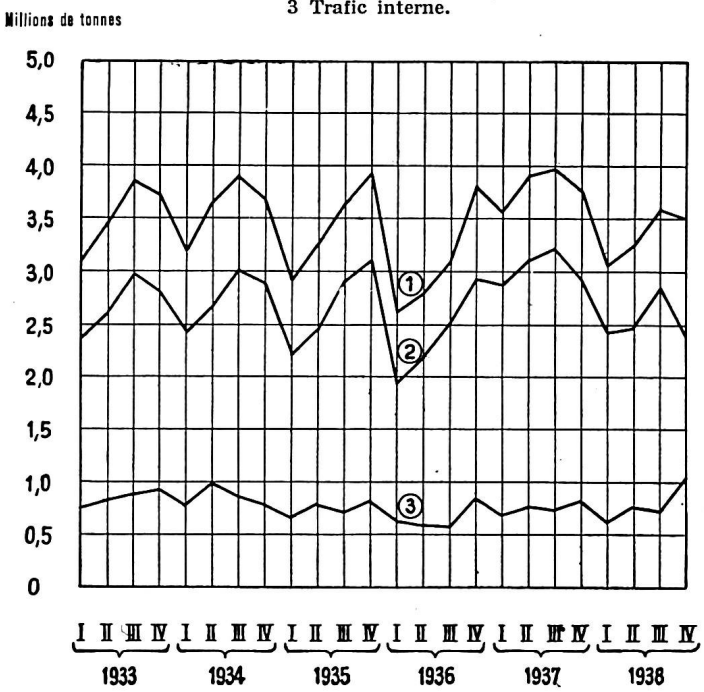


bien la baisse du trafic-marchandises des chemins de fer fédéraux a été influencée par le fléchissement du trafic de transit, c'est qu'à lui seul ce dernier participe au recul total des transports de marchandises, $1,_{91}$ million de tonnes, pour un montant de $1,_{41}$ million de tonnes, soit 74 %. L'importance primordiale que le commerce extérieur suisse et le transit international revêtent pour le trafic-marchandises de notre administration ressort du fait qu'au cours des cinq dernières années, les trois quarts environ des marchandises transportées par les chemins de fer fédéraux

Figure 3.

Trafic-marchandises interne des CFF et trafic d'importation, d'exportation et de transit pendant les divers trimestres des années 1933–1938.

1 Trafic total des CFF. 2 Importations, exportations et transit. 3 Trafic interne.



étaient constituées par des importations, des exportations et du transit.

Le *trafic interne* est resté à peu près au même niveau que l'année précédente, bien qu'un certain fléchissement se soit fait sentir dans divers domaines de l'économie suisse.

Par suite du recul des transports de marchandises, les *recettes du trafic des bagages, de la poste, des animaux vivants et des marchandises*, $175,_{72}$ millions de francs, qui s'étaient accrues de $31,_{41}$ millions de francs en 1937, sont restées de $14,_{84}$ millions de francs inférieures aux résultats de l'exercice précédent. Comparées au chiffre record de 1929, soit $245,_{70}$ millions de francs, elles accusent une diminution de $69,_{98}$ millions de francs, soit $28,_5$ %.

Etant donnée la baisse des recettes en service-voyageurs et en trafic-marchandises, les *recettes totales de transport* ont reculé de $15,_{97}$ millions de francs, ou $4,_9$ %, et sont tombées à $307,_{62}$ millions de francs. Par rapport aux recettes de 1929, qui étaient arrivées au chiffre record de $401,_{95}$ millions de francs, elles ont fléchi de $94,_{33}$ millions de francs, soit de $23,_5$ %.

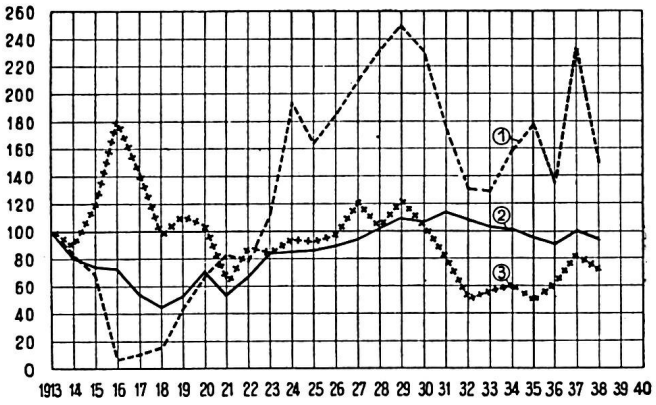
Que les recettes de transport aient évolué défavorablement l'an dernier, c'est là une constatation

Figure 4.

Importations, exportations et transit.

Trafic de 1913 = 100.

1 Transit. 2 Importations. 3 Exportations.



qui a été faite non seulement par notre administration, mais encore par quelques grands réseaux étrangers; certains d'entre eux n'ont pu y remédier que par des augmentations de tarifs.

Du fait que les transports de voyageurs se sont légèrement accrus, tandis que le trafic-marchandises a fortement reculé, les *parcours kilométriques* des deux catégories de transport ont évolué en sens contraire. Pour les trains de voyageurs en effet, les kilomètres-trains, $35,_{47}$ millions, ont augmenté de $1,_{68}$ million, soit $5,_0$ %, les tonnes kilométriques brutes, $7,_{01}$ milliards, de 142 millions, soit $2,_1$ %, et les parcours des voitures, 607 millions de kilomètres-essieux, de $9,_{39}$ millions, ou $1,_6$ %. En revanche, pour les trains de marchandises les kilomètres-trains, $11,_{13}$ millions, ont reculé de 523 000, soit $4,_5$ %, les tonnes kilométriques brutes, $4,_{74}$ milliards, de 791 millions, soit $14,_3$ %, et les parcours de wagons, 778 millions de kilomètres-essieux, de 106 millions, ou $12,_0$ %. Les lignes exploitées à l'électricité ont compté 82 % du total des kilomètres de véhicules-moteurs, 86 % des kilomètres-trains et 93 % des tonnes kilométriques brutes.

L'*effectif du personnel*, y compris les ouvriers d'entrepreneurs et les auxiliaires engagés provisoirement, s'est chiffré en moyenne par 29 326 agents; il a pu être de nouveau abaissé de 119 unités, soit $0,_4$ %, par rapport aux chiffres de 1937, alors que le personnel d'exploitation proprement dit, 27 483 agents, a subi une diminution de 404 personnes, ou $1,_4$ %. Comparativement au maximum atteint en 1920, soit 39 676 agents, l'effectif, non compris les ouvriers d'entrepreneurs et les auxiliaires occupés provisoirement, a fléchi de 12 045 agents, soit $30,_4$ %, alors que, pendant la même période, les kilomètres de véhicules-moteurs ont augmenté de 81 %, les kilomètres-trains de 99 %, les kilomètres-essieux de 75 % et les tonnes kilométriques brutes de 85 %. La réduction du personnel opérée en 1938 mérite d'autant plus d'être signalée que, l'année passée, diverses administrations étrangères ont été dans l'obligation d'accroître leur effectif.

Si les recettes totales de transport ont reculé de $15,_{97}$ millions de francs par rapport à celles de

Figure 5.

Excédents d'exploitation 1903–1938.

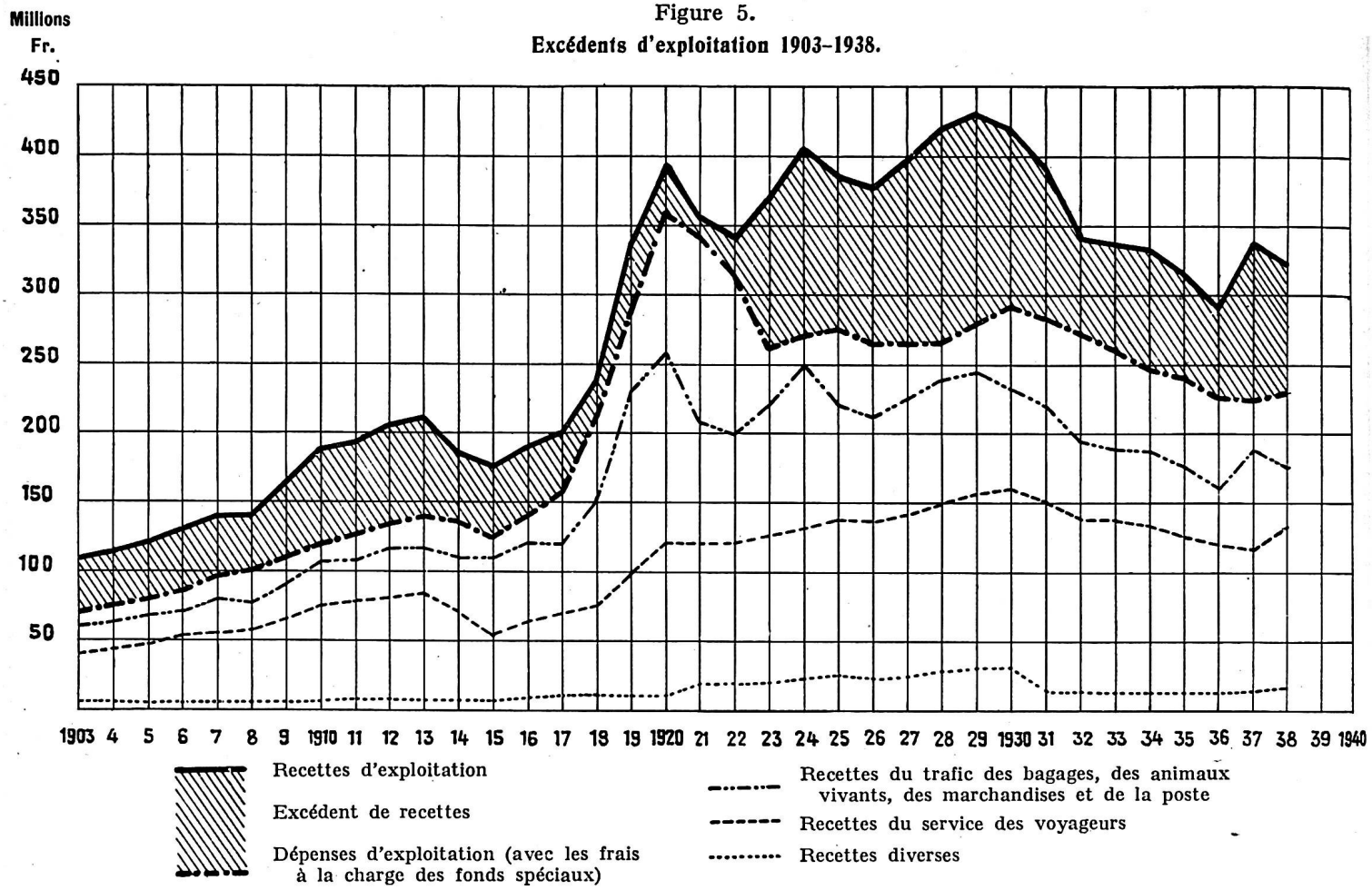
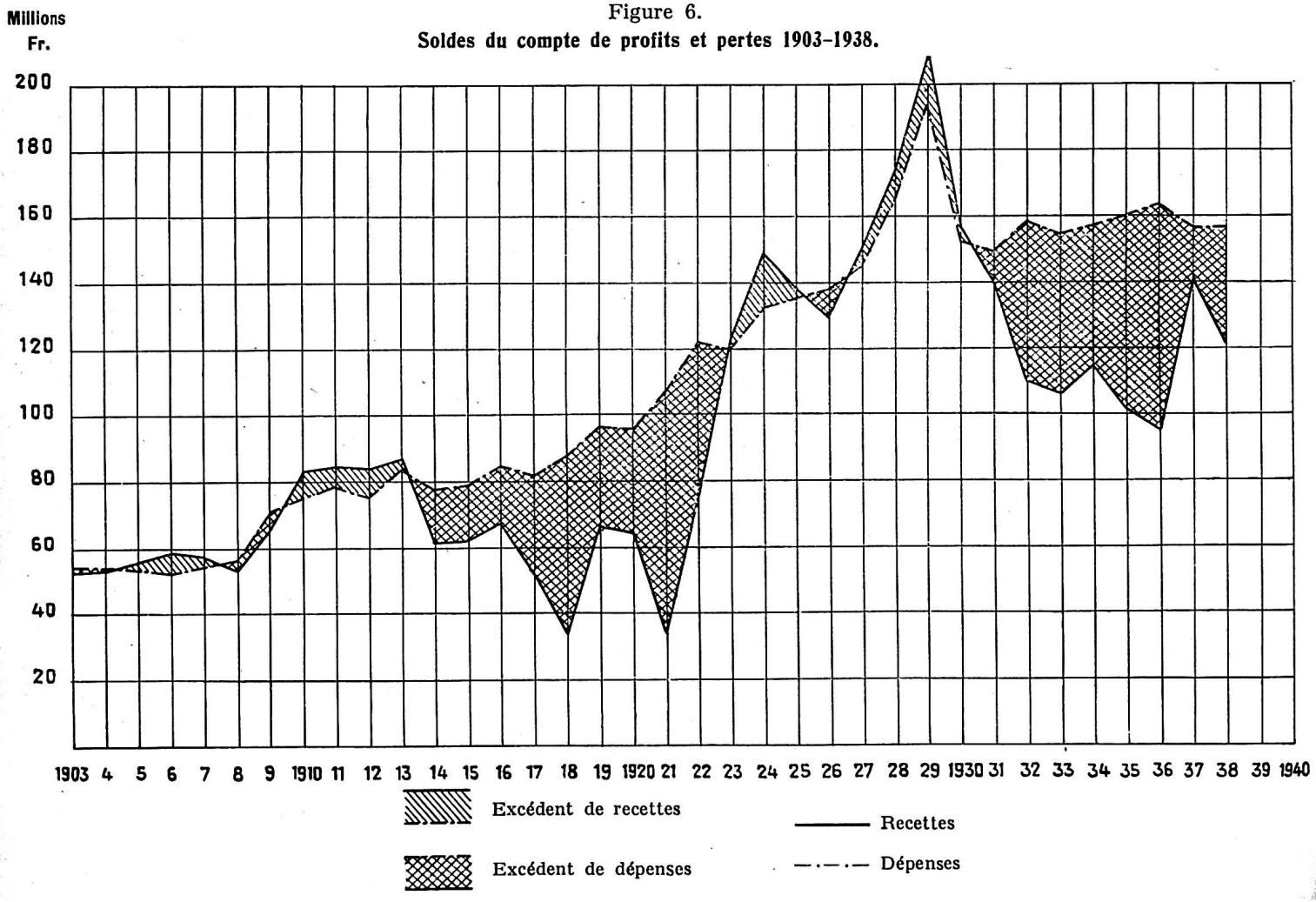


Figure 6.

Soldes du compte de profits et pertes 1903–1938.



1937, les *recettes diverses* du compte d'exploitation ont augmenté de 0,80 million, pour passer à 15,52 millions de francs. Ce sont surtout les loyers et fermages pour bâtiments et terrains, ainsi que le produit brut de l'économat, qui accusent une plus-value. Le *total des recettes d'exploitation* atteint ainsi 323,14 millions de francs. Les recettes diverses représentent 4,8 %, contre 4,3 % l'année précédente, du total des recettes d'exploitation. Ce dernier est de 4,5 % plus faible qu'en 1937.

Il n'a malheureusement pas été possible d'abaisser simultanément les dépenses d'exploitation. Celles-ci ont au contraire subi une augmentation de 4,86 millions de francs, soit 2,2 %, par rapport aux chiffres de 1937. Le *total des dépenses d'exploitation* s'est monté à 229,48 millions de francs.

L'augmentation des dépenses d'exploitation provient principalement de l'atténuation de la réduction des traitements et salaires, du renchérissement des matériaux et de l'accroissement des parcours en service-voyageurs. Elle s'explique encore par des raisons d'ordre spécial: d'une part, en effet, la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents n'a pas procédé, comme en 1937, à un remboursement de 10 % sur les primes pour accidents professionnels de l'année précédente, et, d'autre part, les chemins de fer fédéraux ont dû prendre des mesures de défense aérienne passive.

Les dépenses d'exploitation sont néanmoins demeurées de 6,46 millions de francs inférieures aux prévisions budgétaires, en raison de la politique constante d'économie qu'on a continué à pratiquer.

Le total des recettes d'exploitation s'étant élevé à 323,14 millions et celui des dépenses d'exploitation à 229,48 millions de francs, *l'excédent des recettes* est de 93,66 millions de francs, soit 20,02 millions, ou 21,4 %, de moins qu'en 1937, année où les résultats avaient été exceptionnellement favorables. Par rapport au chiffre record de 1928, l'écart est de 57,95 millions de francs, ou 61,9 %. En revanche, l'excédent des recettes est encore de 27,02 millions, ou 28,8 %, supérieur à celui de 1936, le plus défavorable qui ait été enregistré pendant les années de crise 1932 à 1936. Si l'on part de l'idée que les exercices 1928 et 1929 rentraient dans une période de prospérité exceptionnelle, on peut, au point de vue des chemins de fer fédéraux, considérer l'année 1938 comme une année moyenne.

Le coefficient d'exploitation de 1937, soit 66,40, était très favorable. Celui de 1938, soit 71,02, peut être tenu pour satisfaisant.

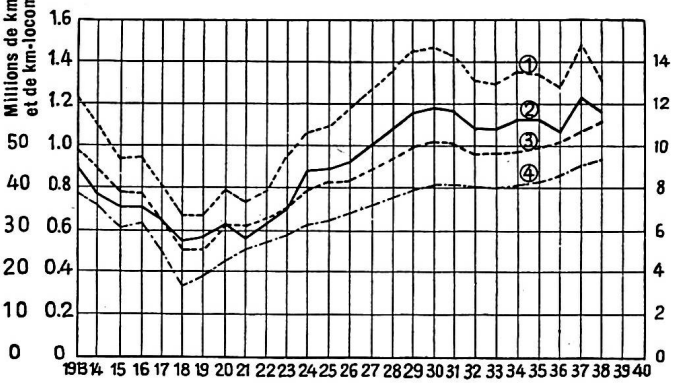
Le *compte de profits et pertes de 1938* se solde par un excédent de dépenses de 35,24 millions de francs, alors que le découvert de l'année précédente était de 14,56 millions de francs. L'écart provient principalement de la diminution de l'excédent des recettes d'exploitation, soit 20 millions de francs en chiffre rond, car les dépenses du compte de profits et pertes sont demeurées à peu près telles quelles.

Les résultats diffèrent notablement des chiffres figurant dans le budget du compte de profits et pertes pour l'année 1938, qui prévoyait 129,55 millions de francs de recettes (dont 115,28 millions de francs pour l'excédent des recettes d'exploitation) et 161,15 millions de francs de dépenses, soit un déficit de 31,60 millions. En raison du recul du trafic survenu durant les deux premiers trimestres de l'exercice, on estima, lors de l'établissement du budget pour 1939, que le déficit pour 1938 s'élèverait à environ 38 millions de francs. Ce chiffre procédait heureusement de vues trop pessimistes. D'une part,

Figure 7.

Prestations kilométriques de 1913–1938.

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



les recettes de transport du dernier trimestre de 1938 ont été supérieures aux prévisions et les frais de capitaux inférieurs; d'autre part, les conversions ont nécessité un surcroît d'amortissements des frais d'emprunt. Le fléchissement des frais de capitaux par rapport aux prévisions budgétaires pour 1938 provient de conversions d'emprunt et de la diminution de l'intérêt servi sur la dette flottante.

Au regard du compte de profits et pertes pour 1937 et mise à part la diminution de l'excédent, les recettes ont encore varié dans certains de leurs éléments. C'est ainsi que le produit des valeurs et des créances a reculé de 2,09 à 1,30 million de francs. En revanche, les prélèvements sur les fonds spéciaux se sont accrus; ils ont en effet passé de 12,82 à 13,29 millions de francs.

Au chapitre des dépenses du compte de profits et pertes, ce sont les frais de capitaux et les amortissements industriels qui constituent les articles les plus importants.

Les frais de capitaux se répartissent comme il suit:

	Fr.
Intérêts des emprunts consolidés . .	97 459 102
Intérêts des dettes courantes	7 117 526
Intérêts du fonds de rente-accidents .	94 803
Frais de finance	261 077
Amortissement de frais d'emprunts .	6 689 770
Total des frais de capitaux	111 622 278

Le total des frais de capitaux est de 2,72 millions de francs inférieur à celui de l'année précédente. Le service des intérêts proprement dit est en diminution de 3,92 millions de francs. En revanche,

Figure 8.

Répartition des recettes d'exploitation en 1938.

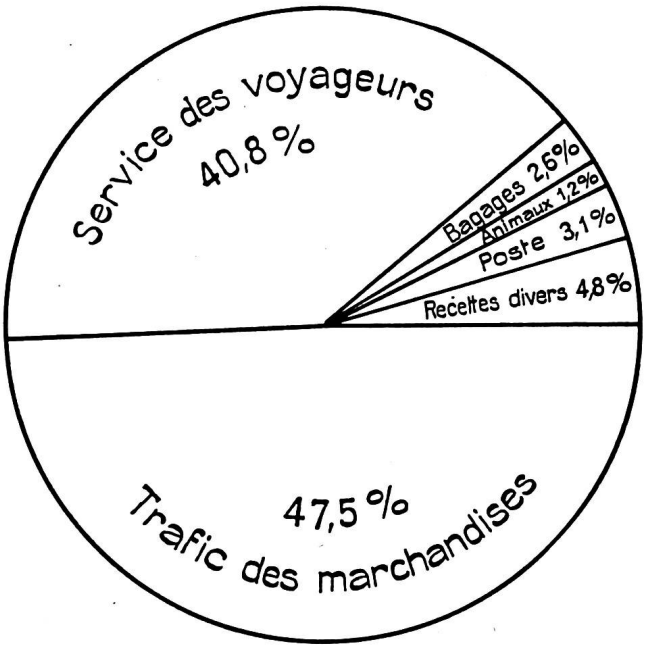
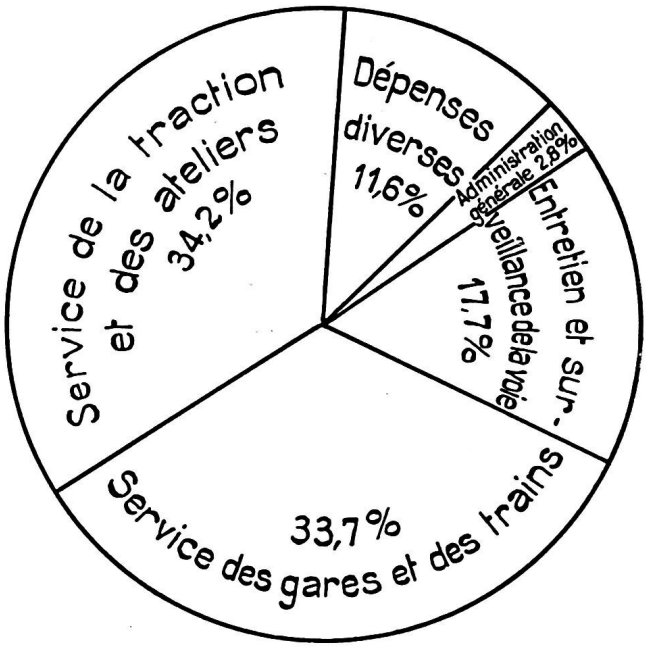


Figure 9.

Répartition des dépenses d'exploitation en 1938.



l'amortissement de frais d'emprunt est en augmentation de $1,_{36}$ million de francs.

Les intérêts du capital engagé dans le service auxiliaire et dans les entreprises accessoires figurent pour $13,_{31}$ millions de francs dans le total précité des frais de capitaux.

Les amortissements industriels sur les immobilisations et les disponibilités de l'exploitation, du service auxiliaire et des entreprises accessoires ont atteint les chiffres suivants:

	Fr.	Fr.
1. *Immobilisations. Versements au fonds de renouvellement:*		
Exploitation . . . . (y compris la ligne Wattwil-Ebnat-Kappel.)	21 255 036	
Economat	1 550	
Usines	2 732 666	23 989 252
Amortissements sur le capital d'établissement:		
Economat	12 570	
Ateliers.	716 615	
Navigation sur le lac de Constance . . .	112 583	841 768
Amortissements industriels extraordinaires:		
Installations supprimées	956 466	
A reporter	956 466	24 831 020
Report	956 466	24 831 020
Usines	28 222	
Ateliers.	4 949	989 637
		25 820 657
2. *Disponibilités:*		
Pertes de cours et moins-values de titres . . .	906 775	
Amortissements sur les approvisionnements de magasins:		
Economat	111 942	
Ateliers.	180 926	1 199 643
Total des amortissements		27 020 300

Le total des amortissements a dépassé de $0,_{93}$ million de francs celui de 1937, en raison principalement de l'accroissement des pertes de cours et des moins-values de titres, dont l'amortissement exige $0,_{79}$ million de francs de plus qu'en 1937.

Mentionnons, pour terminer, le versement extraordinaire à la caisse de pensions et de secours, qui, s'étant élevé à $14,_{39}$ millions de francs, marque une augmentation de $1,_{58}$ million, due à la garantie d'intérêts décidée par le Conseil d'administration le 1er octobre 1921. C'est en raison de cette garantie qu'étant donné le recul du taux d'intérêt des placements, l'administration a été obligée de verser $1,_{65}$ million de plus que l'année précédente, soit, au total, $4,_{98}$ millions de francs.

III. Affaires administratives générales.

A. Relations internationales.

1. La *Délégation internationale du Simplon* s'est réunie à Berne les 13 et 14 mai et les 14 et 15 octobre 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 1936.

2. Le *Comité international des transports par chemins de fer* a siégé les 27 et 28 avril, à Amsterdam, sous notre direction. Les discussions ont porté sur diverses questions relatives au développement des deux nouvelles conventions internationales concernant le transport des voyageurs, des bagages et des marchandises par chemins de fer (C. I. V. et C. I. M.), du 23 novembre 1933. Les chemins de fer fédéraux ont été réélus administration gérante pour une nouvelle période de cinq ans.

3. Les *commissions de l'Union internationale des chemins de fer* (U. I. C.) ont tenu leur session annuelle à Bucarest du 12 au 24 mai. A l'ordre du jour des séances des commissions II (trafic des marchandises), IV (échange de matériel roulant) et V (questions techniques), ainsi que des séances communes de ces commissions, figuraient les questions suivantes, pour ne citer que les plus importantes: wagons de particuliers; prescriptions sur les cadres; directives pour l'étude et l'exécution de transports exceptionnels; accord international concernant la liquidation accélérée des demandes de détaxes.

La sous-commission pour le frein de la commission technique s'est réunie sous la présidence de notre administration à Grindelwald, Budapest et Cologne, en vue de discuter les prescriptions internationales sur les freins pour trains de voyageurs et de marchandises.

Le comité de gérance a siégé en décembre à Nice; il s'est prononcé sur les propositions des commissions, dont il a dressé le programme de travail pour 1939.

L'assemblée générale s'est réunie immédiatement après la séance du comité de gérance, également à Nice; elle a réélu les chemins de fer français à la présidence de l'Union, pour une nouvelle durée de trois ans, et confirmé le comité de gérance, dans sa composition actuelle, pour les six prochaines années.

4. L'*Union d'administrations de chemins de fer de l'Europe centrale* a tenu une assemblée du 14 au 16 septembre, à Dresde; au cours de cette assemblée, elle a pris connaissance des rapports sur l'activité des différentes commissions (administrative, des transports de voyageurs, du trafic des marchandises, des véhicules, technique et des prix); elle a approuvé le rapport sur l'activité de l'administration gérante et les comptes de la caisse de l'Union et de la caisse de prévoyance (1935 à 1937), puis elle a procédé à la réélection de l'administration gérante et des commissions permanentes.

Au surplus, la majeure partie de l'activité de l'Union pendant l'exercice s'est déroulée dans les principales commissions permanentes et leurs sous-commissions, qui se sont occupées des importants objets suivants: modification des statuts; développement de la statistique de l'Union; échange d'informations relatives au service médical du chemin de fer; enquêtes sur les rapports entre la poste et le chemin de fer; mise en vigueur de nouvelles dispositions sur le trafic international des voyageurs et des bagages (V. P. B.) et le trafic international des colis express (V. Ex. B.); élaboration d'un tarif international des marchandises transportées par chemin de fer (T. I. M.); trafic par cadres; collaboration rail-air; enquête sur la marche des véhicules; entretien des voies et des aiguilles; étude des questions techniques soulevées par l'augmentation de la vitesse.

5. La *Conférence européenne des horaires et des services directs* pour 1939/40 s'est réunie à Budapest du 10 au 15 octobre, sous la présidence de notre administration. Les gouvernements de 22 Etats et 113 administrations ferroviaires s'étaient fait représenter. La conférence a discuté deux affaires d'ordre général, 231 questions d'horaire proprement dites et 177 questions du domaine des services directs. Il y a lieu de relever spécialement les améliorations qui ont été apportées en trafic entre l'Italie, d'une part, et l'Allemagne et les Pays-Bas, d'autre part, via le St-Gothard.

6. Notre administration s'est fait représenter aux *conférences internationales des trains de marchandises* qui se sont tenues à Varsovie du 4 au 9 avril et à Sofia du 31 octobre au 5 novembre. Ces conférences ont eu pour tâche d'établir et d'améliorer des correspondances en trafic international à grande distance.

7. Du 7 au 11 mars s'est tenue à Nice, sous la présidence de notre administration, une session du comité de l'*Union pour l'utilisation des voitures et fourgons en trafic international* (R. I. C.), au cours de laquelle la revision du règlement pour l'emploi réciproque des voitures et fourgons en trafic international a été terminée. La Conférence extraordinaire des services directs qui s'est tenue à la suite de cette session, a approuvé le nouveau règlement. Celui-ci est entré en vigueur le 1er octobre 1938.

8. Du 23 au 25 novembre s'est tenue à Lausanne, sous la présidence de notre administration, *la XVIIIe conférence du comité de l'Union internationale des wagons* (R. I. V.). Cette conférence avait principalement pour tâche de régler quelques litiges et divergences d'opinions survenus entre des administrations membres et de traiter des questions d'organisation.

B. Assurance des choses et responsabilité civile.

1. *Les caisses cantonales d'assurance contre l'incendie* nous ont versé 8 448 fr. pour 8 sinistres.

2. Il s'est produit 68 incendies à la charge de notre *propre fonds d'assurance* contre l'incendie et les accidents; ces sinistres représentent une somme totale de 88 374 fr.

3. On trouvera dans l'annuaire statistique et dans les comptes des renseignements sur le *nombre des accidents* qui se sont produits en 1938, 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 168 *cas de responsabilité* (128 en 1937).

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

a. Réclamations adressées aux chemins de fer fédéraux.

Non liquidées l'année précédente	266	(257 en 1937)
Reçues pendant l'exercice	12 393	(12 736 » 1937)
Repoussées	4 137	(4 184 » 1937)
Admises et pour lesquelles il a été payé une indemnité	8 239	(8 543 » 1937)

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	1 471	(1 378 en 1937)
Réclamations ayant donné lieu à paiement de la part des chemins de fer fédéraux	1 156	(1 102 » 1937)

c. Irrégularités annoncées.

Avaries ou pertes partielles	192	(205 en 1937)
Empêchements à la livraison	562	(681 » 1937)

d. Procès.

Pendants depuis 1937	—	(1 en 1937)
Nouveaux procès en 1938	2	(— » 1937)
Terminés, en tout	2	(1 » 1937)

C. Automobile et chemin de fer.

Le 30 septembre 1938, les Chambres fédérales ont procédé au vote final sur la *réglementation des transports routiers*, telle que le Conseil fédéral la leur avait soumise avec message du 18 juin 1937 à l'appui. Le projet du Conseil fédéral, sur le contenu duquel nous nous sommes déjà prononcés dans notre dernier rapport de gestion, a été approuvé sans grands changements. La durée de l'arrêté fédéral a été provisoirement fixée à cinq ans, mais on ignorait encore, à la fin de l'année, à quelle date il serait mis en vigueur.

Comme il faudra, au bout de cinq ans, donner une forme définitive à cet arrêté fédéral provisoire, il demeure de la plus grande importance d'étendre les *bases constitutionnelles* de la législation fédérale sur les transports. L'initiative sur le transport des marchandises, dont nous avons parlé dans notre dernier rapport, a recueilli 391 841 signatures; elle a été remise au Conseil fédéral au printemps 1938. On ne sait pas encore à l'heure actuelle si le Conseil fédéral opposera un contre-projet à cette initiative, dont le but est d'ancrer dans la constitution le principe que le trafic à grandes distances appartient essentiellement au rail. Il est avant tout nécessaire que la Confédération dispose de larges compétences constitutionnelles en matière de législation sur les transports; de la sorte, lorsqu'elle aura à édicter les lois d'exécution, elle sera aussi en mesure de fixer des limites à la liberté du commerce et de l'industrie si l'intérêt général l'exige.

D. Les chemins de fer fédéraux et l'opinion publique.

Le public manifeste, à l'endroit des chemins de fer fédéraux, un intérêt qui s'étend, comme l'expérience le montre, à tout ce qui se passe dans l'administration et l'exploitation et à toutes les innovations qui sont introduites. Ce besoin d'être renseigné, notre service de presse s'efforce de le satisfaire dans toute la mesure du possible. Nous sommes aussi restés l'année passée en collaboration des plus étroites avec la presse quotidienne et technique, ainsi qu'avec le service de reportage photographique et la radio.

Il est réjouissant de constater dans quelle mesure le public s'intéresse notamment à chaque progrès apporté en matière d'organisation des transports, d'horaire et de tarifs, ainsi que de trafic rapide et léger. Par ailleurs, les communiqués périodiques sur les résultats mensuels d'exploitation, qui passent pour un baromètre de l'économie, et sur les prestations record fournies par les chemins de fer fédéraux en vue d'assurer les trafics de fête et les transports massifs, suscitent eux aussi une vive curiosité. Il est hors de doute que le travail d'information accompli par l'entreprise, que ce soit sous forme de communiqués officiels, de reportages touristiques ou photographiques, de feuilletons ou de conférences radiophoniques, présente lui aussi une grande valeur au point de vue de la propagande. S'ils veulent tenir tête à la concurrence, les chemins de fer fédéraux se doivent d'entretenir des relations aussi étroites que possible avec tous les moyens d'expression de l'opinion publique.

Au nombre des importantes manifestations auxquelles la presse fut conviée, mentionnons ici la commémoration du jubilé du chemin de fer du Brunig, l'inauguration de la «Flèche du Jura», une inspection des travaux de déviation des voies à Berne, la présentation des trucs transporteurs routiers, le transport — fait inusité — d'une voiture à malades CFF à travers les rues de Zurich, ainsi qu'une conférence d'orientation sur les facilités de transport accordées aux visiteurs de l'Exposition

nationale suisse. Pour stimuler le service de reportage photographique, nous avons pris diverses mesures qui commencent déjà à avoir d'heureux effets.

Il convient de signaler encore que, par ses articles techniques, le Bulletin des CFF — organe destiné à maintenir le personnel au courant des innovations en matière de chemin de fer — contribue aussi pour sa part à renseigner l'opinion publique.

La presse quotidienne et technique du pays, dont les désirs et les suggestions concernant notre entreprise font toujours l'objet d'un examen attentif, n'a pas manqué, l'an passé non plus, de nous accorder son précieux appui; qu'elle en soit remerciée ici. Elle s'est plu en particulier à souligner nos heureux efforts de rationalisation et le développement du trafic léger.

E. Participation à d'autres entreprises.

1. En raison du temps défavorable de l'été, les ventes de glace de la *Société de gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève* ont fortement diminué. En revanche, le chiffre d'affaires de l'entrepôt frigorifique s'est sensiblement amélioré. Le solde actif de l'exercice, supérieur à celui de l'an dernier, permettra des amortissements à peu près normaux.

Un nouveau directeur est entré en fonctions au début de l'été.

A la suite de l'aboutissement des négociations avec les représentants des actionnaires privilégiés, l'assainissement financier de la société, dont la nécessité n'était plus discutée, se trouve maintenant réalisé ; le capital a été réduit au 20 % de sa valeur nominale.

Les recettes des *Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle* sont nettement supérieures à celles de l'année précédente. L'amélioration provient principalement de l'accroissement des entreposages de viande (en raison des abatages forcés), de beurre et de fruits. En revanche, les entreposages de gibier et de volaille, de poissons et d'œufs sont toujours entravés par les restrictions à l'importation. Etant donné le temps défavorable, la vente de glace a légèrement reculé; néanmoins, il a été possible d'obtenir des prix quelque peu plus avantageux. Les amortissements normalement prévus ont pu être opérés et l'excédent des recettes d'exploitation a servi à réduire le solde passif actuel. L'assainissement envisagé a encore été ajourné.

2. Le 24 juin, se conformant aux prescriptions du code des obligations revisé, la Société suisse de remorquage à Bâle s'est transformée en société anonyme; elle porte désormais la raison sociale suivante: *Compagnie suisse de navigation S. A.*

Le trafic total des ports du Rhin a atteint 2 704 518 tonnes, contre 2 960 265 tonnes l'année précédente. Le recul s'explique par le fait qu'après la dévaluation, l'industrie suisse s'était mise à constituer d'importants stocks de marchandises. En 1937, en effet, les arrivages de charbon et autres matières premières dans les ports bâlois avaient été extraordinairement élevés. Il n'en est pas moins vrai que les chiffres atteints en 1938 doivent également être considérés comme réjouissants. Les résultats sont même légèrement supérieurs à ceux des deux exercices précédents.

3. *Usine de l'Etzel S. A.* Le capital-actions et le capital-obligations n'ont subi aucune modification pendant l'exercice. Les fonds qui étaient encore nécessaires pour achever les travaux ont été fournis par les deux partenaires. En ce qui concerne les dépenses de construction, l'avancement des travaux et les résultats d'exploitation du premier exercice, voir le chapitre XI (électrification).

4. *Société suisse pour le transport et la distribution d'électricité.* En raison de l'augmentation des ventes d'énergie, les résultats de cette société se sont quelque peu améliorés en 1938, mais, comme l'année précédente, le capital-actions ne reçoit pas de dividende. En revanche, il a été possible d'augmenter légèrement les amortissements. Il n'a pas été fait de dépenses de construction pendant l'exercice.

L'assemblée générale extraordinaire du 8 novembre 1938 a décidé la dissolution de la société. Une commission de liquidation a été constituée à cet effet.

5. Le 1er mars 1938, la *SESA, Suisse Express S. A.*, a cessé l'activité qu'elle exerçait depuis sa fondation (fin 1926) pour le compte des administrations de chemin de fer; cette activité s'étendait au domaine des mesures tarifaires à prendre en matière de transport des marchandises et des animaux afin de lutter contre la concurrence faite par la route au rail. Au cours de l'exercice, les chemins de fer ont repris la majeure partie des accords tarifaires conclus par elle; le reste sera transféré durant le premier semestre 1939. Le service de porte à porte en général et le service SESA—franco-domicile (S. F. D.) en particulier ont continué à se développer. Le nombre des envois S. F. D. est déjà de plus d'un million par année.

F. Direction de l'entreprise.

La Direction générale a tenu 46 séances pour discuter les affaires rentrant dans sa compétence.

Il y a eu pendant l'année quatre conférences des directeurs, dans lesquelles ont été examinés les objets suivants, pour ne citer que les plus importants: création d'un musée suisse des transports à Zurich, paiement du salaire aux aides privés pendant le service militaire, agents occupés au service extérieur, ainsi qu'un certain nombre de questions d'ordre plus interne.

Le 14 janvier 1938, le Conseil fédéral a nommé M. *Anton Schrafl*, président de la Direction générale des chemins de fer fédéraux, au poste de directeur de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, avec entrée en fonctions le 1er mars 1938. Les mérites exceptionnels que M. Schrafl s'est acquis au service des chemins de fer en général et de notre administration en particulier, surtout en ce qui concerne l'électrification du réseau, ainsi que la réorganisation et la rationalisation de l'entreprise, ont été mis vivement en relief par M. le conseiller

national H. Walther dans le numéro de mars du Bulletin des C. F. F.

Sur la proposition du Conseil d'administration, le Conseil fédéral a appelé le 25 janvier 1938 M. le directeur général *Etter*, chef du département des travaux et de l'exploitation, à la présidence de la Direction générale, avec entrée en fonctions le 1er mars 1938; M. Etter a assumé à cette date la direction du département de la présidence, des finances et du personnel.

Le 1er mars 1938, la division de l'électrification a passé du département de la présidence à celui des travaux et de l'exploitation.

La direction du département des travaux et de l'exploitation a été attribuée à M. le directeur général M. *Paschoud*, jusqu'alors chef du département commercial et du contentieux.

Egalement dans sa séance du 25 janvier 1938 et sur la proposition du Conseil d'administration, le Conseil fédéral a désigné M. *W. Meile*, directeur de la Foire suisse d'échantillons à Bâle, comme nouveau membre de la Direction générale. M. Meile a été chargé de diriger le département commercial et du contentieux.

A fin 1938, ayant atteint la limite d'âge, M. l'ingénieur *E. Labhardt* a pris sa retraite après 40 ans d'activité au service du chemin de fer, dont 12 comme directeur du IIe arrondissement. Les grands mérites qu'il s'est acquis au service des chemins de fer suisses en général et de notre entreprise en particulier, ont été dûment relevés par le président du Conseil d'administration, M. le conseiller national H. Walther, dans le numéro de décembre du Bulletin des C. F. F.

Comme successeur de M. Labhardt et sur la proposition du Conseil d'administration, le Conseil fédéral a désigné le 13 octobre M. *C. Lucchini*, jusqu'alors ingénieur en chef du IIe arrondissement et adjoint au directeur d'arrondissement.

Pour raisons d'âge, MM. *H. Schümperli*, chef de la caisse principale et du service des titres, et *A. Acatos*, chef de la division de la construction et de l'entretien de la voie, ont pris leur retraite à la fin de l'exercice.

Les fonctions de chef de la caisse principale et du service des titres ont été confiées à M. *E. Bärtschi*, jusqu'alors adjoint au chef de ce service.

Conformément à une décision du Conseil d'administration du 12 octobre 1938, la division de la construction et de l'entretien de la voie et celle de l'électrification et des installations électriques ont été réunies dès le 1er janvier 1939 en une seule division portant le titre de «*division de la voie et des usines électriques*». M. *Hans Eggenberger*, jusqu'alors chef de la division de l'électrification, a été appelé à la tête de la division nouvellement formée.

G. Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration a tenu 8 séances, au cours desquelles il a discuté 29 affaires. La plupart d'entre elles se trouvent mentionnées dans les chapitres IV à XI du présent rapport.

Le 30 juin, M. l'ingénieur *G. Bener*, directeur des chemins de fer rhétiques, a démissionné pour raisons d'âge du Conseil d'administration, dont il faisait partie depuis l'entrée en vigueur de la loi sur les chemins de fer fédéraux du 1er février 1923. Ses vastes connaissances et sa grande expérience en matière de chemin de fer lui permirent d'exercer une influence déterminante dans toutes les discussions relatives à l'ensemble des réseaux suisses et aux chemins de fer fédéraux.

Le Conseil fédéral a appelé aux fonctions de membres du Conseil d'administration: M. *Ed. von Steiger*, avocat de et à Berne, en remplacement de M. H. Lindt, décédé en 1937, ainsi que M. *E. Branger*, directeur des chemins de fer rhétiques à Coire, à la place de M. Bener.

IV. Finances et comptabilité.

A. Caisse principale et service des titres.

1. Par arrêté du 28 janvier 1938, le Conseil fédéral a *dénoncé les emprunts* suivants des chemins de fer fédéraux pour le 30 avril 1938:

l'emprunt 3½ % de 1899/1902, séries A—K, au montant de. . .	fr. 346 200 000
l'emprunt 3½ % de 1910, série I, au montant de	» 64 700 000
au total	fr. 410 900 000

Pour le remboursement ou la conversion de ces deux emprunts, le Conseil fédéral a décidé, le 22 février 1938, d'émettre un *emprunt CFF 3 % de 400 millions de francs*, d'une durée de 35 ans. Le Département fédéral des finances et des douanes et la Banque nationale se sont réservé chacun 50 millions de francs sur cet emprunt. Le solde de 300 millions de francs a été pris ferme par le Cartel de banques suisses et l'Union des banques cantonales, qui l'ont offert en souscription publique du 7 au 16 mars 1938 à midi, au cours de 100 %, plus 0,60 % de timbre fédéral. Malgré le fâcheux effet des événements politiques d'Allemagne et d'Autriche, l'emprunt a été entièrement couvert. Nous avons en effet reçu:

pour	254 602 000	francs de conversions
»	45 398 000	» » souscriptions en espèces
soit au total	300 000 000	de francs.

Pour la première fois, les étrangers n'ont pas été autorisés à souscrire en espèces. Les souscriptions pouvaient aussi être enregistrées comme créances inscrites. En fait, celles-ci se sont élevées à 80 millions de francs.

2. *Le prêt de 40 millions de francs* accordé en 1936 *par la Confédération* à notre administration est

arrivé à échéance le 1er mai 1938. La Confédération avait émis des bons de caisse 3 % à 2 ans, dont elle nous avait cédé le produit au taux de revient. Comme les fonds nécessaires pour le remboursement nous faisaient défaut, le Département fédéral des finances et la Banque nationale suisse sont convenus avec les banques intéressées de *prolonger* de 4 ans le *prêt* en question, au taux de 2¾ % net.

3. L'excédent des recettes sur les dépenses de la *caisse de pensions et de secours*, 6 400 000 francs, a été attribué sous forme de *bons de dépôt* au portefeuille de la caisse. A la fin de l'année, celle-ci possédait pour 302 960 000 francs de ces bons, contre 296 560 000 francs l'année précédente. Le taux d'intérêt s'est élevé pendant toute l'année à 3½ %.

4. Compte tenu des modifications précitées, ainsi que des tirages au sort — le montant remboursé de cette manière s'est élevé à 14 494 500 francs —, notre *dette consolidée* a reculé, à la fin de l'année, de 2 693 330 700 fr. à 2 674 336 200 fr.

En revanche, notre *dette flottante* a passé de 390 à 439 millions de francs, en raison des remboursements de capitaux et du déficit du compte de profits et pertes.

5. L'accord touristique conclu avec l'*Allemagne* le 30 juin 1937 a été *prorogé* d'un an le 30 juin 1938. Il est désormais aussi valable pour l'*Autriche*. Le *système des bons* a été maintenu et la somme mise à la disposition des voyageurs a été portée de 42 à 45,6 millions de francs, ce qui représente une augmentation de 3,6 millions de francs.

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

1691	dépôts en espèces	fr. 2 357 367. 20
2570	cautionnements	» 22 086 087. 20
1031	dépôts en titres	» 8 859 375. 80
5292	sûretés représentant . . .	fr. 33 302 830. 20

(1937: 5323 sûretés représentant 33 640 895 fr. —).

7. Au cours de l'exercice, il nous a été *remboursé* 2 973 116 fr. 85 sur le montant des prêts hypothécaires que nous avions accordés avec les disponibilités de la *caisse de pensions et de secours*. A la fin de l'exercice, le montant total de ces prêts s'élevait à 55 555 271 fr. 30 contre 58 471 088 fr. 80 en 1937.

Nous avons procédé à la *revision* des «*Conditions générales auxquelles des prêts hypothécaires sont accordés aux coopératives de construction du personnel*». Par la même occasion, nous avons élaboré de *nouvelles prescriptions* sur la *comptabilité* de ces coopératives; ces prescriptions sont entrées en vigueur le 1er janvier 1939.

8. Le *portefeuille des fonds publics* a diminué de 411 657 fr. 12 en 1938. L'évaluation des titres a fait ressortir une moins-value de 278 450 fr. 18. Celle-ci provient principalement du recul des cours des obligations de chemins de fer. A la fin de l'année, le portefeuille accusait une valeur comptable de 16 906 849 fr. 75, contre 17 596 957 fr. 05 à fin 1937.

B. Contrôle des finances et comptabilité générale.

Au cours de 1938, les fonctionnaires du contrôle des finances et de la comptabilité générale ont procédé aux revisions suivantes:

Revision des espèces de la caisse principale; revision des portefeuilles de titres déposés à la caisse principale et au service des titres, comme cautions, par les entrepreneurs et les fournisseurs; revision des titres appartenant à l'administration et des portefeuilles de la caisse de pensions et de secours, du fonds Guyer-Zeller, du fonds de secours en faveur d'agents des CFF qui n'ont pas droit à la pension, ainsi que des titres déposés par l'usine de l'Etzel S. A.; revision d'un certain nombre de caisses d'avances; inventaire du matériel dans le magasin des uniformes à Bâle, dans le magasin des denrées alimentaires à Bellinzone et dans huit districts, ainsi que des stocks de combustibles et de matières de graissage dans les dépôts de locomotives du IIIe arrondissement.

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, des portefeuilles et des stocks et leur concordance avec les livres.

Les fonctionnaires du contrôle des finances et de la comptabilité générale ont en outre procédé aux revisions suivantes: contrôle des résultats annuels, pour 1937, de la vente de livres et de journaux dans les kiosques de gare et de la publicité dans les gares; examen des livres de 11 buffets de gare et vérification des recettes brutes de 55 buffets de gare; revision des livres d'autres magasins se trouvant dans les gares; vérification des comptes de la gérance immobilière de Genève-La Praille; examen des livres concernant l'alimentation en eau de source de Brunnen; vérification de la comptabilité d'un entrepôt frigorifique; revision des comptes de l'exploitation commune d'une gare; de plus, examen des livres de la Compagnie suisse des wagons-restaurants, de la Film-Finanzierungs-AG. à Zurich, ainsi que d'un certain nombre de coopératives de construction des cheminots.

En matière de réorganisation de la comptabilité, nous avons pris les mesures suivantes:

Notation du temps en vue d'introduire la comptabilité industrielle dans les services de la traction des arrondissements I et III; introduction, d'une part, à titre d'essai, de cette comptabilité dans le service de la traction du IIe arrondissement et, d'autre part, de nouveaux comptes de dépenses et de recettes pour les ateliers de dépôt de tous les arrondissements et pour le service de la traction du IIe arrondissement.

Les comptes de construction et d'exploitation de la ligne du Simplon Brigue–Iselle ont été vérifiés le 1er avril par la commission formée ad hoc de la délégation internationale du Simplon.

C. Contrôle du trafic.

1. 50 gares et stations ont été munies *d'appareils pour l'émission de bulletins de bagages à main.*

2. De nouvelles dispositions sur *l'expédition et la comptabilisation des transports militaires contre bons* sont entrées en vigueur le 1er mai.

3. Depuis le 1er avril, la *statistique des transports d'animaux* est effectuée *d'après le système des cartes perforées.*

4. Le *règlement pour la commission des chefs de contrôle des entreprises de transport suisses* a été réédité le 1er octobre.

5. Pour le *trafic-marchandises entre la Tchéco-Slovaquie et la Suisse et le trafic direct des marchandises entre des gares allemandes desservant des ports danubiens et la Suisse,* de nouvelles *prescriptions* sont entrées en vigueur *sur le contrôle, le décompte et le règlement de compte.*

6. Les reviseurs ont vérifié les *caisses et les livres de 680 services;* 34 d'entre eux ont dû être soumis à une enquête spéciale. D'autre part, les caisses et les livres de l'agence de Paris ont fait l'objet d'une revision.

7. En ce qui concerne les *crédits pour frais de transport* ouverts dans les gares aux maisons de commerce, nous avons à mentionner les changements suivants: 289 crédits nouveaux, 151 crédits supprimés; état à fin décembre 1938: 4934.

V. Personnel.

A. Questions générales.

1. L'*effectif du personnel* a subi une nouvelle réduction en 1938. Le nombre des fonctionnaires, des employés et des ouvriers d'administration a été en moyenne le suivant:

en 1937.	28 030
en 1938.	27 631
Diminution	399

Cette diminution a entraîné une augmentation de l'effectif des ouvriers d'entrepreneurs, c'est-à-dire des ouvriers qui ne sont pas directement en rapports de service avec l'administration du chemin de fer mais sont fournis provisoirement par des entrepreneurs privés, pour renforcer des équipes du service de l'exploitation.

Le nombre moyen des ouvriers d'entrepreneurs a été de

	890	en 1937
	980	en 1938
Augmentation	90	

La diminution réelle de l'effectif du personnel a donc été de 399 moins 90 = 309 agents.

L'effectif du personnel est tombé maintenant à un niveau si bas qu'il ne sera plus guère possible de le réduire encore d'une façon notable. La majeure partie des agents qui quitteront dorénavant le service à la suite de mise à la retraite, de décès ou de démission devront être remplacés: il faudra engager de nouveaux employés ou faire appel à un plus grand nombre d'ouvriers d'entrepreneurs.

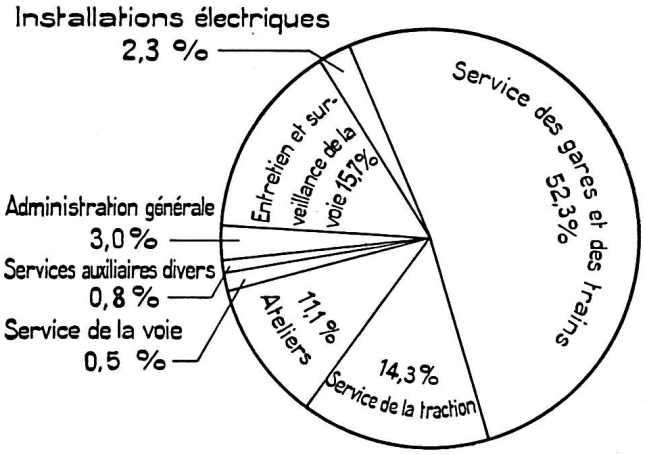
2. En vertu de l'arrêté fédéral du 28 octobre 1937 prorogeant et adaptant les programmes financiers pour 1938 (programme financier de 1938), la *réduction des traitements, appointements et salaires* en vigueur en 1936 et 1937 (voir rapport de gestion de 1936, pages 16 et 17, litt. A *b* à *d*), a été atténuée dans la mesure suivante:

1° le montant exonéré de la réduction, outre l'indemnité de résidence, les allocations pour enfants et une somme de 100 francs par enfant au-dessous de dix-huit ans, a été porté de 1600 à 1800 francs;

2° la réduction pour le solde de la rétribution a été abaissée de quinze à treize pour cent;

Figure 10.

Répartition du personnel entre les services en 1938.



3° une fois réduits, les traitements, appointements et salaires des personnes mariées qui consacrent d'une manière permanente tout leur temps au service de la Confédération, ne devaient pas tomber au-dessous de 3500 francs, indemnité de résidence et allocations pour enfants non comprises, alors que les années précédentes cette limite était fixée à 3200 francs.

La réduction des traitements, appointements et salaires a permis d'économiser 11 639 735 francs en 1938 (14 611 670 francs en 1937).

3. Conformément à l'arrêté fédéral du 27 juillet 1938, la *réduction des allocations supplémentaires* est restée la même qu'en 1937 (cf. rapport de gestion de 1936, page 17, litt. A *c*).

Cette réduction a permis d'économiser 822 405 francs en 1938 (828 417 francs en 1937).

4. Conformément à l'arrêté fédéral du 17 décembre 1937, la *réduction des prestations de la caisse de pensions et de secours* est également demeurée la même qu'en 1937 (cf. rapport de gestion de 1936, page 17, litt. A *d*).

La réduction des prestations d'assurance a permis d'économiser 2 728 681 francs en 1938 (2 675 236 francs en 1937).

5. Les *commissions disciplinaires* se sont occupées de huit recours d'agents. Dans cinq cas, elles se sont prononcées en faveur d'une atténuation de la peine et dans trois cas pour le maintien de cette dernière; les autorités de recours se déclarèrent dans quatre cas en faveur de la réduction de la peine proposée, tandis que dans un cas elles confirmèrent la peine infligée. Elles acceptèrent toutes les propositions des commissions disciplinaires tendant au maintien des peines.

6. Au cours de six séances, les *commissions du personnel* ont donné leur avis, pour être transmis aux divisions compétentes, sur diverses questions intéressant notamment les services des gares, des trains et de la traction.

7. En 1938, il a été présenté 43 propositions tendant à améliorer les installations ou à rendre l'exploitation moins coûteuse. Il a pu être attribué des mentions honorables et des primes, pour un montant de 670 francs, à 14 agents.

8. Nous avons accordé des secours au montant total de 4144 francs, à la charge du «*fonds de secours en faveur d'agents qui n'ont pas droit à la pension*», à douze remplaçants et remplaçantes gardes-barrières ayant quitté le service pour raison d'âge.

9. Nous avons alloué sur le «*Fonds Guyer-Zeller*» des récompenses à dix agents qui, étant intervenus promptement et intelligemment, ont pu empêcher des accidents. Le montant total de ces gratifications s'est élevé à 460 francs.

10. Dans 23 cas, des secours ont été accordés librement, en vertu de l'art. 56 du statut des fonctionnaires, à des agents licenciés du service par leur propre faute et se trouvant dans le besoin, ainsi qu'à des survivants de tels agents, eux-mêmes dans l'indigence. Le montant total de ces secours a été de 24 760 francs.

11. Le *service psychotechnique* a déployé la même activité que l'année précédente, l'examen psychotechnique n'ayant été étendu à aucun nouveau groupe d'agents. En 1938, on a fait passer un examen pédagogique à 590 candidats à des places d'apprentis professionnels dans les ateliers; sur ce nombre, 195 ont, en outre, subi un examen spécial destiné à révéler leur aptitude professionnelle. En ce qui concerne l'exploitation, 142 candidats-apprentis pour le service des gares et 180 pour le service des trains ont été soumis à un examen psychotechnique. Par ailleurs, nous avons encore fait passer 25 examens psychotechniques spéciaux.

12. *Service de prévention des accidents.* Aux *ateliers*, la prévention des accidents se trouve maintenant systématiquement organisée. Aussi la fréquence des accidents, qui a constamment reculé ces dernières années, ne pourra-t-elle plus guère être abaissée dans une sensible mesure. Preuve en est la comparaison suivante:

Pour 100 000 heures de travail, on a compté:

	en 1928	1937	1938
accidents proprement dits et accidents-bagatelles	21,1	5,3	5,8
accidents proprement dits . . .	13,1	3,7	3,3

Au *service de la traction*, nous avons poursuivi l'organisation systématique de la prévention des accidents. Comme aux ateliers, on a formé dans chaque dépôt de locomotives un agent qui, à côté de son travail quotidien, doit encore s'occuper de la prévention des accidents. Cet agent répond envers le chef de dépôt de la stricte observation des prescriptions édictées à ce sujet.

Au *service d'entretien de la voie*, nous avons pris de nouvelles mesures pour éliminer tout risque d'accident. Dans 68 districts de la voie, le personnel a été familiarisé avec les principes de la prévention des accidents et invité à se comporter prudemment sur les installations de voies; en outre, il a été mis au courant des mesures de prévoyance à observer en cas de transport à bras de matériaux de superstructure ou d'exécution de courses pour raisons de service.

Figure 11.

Fréquence relative des accidents au service des ateliers.

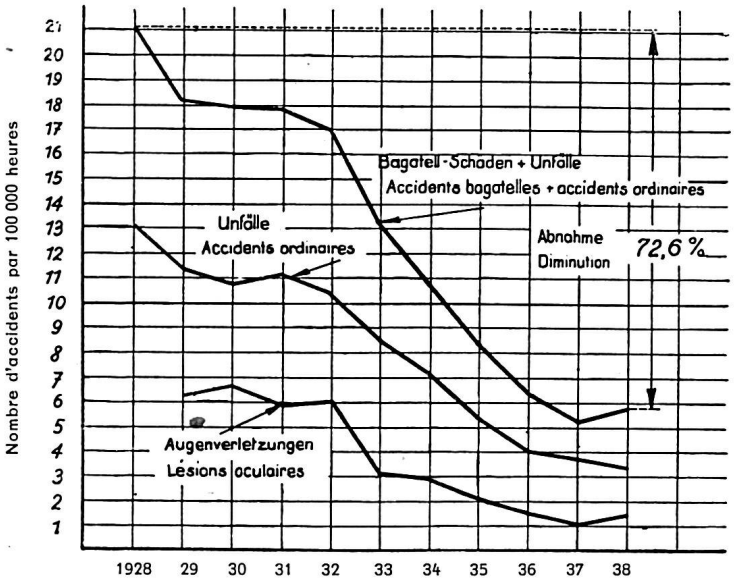
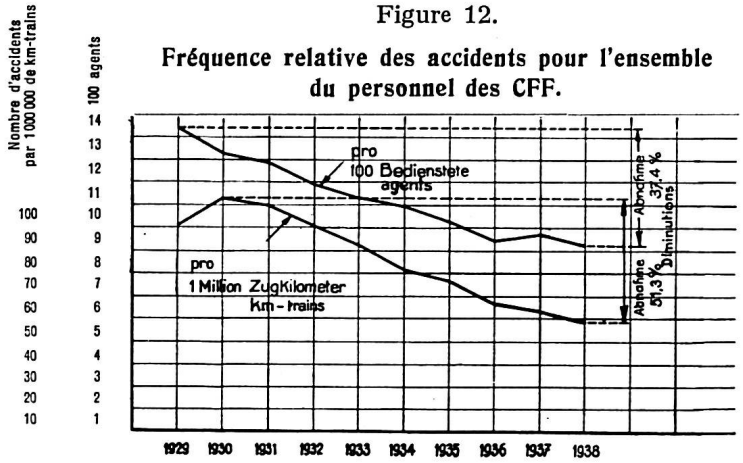


Figure 12.

Fréquence relative des accidents pour l'ensemble du personnel des CFF.



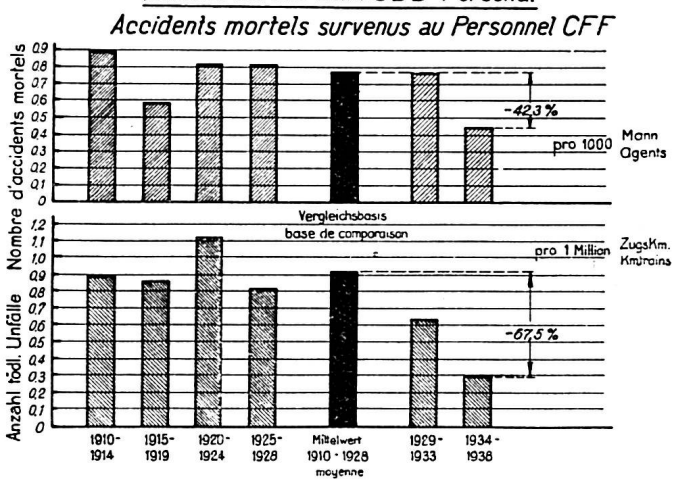
Accidents dus au courant fort sur 100 km de lignes électrifiées:

	Personnel des CFF a	Total b	Diminution par rapport à 1924-1928 a	b
1924—1928 .	0,42	0,99	—	—
1929—1938 .	0,25	0,47	—40,5 %	—52,5 %
1938 .	0,13	0,17	—69,1 %	—83,0 %

La *fréquence relative des accidents pour l'ensemble du personnel des CFF* (accidents survenus en service) ressort de la figure 12.

En 1938, il s'est produit sept accidents mortels. La figure 13 indique graphiquement la fréquence relative des accidents mortels survenus en service entre 1910 et 1938.

Figure 13.



B. Assurance du personnel.

1. *Caisse de pensions et de secours.*

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

Cas d'invalidité et de décès	DG	Arrondissements I	II	III	Total	Année précédente
Invalides:						
ayant droit à la pension complète ([a] dont 63 des ateliers principaux)	85[a]	227	206	159	677	588
ayant droit à une pension partielle ([b] dont 2 des ateliers principaux)	2[b]	8	29	17	56	6
ayant reçu une indemnité unique ([c] dont 1 des ateliers principaux)	1[c]	—	1	—	2	2
Assurés actifs décédés ([d] dont 20 des ateliers principaux)	25[d]	35	48	40	148	143
veuves pensionnées.	21	33	32	34	120	121
orphelins pensionnés	19	26	28	20	93	122
orphelins de père et de mère, pensionnés	1	3	2	1	7	5
Invalides décédés	37	163	184	181	565	565
veuves pensionnées.	17	99	116	124	356	348
orphelins pensionnés	1	13	26	14	54	82
orphelins de père et de mère, pensionnés.	—	5	2	2	9	4
Veuves décédées	44	58	92	81	275	267
orphelins de père et de mère, pensionnés.	—	—	1	—	1	14
Veuves remariées	1	1	1	2	5	13
orphelins n'ayant plus droit à la pension	20	50	98	66	234	240
orphelins de père et de mère n'ayant plus droit à la pension	8	4	10	5	27	28
Assurés indemnisés conformément à l'art. 41	—	—	1	1	2	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 31 136 fr. 65 (109 cas).

b. Le tableau ci-après indique l'effectif des assurés actifs et des traitements assurés au 31 décembre 1938, ainsi que le nombre des invalides, veuves et orphelins pensionnés et des proches parents secourus.

Assurés actifs	1938	1937	Traitements assurés 1938	Traitements assurés 1937
Assurance complète	26 137	26 861	fr. 135 269 165	fr. 138 500 664
Assurance-épargne	942	643	» 2 385 039	» 1 790 583

	1938	1937	Pensions annuelles 1938	Pensions annuelles 1937
Invalides pensionnés	11 424	11 265	fr. 41 742 342	fr. 40 725 730
» provisoirement pensionnés à la charge de l'exploitation	32	86	» 156 227	» 423 652
» partiels pensionnés	175	137	» 82 567	» 54 355
» partiels, provisoirement pensionnés à la charge de l'exploitation	—	1	» —	» 538
Veuves pensionnées	7 038	6 833	» 11 544 501	» 11 066 459
Orphelins pensionnés	1 097	1 180	» 543 115	» 583 652
Orphelins de père et de mère, pensionnés	86	91	» 84 180	» 88 168
Orphelins incapables de gagner leur vie, pensionnés	335	322	» 187 666	» 177 705
Invalides et proches parents secourus	66	70	» 32 901	» 34 616
Personnes secourues conformément à l'art. 56 de la loi sur le statut des fonctionnaires	22	22	» 24 000	» 24 840

Comme l'an passé, le nombre des assurés actifs et le montant des traitements assurés ont diminué par suite de la réduction du personnel. Le premier a fléchi de 425 unités, le second de 2 637 043 francs. Au cours de l'exercice, 481 membres ont été admis dans la caisse (8 dans l'assurance complète et 473 dans l'assurance-épargne).

c. Le compte de profits et pertes se solde, au 31 décembre 1938, par un déficit d'environ 4,5 millions de francs, dû au fait que le service des intérêts n'a pas été assuré en plein. Ce déficit a cependant été atténué en raison de la prorogation de l'arrêté fédéral du 28 juillet 1936 réduisant temporairement les prestations des caisses d'assurance du personnel de la Confédération. Dans l'ensemble, compte tenu de la composition de la masse assurée et des conséquences découlant de l'application des prescriptions statutaires, le résultat de l'exercice est, comme l'année précédente, favorable. Le gain réalisé, y compris l'économie provenant de la réduction des pensions, s'élève à 6,2 millions de francs, en chiffre rond.

d. On trouvera à la page 124 du présent rapport les renseignements concernant le bilan arrêté le 31 décembre 1938.

e. Le portefeuille de la caisse de pensions et de secours, qui était de 355 479 589 fr. 80 en 1937, s'est accru de 3 417 182 fr. 50 et atteint ainsi la somme de 358 896 772 fr. 30. A la fin de l'année, l'évaluation des titres n'a fait ressortir ni augmentation, ni diminution.

2. *Assurance contre les accidents.*

a. Nous avons payé, en 1938, à la Caisse nationale à Lucerne, pour l'assurance de notre personnel contre les accidents, les primes suivantes:

Pour les accidents professionnels:	1938	1937
Salaires assurés	fr. 127 526 009	fr. 131 303 144
Primes	» 1 820 135	» 1 880 097
Taux de prime moyen	14,27 ‰	14,32 ‰
Pour les accidents non professionnels:		
Salaires assurés	fr. 126 766 489	fr. 130 521 128
Primes	» 693 515	» 714 067
Taux de prime moyen	5,47 ‰	5,47 ‰

La Caisse nationale nous a payé pour notre service d'agence 201 092 francs (contre 207 533 francs en 1937).

b. En 1938, 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 aux pensionnés de l'ancien chemin de fer du Seetal, à la charge du compte d'exploitation, l'allocation de renchérissement qu'ils recevaient de cette compagnie. Ces secours et allocations représentent au total une somme de 36 662 fr. 45, contre 37 887 fr. 80 en 1937.

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

Etaient assurés au 31 décembre 1938 conformément aux art. 16 et 17 des statuts (les chiffres correspondants de 1937 sont entre parenthèses):

Classe *a* (médecin et médicaments seulement) 21 987 (21 961) hommes et 1157 (1166) femmes;

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

Classe *c* (médecin, médicaments et indemnités de chômage) 172 (167) hommes et 13 (10) femmes.

Le compte de profits et pertes de notre caisse d'assurance en cas de maladie est reproduit aux pages 126 et 127 du présent rapport.

La classe *a* présente un solde passif de 30 310 fr. 30, tandis qu'en 1937, le solde passif était de 12 346 fr. 50.

Conformément à l'art. 38, ch. 6, des statuts, le déficit doit être couvert pour moitié par les chemins de fer fédéraux et pour moitié par la caisse (fonds de compensation). Le fonds de compensation a, de ce fait, diminué de 15 155 fr. 15. A la fin de l'exercice, il s'élevait à 537 583 fr. 85, contre 552 739 francs l'année précédente.

La classe d'assurance *b* dispose d'un fonds de réserve de 9159 fr. 45 (1937: 8917 fr. 65).

La classe d'assurance *c* accuse une amélioration par rapport aux chiffres de l'année précédente. Le déficit de 442 fr. 75 enregistré en 1937, a fait place à un solde actif de 849 fr. 10. Il s'ensuit que le fonds de compensation a passé de 334 fr. 25 à 1183 fr. 35.

Le fonds spécial s'est accru de 3653 fr. 60 (4205 fr. 60 en 1937) et s'élève, à la fin de l'exercice, à 145 233 fr. 05 (141 579 fr. 45 en 1937).

La morbidité au cours de l'exercice est indiquée à la page 128 du présent rapport, dans la «statistique du compte de profits et pertes de 1938». Les frais par assuré (soins pharmaceutiques et médicaux, séjour dans un hôpital et autres moyens de guérison) se sont élevés à 46 fr. 36 (en 1937: 46 fr. 29) pour les caisses-maladie des ateliers et à 45 fr. 25 (en 1937: 42 fr. 56) pour celles des arrondissements. Tandis que la situation est restée sensiblement la même pour les caisses-maladie des ateliers, elle est devenue notablement plus défavorable pour celles des arrondissements. Sur les neuf unités administratives, il y en a quatre qui accusent une perte, contre cinq l'année précédente (caisses-maladie des ateliers d'Yverdon, Bellinzone et Zurich, ainsi que de l'arrondissement de Lausanne).

Les comptes de notre caisse-maladie pour 1937 ont été soumis à l'Office fédéral des assurances sociales et n'ont fait l'objet d'aucune observation.

C. Service médical.

1. En 1938, il a été annoncé 13 001 cas de maladie contre 12 889 en 1937, et 3310 accidents contre 3453. Le total des jours de maladie et d'accident — absences de courte durée comprises — a été de 437 782 (419 105 en 1937), soit de $15,_{85}$ jours par agent, au lieu de $15,_{57}$ en 1937.

En moyenne, la guérison a exigé:

	en 1938	en 1937
dans les cas de maladie (courtes absences non comprises)	$26,_{70}$ jours	$27,_{21}$ jours
dans les cas d'accident . .	$22,_{03}$ »	$19,_{82}$ »

2. Il a été effectué:

en 1938	en 1937	
666	269	examens d'admission.
617	514	examens de cas de mise à la retraite.
1210	1245	examens de contrôle dans des cas de maladie.

3. En vue d'obtenir une diminution de la morbidité, nous avons discuté avec les représentants du personnel, au sein des commissions, les résultats des enquêtes faites par notre service médical, ainsi que les mesures propres à améliorer le présent état de choses. Les mêmes questions ont fourni le thème des conférences données par le service médical aux fonctionnaires du service de l'exploitation, dans le cadre des cours d'instruction. Grâce à l'introduction de statistiques spéciales et détaillées, les supérieurs, et même le personnel, des grands centres de travail peuvent se faire une idée de la situation, ce qui a pour effet d'éveiller l'intérêt général. Dans de nombreux cas, pour tâcher d'obtenir une visite médicale plus complète et une amélioration du traitement, le service médical est entré plus étroitement en contact avec les médecins traitants et a fait appel aux médecins attitrés du chemin de fer ou à des spécialistes. Chaque fois que cela paraissait indiqué, on a attiré l'attention des supérieurs sur la nécessité d'effectuer un contrôle plus sérieux des malades.

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 (y compris 247 360 traverses de fer)	24 707 tonnes
traverses de bois (de provenance suisse)	72 252 pièces
matières de consommation pour la traction (charbon non compris)	7 382 tonnes
fer et autres métaux pour les ateliers, etc..	8 263 tonnes
matériaux de construction (ciment, carbure de calcium, etc., couleurs) .	1 174 tonnes
articles divers pour les ateliers, etc. . .	872 350 fr.
matières de chauffage, d'éclairage et de nettoyage; matériel électrique, clôtures, matières pour la destruction des mauvaises herbes et pour la lutte contre la poussière, etc..	2 179 500 fr.
objets d'inventaire, matériel de bureau, etc..	1 265 600 fr.
drap et confection des uniformes . .	1 260 905 »

B. Vente de matériaux de rebut.

Nous avons vendu:

des matériaux de rebut des ateliers et autres services pour	757 500 fr.
du matériel de rebut de la voie pour	2 103 265 »

C. Ravitaillement en charbon.

Les arrivages de *combustible fossile* se sont élevés au total à 199 570 tonnes, contre 177 645 tonnes en 1937.

Nos stocks de charbon étaient de 136 758 tonnes au début de 1938 et de 191 814 tonnes à la fin de l'année, dont 47 807 tonnes de houille grasse de la Sarre pour le compte du Département fédéral de l'économie publique.

VII. Tarifs et publicité.

A. Généralités.

La *Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic* a tenu sa 49e séance le 9 juin.

B. Service des voyageurs et des bagages.

1. Les *billets du dimanche* ont été délivrés jusqu'au 22 mai inclusivement et à partir du 3 septembre.

2. Les facilités de transport accordées pour *stimuler la venue des étrangers en Suisse* ont été accordées toute l'année (30 % de réduction sur les billets ordinaires pour voyages individuels et les abonnements généraux de 8 et 15 jours, 15 % sur les prix des billets pour sociétés et pour familles). Les crédits devant permettre à la Confédération de continuer sa participation aux dépenses qu'entraîne l'octroi de cette faveur figurent au budget de la Confédération pour 1939, adopté par les Chambres le 22 décembre 1938.

3. Les prescriptions concernant les *taxes pour changement de parcours* (utilisation de billets sur d'autres parcours que ceux dont ils font mention) ont été rééditées le 1er janvier; désormais, elles permettent aussi de rendre des billets valables par d'autres lignes d'entreprises de transport privées.

4. Les *automobiles de 8 places au maximum* qui sont transportées à l'aller et au retour par les tunnels alpins (Gothard, Simplon, Lœtschberg), bénéficient, pour le transport en retour, d'une réduction de 40 % pour le parcours sur lequel elles ont déjà été transportées à l'aller. A partir du 1er avril, le délai pendant lequel cette réduction est accordée, a été porté de 10 à 30 jours.

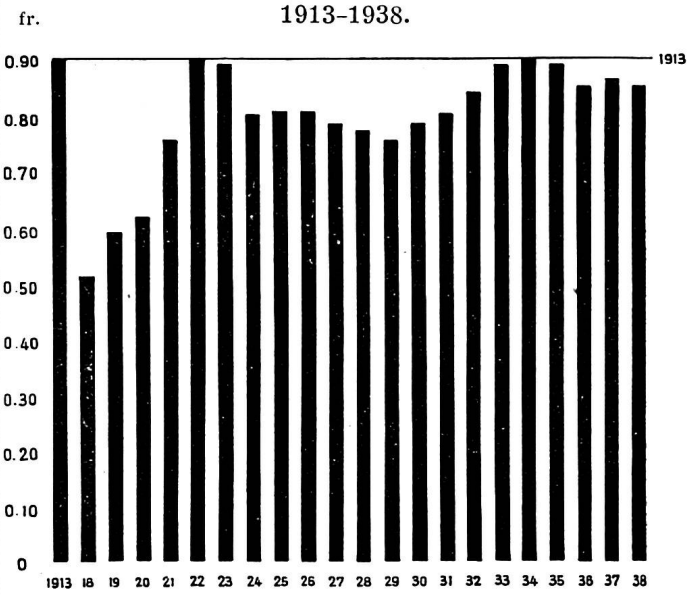
5. Les *abonnements régionaux de vacances* introduits en 1937 par quelques entreprises de transport privées pour les régions touristiques les plus importantes, ont aussi été émis pendant la saison de 1938; ils se sont étendus à un plus grand nombre de régions qu'auparavant. Les chemins de fer fédéraux étaient intéressés à quelques-uns de ces abonnements.

6. Un nouveau *tarif des transports militaires* est entré en vigueur le 1er mai. Partant du principe prévu dans la loi que les transports militaires sont exécutés à demi-taxe, nous avons réduit les tarifs pour marchandises militaires par wagons complets et pour le bétail. Un tarif spécial a été introduit, à titre d'essai, pour le transport de corps de troupes importants (troupe, chevaux et matériel) par trains spéciaux.

7. La nouvelle *Convention internationale*, conclue le 23 novembre 1933, *concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer*, avec dispositions complémentaires uniformes, est entrée en vigueur le 1er octobre.

Figure 14.

Recette moyenne par voyageur, compte tenu de la diminution du pouvoir d'achat de l'argent (indice).
1913–1938.



8. A l'exception des chemins de fer de la Bernina et du Sihltal, les administrations intéressées au tarif pour le transport de sociétés ont de nouveau accordé pendant l'hiver 1938/39 les taxes d'aller et retour du 1er degré d'âge pour les *excursions scolaires de sports d'hiver* d'une durée maximum de trois jours.

9. 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) 1938	1937	Recettes, y compris la taxe de confection, mais sans les surtaxes pour trains directs fr. 1938	1937
Série I : Abonnements ordinaires pour un nombre illimité de courses	70 103	68 333	963 498	955 946
Série Ia: Abonnements ordinaires pour deux courses journalières simples	81 824	83 249	1 217 846	1 234 893
Série II : Abonnements d'écoliers pour un nombre illimité de courses	178 288	171 413	1 663 244	1 574 386
Série IIa: Abonnements d'écoliers pour un nombre illimité de courses, pouvant être effectuées certains jours seulement	57 429	54 977	371 441	349 548
Série III : Abonnements d'ouvriers pour une course aller et retour par jour ouvrable	395 551	388 707	3 907 152	3 780 845
Série IIIa: Abonnements d'ouvriers pour deux courses aller et retour par jour ouvrable	100 666	99 716	790 711	786 604
A reporter	883 861	866 395	8 913 892	8 682 222

	Nombre d'abonnements délivrés (avec sans surtaxe pour trains directs)		Recettes, y compris la taxe de confection, mais sans les surtaxes pour trains directs fr.	
	1938	1937	1938	1937
Report	883 861	866 395	8 913 892	8 682 222
Série IV: Abonnements annuels pour parcours combinables	2 189	1 886	385 426	361 298
Série A: Abonnements pour 20 courses simples à effectuer en trois mois	43 038	42 190	418 099	415 075
Série B: Abonnements pour 10 courses aller et retour à effectuer en trois mois	38 764	39 259	1 015 207	996 443
Série B I: Abonnements pour 10 courses aller et retour à effectuer en un mois	55 147	39 695	603 175	428 712
Abonnements d'ouvriers pour visites à la famille	3 526	2 591	52 110	38 979
Total	1 026 525	992 016	11 387 909	10 922 729

b. Abonnements généraux:

Abonnements généraux de	Nombre d'abonnements délivrés 1938	1937
8 jours	7 864	7 613
15 »	6 447	6 323
30 »	1 235	1 157
Abonnements de *courte durée*	15 546	15 093
3 mois, pour 1 personne	1 839	1 913
3 » » 2 personnes	57	19
12 » » 1 personne[1])	6 691	6 446
12 » » 2 personnes[2])	244	235
Abonnements de *longue durée*	8 831	8 613

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

au total 1938	au total 1937	part des CFF 1938	part des CFF 1937
8 709 345 fr.	8 414 783 fr.	7 382 084 fr.	7 113 767 fr.

c. Abonnements donnant droit à des demi-billets:

	Nombre d'abonnements délivrés 1938	1937	Produit de la vente au total 1938	1937	Produit de la vente part des CFF 1938	1937
pour 3 mois	2 192	2 366	344 601 fr.	342 410 fr.	305 112 fr.	302 771 fr.
» 12 »	918	862				

d. Billets combinables suisses:

Nombre de billets délivrés 1938	1937	Produit de la vente au total 1938	1937	Produit de la vente part des CFF 1938	1937
145 028	160 847	5 863 744 fr.	6 333 545 fr.	3 854 316 fr.	4 245 203 fr.

e. Billets à coupons combinables internationaux:

Nombre de billets délivrés en Suisse 1938	1937	Recettes [3]) de toutes les administrations suisses 1938	1937	Recettes [3]) part des CFF 1938	1937
12 590	11 174	1 925 529 fr.	2 484 962 fr.	1 646 011 fr.	2 143 942 fr.

f. La vente des billets pour parcours des chemins de fer fédéraux, par des *agences de voyage privées*, a produit 7 705 206 fr. (8 664 802 fr. en 1937).

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:

---

[1]) Dont 5871 payés par acomptes (l'année précédente 5645).
[2]) » 209 » » » (» » 200).
[3]) Produit de la vente des billets en Suisse et à l'étranger.

agence de Londres: 3 136 635 fr. (3 318 587),
dont pour la Suisse 1 335 674 fr. (1 411 594);
» » Paris: 1 744 709 fr. (2 286 973),
dont pour la Suisse 713 007 fr. (1 006 096);
» » Berlin: 2 209 966 fr. (2 073 026),
dont pour la Suisse 960 190 fr. (867 480);
» » New York: 153 734 fr. (227 961),
dont pour la Suisse 126 781 fr. (203 280);
» » Vienne: 572 871 fr. (294 395),
dont pour la Suisse 153 111 fr. (272 809);
» » Rome 269 085 fr. (235 569),
dont pour la Suisse 208 508 fr. (178 714);
» d'Amsterdam: 622 245 fr. (358 070),
dont pour la Suisse 389 893 fr. (343 192);
» de Bruxelles: 552 540 fr.,
dont pour la Suisse 434 557 fr.;
» » Stockholm: 23 047 fr.,
dont pour la Suisse 23 047 fr.;
» du Caire: 14 041 fr.,
dont pour la Suisse 14 041 fr.;
» de Prague —

h. La vente des billets émis pour les *trains spéciaux à prix réduits organisés par l'administration* a produit 321 200 fr. en chiffre rond (300 200 fr.), après déduction des frais de publicité, qui s'élèvent à environ 19 000 fr. (16 700 fr.).

i. Les recettes que les *excursions à prix réduits, organisées* sous forme de voyages de sociétés *par les gares* des CFF, ont procurées à notre réseau en 1938, se sont élevées, après déduction des frais de publicité (102 609 fr. en nombre rond contre 121 728 fr. en 1937), à 1 756 177 fr. (1 981 906 fr.).

C. Trafic des marchandises et des animaux.

1. Le *tarif international des marchandises* (TIM) est entré en vigueur le 1er octobre. Il contient la nouvelle «*Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 23 novembre 1933*», avec ses annexes I à IV, VII à VIII, et la «Table alphabétique des matières et objets de l'annexe I à la CIM», ainsi que les dispositions complémentaires uniformes et spéciales à la CIM.

2. Une nouvelle édition des *prescriptions générales de tarif* et de la *classification des marchandises* a été publiée le 1er janvier.

La revision des *prescriptions générales de tarif* n'a pas seulement apporté de nombreuses améliorations au texte et à la disposition des matières; elle a aussi introduit d'importantes facilités tarifaires. Il y a lieu de citer en particulier les réductions de taxes pour les marchandises en wagons complets de grande vitesse et pour les transports de meubles et autres objets dans des voitures de déménagement, ainsi que l'abaissement des minimums de poids requis pour la fourniture de wagons destinés au transport de colis de détail à charger par les particuliers et des minimums de poids à taxer pour les objets de dimensions exceptionnelles, les voitures de forains et les marchandises en wagons privés. La subordination de la classe réduite 2 des expéditions partielles aux classes réduites des wagons complets a été abandonnée, de sorte que, maintenant, la classe 2 des expéditions partielles peut aussi être accordée pour les marchandises rangées dans la classe la plus élevée de wagons complets. A la demande des intéressés au trafic, les dénominations des classes des wagons complets fixées dans la loi sur les tarifs de 1901 ont été modifiées; celles-ci ne s'appellent maintenant plus classes générales de wagons complets *A/B* et tarifs spéciaux *Ia* et *b*, *IIa* et *b*, *IIIa* et *b*, mais classes de wagons complets *Ia* et *b* à *IVa* et *b*.

La *classification des marchandises* ne range plus les marchandises par ordre alphabétique, dans chacune des trois langues nationales, mais par groupes, suivis, à la fin du volume, d'une table alphabétique dans chaque langue. Elle permet désormais de comparer le tarif ferroviaire au tarif douanier et surtout la statistique du mouvement des marchandises du chemin de fer à la statistique fédérale du commerce. La nouvelle classification indique, pour chaque position, la classe des expéditions partielles entrant en ligne de compte et les tarifs exceptionnels éventuellement applicables. Elle mentionne en outre les marchandises les plus importantes de la classe la plus élevée des wagons complets, tandis que jusqu'alors seules les marchandises des classes réduites (tarifs spéciaux I à III, nouvelles classes II à IV) étaient énumérées. Il y a lieu de citer encore, comme innovation particulière, que les textes allemand, français et italien sont juxtaposés, ce qui facilite les recherches et ne nécessite qu'une rubrique commune de tarification pour les trois langues.

Le 1er juillet, la nouvelle édition a été modifiée et complétée comme il suit:

A l'art. 8, chiffre 3*a*, le minimum de poids de 2000 kg, auquel est subordonnée la mise à disposition d'un wagon distinct, a été abaissé à 1500 kg.

L'art. 10 a été complété par un nouveau chiffre 3 suivant lequel le port se calcule, quel que soit le

nombre de wagons utilisés, sur le poids global de l'expédition et à la taxe applicable à celui-ci, lorsque:

a. au lieu d'un wagon spécial demandé par l'expéditeur, le chemin de fer met à la disposition de celui-ci deux ou plusieurs petits wagons;

b. l'expéditeur remet simultanément au transport plusieurs wagons d'une même marchandise à l'adresse d'un seul destinataire et pour la même gare de destination. Tous les wagons, sauf celui qui contient le solde de l'expédition, doivent être chargés à leur limite de capacité ou de charge.

Le premier alinéa de l'art. 19 a été complété par la disposition qui suit: «Toutefois, les machines agricoles sont taxées sur le poids réel.»

La facilité de transport prévue à l'art. 20 a été étendue aux poissons frais, aux alevins et aux œufs fécondés de poissons vivants destinés à la pisciculture.

Les nouveaux articles suivants ont été admis dans la classification des marchandises:

«*618.* Cordes à mater en chiffons de jute effilochés ou autres déchets de jute, même goudronnées . . . . . 2 II»

«*619.* Bourre d'effilochage, bourre d'étoupe, de vieux tissus de jute ou de vieilles cordes de jute . . . . . 2 IV G»

A la position 737 (talc, etc.), la classe IV a été substituée à la classe III.

3. L'application du *règlement concernant l'octroi de réductions de taxes pour les objets destinés à des expositions* a été accordée pour 39 expositions de marchandises et 89 expositions d'animaux.

4. Un nouveau *règlement* uniforme avec *tarif* a paru le 1er janvier pour remplacer les sept anciens règlements et tarifs réglant l'utilisation de nos *entrepôts* de Bâle, Brigue, Brunnen, Buchs (St-G.), Morges (Renens), Romanshorn, et des *caves-entrepôts* de la gare aux marchandises de Zurich.

5. Depuis le 1er mars, les mesures tarifaires mises jusqu'ici sur pied par la Sesa, Suisse Express S. A., à Zurich, *pour lutter contre la concurrence de l'autocamion*, sont prises par le service commercial à Berne, pour les CFF, et par les chemins de fer privés, pour eux-mêmes.

Les agents de notre *service de propagande* du trafic des marchandises et des animaux se sont rendus auprès de 311 clients du chemin de fer et dans 248 gares. Ils ont conclu 676 nouveaux contrats pour transports de marchandises par wagons complets, 42 pour envois par lots de 1000 kg au minimum, 98 pour expéditions partielles et 32 pour expéditions de gros bétail. Les CFF ont repris de la Sesa 2639 accords.

6. Les CFF et plusieurs chemins de fer privés accordent, par voie de conventions, une réduction de 30 % sur les transports de *fourrages* (céréales, farine et flocons de pommes de terre) et d'*engrais* par wagons complets de 10 t au départ des gares et ports de Bâle, et une réduction de 20 % des prix de la série 11 du tarif exceptionnel nº 50 sur les transports de *moûts de fruit* (pommes et poires) d'origine suisse, par wagons complets de 10 000 kg et sur des distances de plus de 100 km.

7. Les *tarifs exceptionnels communs suisses* ont subi les principales modifications et adjonctions suivantes:

Le tarif exceptionnel nº 9 pour produits agricoles a pu être supprimé du fait que ces produits sont attribués à la classe 2 des expéditions partielles de petite vitesse dans la nouvelle classification des marchandises.

La «litière de feuillage» a été admise dans le tarif exceptionnel nº 11 pour foin, paille, etc.

Un IIIe supplément au tarif exceptionnel nº 14 pour engrais, etc., a paru; il contient, comme objet principal, une nomenclature modifiée et complétée conformément à la nouvelle classification des marchandises.

Dans la partie B de la nomenclature du tarif exceptionnel nº 19 pour pierres, etc., les articles suivants ont été ajoutés, comme nouvelle position attribuée à la série 1: dolomite, calcinée, même moulue; magnésite, calcinée, même moulue.

Le tarif exceptionnel nº 22 pour déchets, coke et coke granulé provenant d'usines à gaz suisses, ainsi que pour houille de provenance suisse, a fait l'objet d'une nouvelle édition; celle-ci contient une nomenclature modifiée et complétée.

Le tarif exceptionnel nº 43 pour matières destinées à combattre les maladies et les parasites des plantes a été réédité; il renferme une nouvelle nomenclature, dans laquelle figurent quelques articles et produits nouveaux.

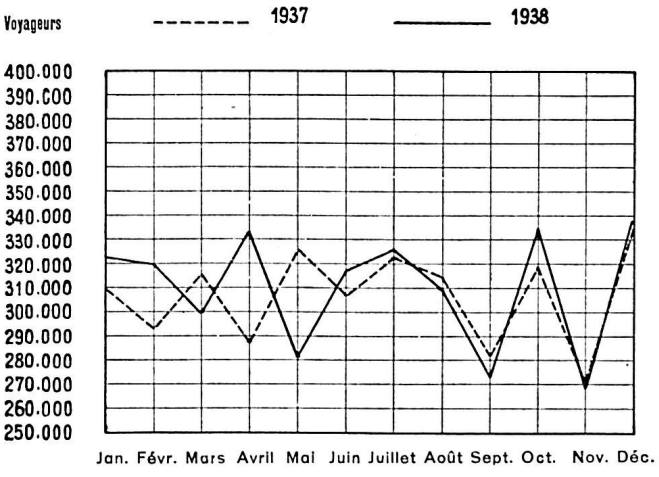
Le tarif exceptionnel temporaire nº 50 pour produits agricoles d'origine suisse a été déclaré aussi applicable pour 1938. Les taxes de la série 11 pour pommes et poires fraîches ont été accordées à titre exceptionnel jusqu'au 31 mars.

8. Nous avons introduit les *taxes exceptionnelles* suivantes pour chargements par wagons complets:

a. en trafic *interne suisse:* pour l'acide formique, l'acide acétique, etc. Viège–Birrfeld et Hüntwangen–Wil; les cendres et boues d'aluminium Pratteln–Bodio; le poussier de coke Fribourg

Figure 15.

Voyageurs transportés par jour en 1937 et 1938.



et Le Locle–Col-des-Roches–St-Sulpice (Neuchâtel); le linoléum Giubiasco–Zoug; le petit-lait Bâle CFF–Sulgen; les mélanges pour mortiers Bärschwil et Zurich g. p.–Genève-Cornavin; les tubes en fer, galvanisés, même entourés de jute, Aarau, Däniken, Pratteln et Zurich-Altstetten–Buchs (St-G.); les scories entre diverses stations; le ciment Brunnen, Olten, Siggenthal-Würenlingen et Wildegg–Ranzo-San Abbondio et San Nazzaro; ainsi que Roche (Vd.) et Vouvry–Vernier-Meyrin; les débris de tuiles Bürglen et St-Gall-St-Fiden–Zurich-Giesshübel; les betteraves entre des stations tessinoises et Aarberg;

b. pour *l'exportation* de dalles d'ébonite Zurich-Affoltern–Bâle transit et Singen (H.) transit.

9. En raison des modifications des conditions tarifaires et monétaires étrangères, *l'appendice temporaire au tarif des marchandises Bâle CFF–Suisse*, contenant des taxes exceptionnelles pour houilles, a été réédité le 1er mai et le 1er août.

10. En trafic-marchandises *germano-suisse*, la modification des taxes étrangères et le fléchissement du franc français ont nécessité la réédition du tarif des ports maritimes et des tarifs exceptionnels pour les transports de charbon, de kaolin, et d'argile, d'engrais potassiques, ainsi que de cuirs et de peaux. Un tarif exceptionnel direct est entré en vigueur pour les graviers de pierre ponce et le sable. De plus, la partie III, contenant les distances et les prescriptions d'acheminement, a été rééditée.

11. En trafic-marchandises *austro-suisse*, il a paru, pour les envois de groupages par wagons complets effectués de Rosenbach-frontière et des gares viennoises à Bâle CFF et Bâle-St-Jean et vice versa, des tarifs exceptionnels distincts, valables aussi en cas de réexpédition à Buchs (St-G.); ces tarifs tiennent compte du fait que le tarif allemand est calculé de bout en bout entre l'Autriche et Bâle.

12. Pour cause de changements de taxes étrangères, le tarif exceptionnel pour foin et paille *Hongrie–Suisse* a été réédité le 1er mars.

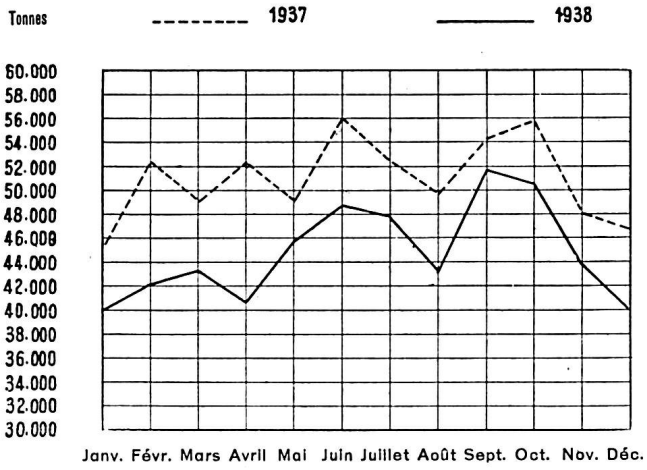
13. En trafic des marchandises *tchécoslovaque-suisse*, une réédition du tarif exceptionnel pour fers et aciers, adaptée aux nouvelles conditions monétaires, est entrée en vigueur le 1er janvier.

14. De nouvelles taxes exceptionnelles pour les fruits et légumes remis au transport en grande vitesse et pour les tuyaux en fer et la paille consignés en petite vitesse ont été introduites dans le tarif-marchandises *néerlandais-suisse*. En outre, des tarifs de petite vitesse, adaptés à la concurrence fluviale et subordonnés à la consignation d'un tonnage minimum annuel déterminé, ont été créés pour les produits Maggi, les huiles végétales et animales et les graisses, ainsi que pour les tuyaux en fer.

15. Un tarif direct a été introduit pour le transport de certaines marchandises entre les *ports de mer du Nord de la France*, d'une part, et des *gares de la Suisse centrale et orientale*, d'autre part.

Figure 16.

Tonnage des marchandises transportées par jour ouvrable en 1937 et 1938.



16. Etant données les nouvelles conditions tarifaires du Brenner (prolongation du barême allemand), le supplément de change de 40 % introduit après la dévaluation sur les taxes de transit du 1er appendice au tarif-marchandises *italo-suisse*, a été supprimé le 1er décembre.

17. Les tarifs de transit pour différentes marchandises expédiées par wagons complets entre *Bâle*, *Buchs (St-G.) transit* et *St-Margrethen transit*, d'une part, et les *ports français* de Dunkerque, Calais, Boulogne, etc., d'autre part, ont été réédités.

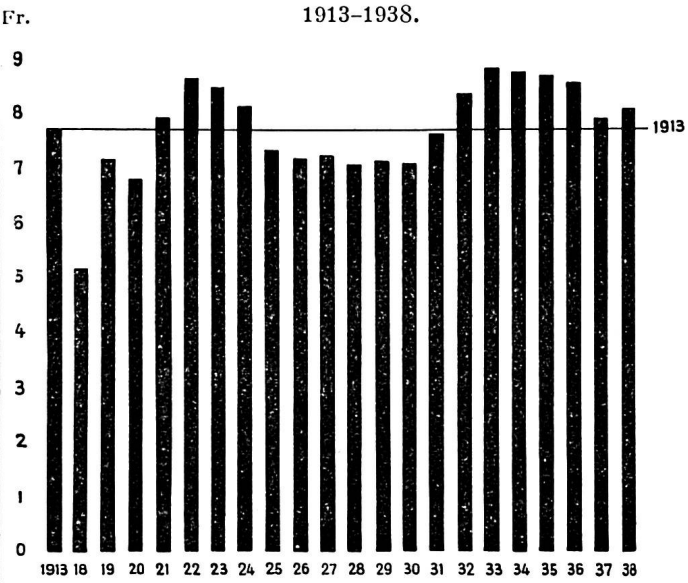
18. En raison de nombreuses modifications et adjonctions, le tarif des marchandises *Pays nordiques–Italie* a été réédité le 1er juin.

19. Des tarifs directs sont entrés en vigueur le 1er août pour le transport en petite vitesse de denrées alimentaires par wagons complets entre la *Hongrie* et la *Yougoslavie*, d'une part, et les *ports français*

Figure 17.

Recette moyenne par tonne, compte tenu de la diminution du pouvoir d'achat de l'argent (Indice).

1913–1938.



de Dunkerque, Calais, Boulogne et Dieppe, d'autre part, à destination de l'Angleterre.

20. Les tarifs de concurrence de la partie III B (taxes non italiennes) du trafic-marchandises entre *l'Allemagne et l'Italie* ont été adaptés le 1er août à la nouvelle situation tarifaire. En outre, des taxes de concurrence spéciales pour envois effectués au départ des stations de la Sarre ont été introduites dans le fascicule III C (tarif des fers).

21. En raison de la modification des taxes françaises, il a fallu rééditer le tarif exceptionnel *germano-français* pour le transport des pâtes à carton.

D. Publicité.

1. Bien que déjà la saison d'hiver 1937/38 n'eût pas été tout à fait aussi favorable qu'on ne l'avait espéré en automne, l'avis prévalait encore, les premiers jours de l'année, que la saison d'été serait plutôt meilleure que celle de 1937. Dans la plupart des pays, en effet, notre publicité fut favorablement accueillie. Néanmoins, les résultats n'ont pas répondu aux prévisions; nombreux furent en effet ceux qui renoncèrent à passer leurs vacances à l'étranger, dans la crainte d'un bouleversement politique sur le continent. La situation s'est heureusement quelque peu détendue juste au moment des vacances d'été, en sorte qu'une partie tout au moins de la clientèle européenne s'est encore décidée à faire un voyage en Suisse. En revanche, les touristes américains ont manifesté une grande circonspection et nombre d'entre eux, devant l'incertitude des événements, ont annulé leurs commandes de passages pour l'Europe. Au surplus, la clientèle française a aussi fortement baissé. Il faut en voir la cause dans le nouveau fléchissement du franc français, lequel est d'autant plus grave qu'il permet à la France de nous faire concurrence dans des pays où nous recrutions jusqu'ici de nombreux touristes. Il est vrai que d'Angleterre, des Pays-Bas et de Belgique sont venus un plus grand nombre d'hôtes. La clientèle suisse a elle aussi augmenté, malgré le temps souvent et rapidement changeant. Cette clientèle prend de plus en plus d'importance dans la statistique hôtelière et elle donne aux résultats saisonniers une stabilité d'autant plus nécessaire qu'il surgit constamment de nouvelles difficultés en trafic d'un pays à l'autre pendant la période des vacances. C'est ainsi qu'en juin il a fallu renouveler l'accord touristique avec l'Allemagne, ce qui n'a heureusement pas entraîné une interruption prolongée du trafic.

2. Mettant à exécution le programme de la troisième étape du *projet Keller*, notre administration a repris les bureaux de voyages que l'Office national suisse du tourisme gérait à Bruxelles, Stockholm et Prague. Dans ces deux dernières villes, et pour abriter les nouvelles agences, nous avons loué des rez-de-chaussée situés en plein centre des affaires. L'agence de Prague a été ouverte le 12 avril et celle de Stockholm le 31 mai. A Stockholm, mais non à Prague, les billets ne sont vendus qu'aux bureaux de voyages.

Au cours de l'exercice, nous avons de nouveau entrepris diverses campagnes *de publicité collective* dans de nombreux pays. Celles de printemps et d'automne se sont étendues à l'Angleterre, à la France, aux Pays-Bas, à la Belgique et à la Suède, celle d'été à ces mêmes pays, ainsi qu'à l'Italie et à la Tchécoslovaquie, et celle d'hiver aux pays qui nous intéressent tout particulièrement, y compris l'Italie et le Danemark.

Nous avons participé comme d'habitude aux principales des *foires* et *expositions* suisses et étrangères. Au premier rang des manifestations nationales vient la Foire suisse d'échantillons à Bâle, à laquelle nous avons collaboré dans le cadre d'un programme général, établi par l'ONST, des intéressés au trafic. La décoration présentée à Bâle put être réutilisée à la Foire de Paris. En commun avec le service médical et la section des bâtiments, nous avons envoyé du matériel et des statistiques à l'exposition «La nouvelle ville», à Genève. Nous avons en outre montré au public, en dehors du bâtiment d'exposition, une voiture à malades CFF. Nous avons également exposé ce véhicule au Comptoir suisse de Lausanne, où il n'a pas suscité un moins vif intérêt. Mentionnons encore nos envois de photographies à la Fiera Svizzera de Lugano et à l'exposition «La maison genevoise» à Genève. Au nombre des manifestations étrangères qui présentaient pour nous une certaine importance, citons les foires de Milan, Lyon et Paris, ainsi que l'exposition «Kultur und Wirtschaft am Bodensee», à Constance. Nous avons exposé à Milan une grande carte de Suisse, qui montrait le trafic de transit Nord-Sud par notre pays. La même carte a aussi été présentée à l'exposition d'agriculture de Vérone. En commun avec l'Office national suisse du tourisme et l'Office suisse d'expansion commerciale, nous avons également participé aux foires de Lyon et d'Utrecht. Sur les conseils de notre agence de Bruxelles, nous avons présenté au Salon d'Elégance à Bruxelles, dans le Palais des Beaux-Arts, notre grande vitrine dans laquelle figuraient 12 mannequins costumés, de grandeur naturelle, provenant de la «Schweiz. Trachtenstube» à Zurich. Nous avons exposé cette même vitrine dans le hall du cinéma Röda Kvarn à Stockholm, avec le modèle de la Flèche rouge et différents dioramas et agrandissements photographiques; l'ensemble a été fort remarqué. Pour la Semaine suisse de Stockholm, notre service de publicité a acheté d'intéressantes pièces concernant la généalogie des Hallwyl, afin de montrer l'origine suisse de cette famille qui joua un rôle dans l'histoire suédoise. A l'exposition de Constance, nous avons fait de la publicité en faveur des excursions de part et d'autre de la frontière. Pour la première fois, nous avons également pris part à la Foire de Mulhouse, où nous avons exposé des paysages.

3. En collaboration partielle avec l'Office national suisse du tourisme, le service de publicité a édité diverses nouvelles affiches qui ont servi principalement à la propagande saisonnière à l'étranger. Au moyen de *prospectus* et de *pancartes de voitures*, nous avons entre autres signalé au public les courses de sociétés organisées par le chemin de fer, les bons de voyage offerts comme cadeaux et les abonnements généraux, ainsi que la réduction de taxes accordée aux étrangers. Par ailleurs, nous avons réédité la brochure si pratique intitulée «Correspondances internatio-

nales» et, pour le public allemand, le «Kleiner Reisebegleiter für die Schweiz».

En vue d'encourager la *publicité cinématographique*, nous avons acheté un certain nombre de copies d'excellents films.

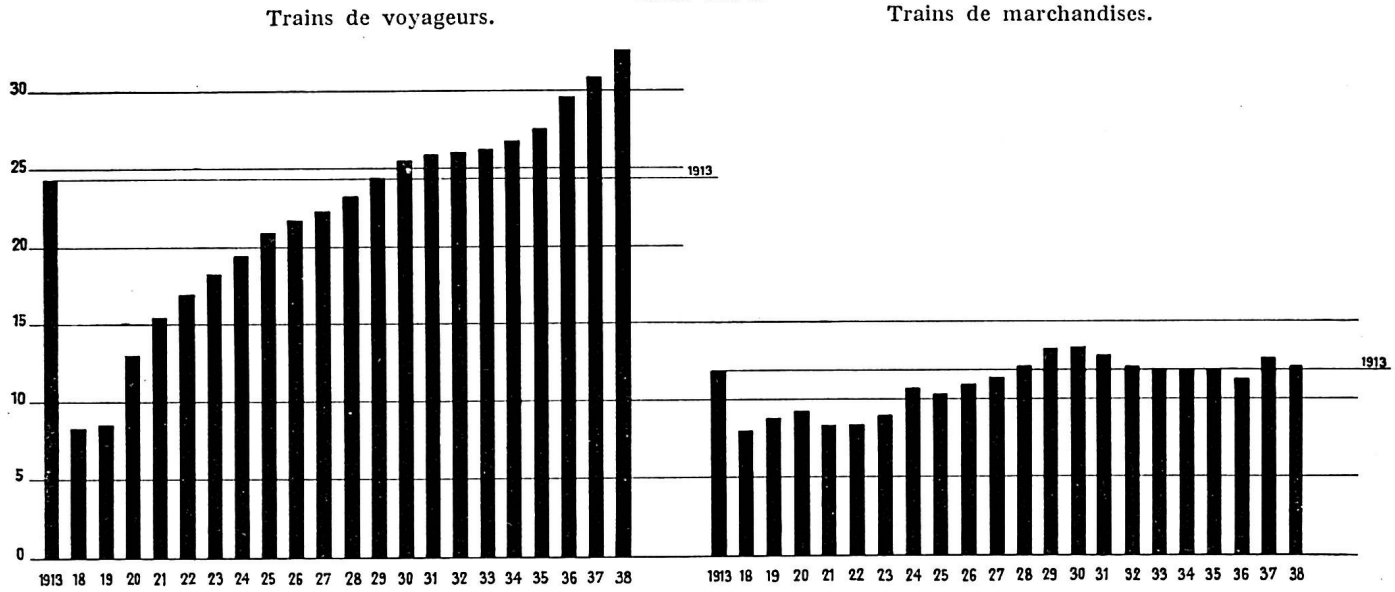
Nous avons aussi organisé, avec succès, un *voyage d'études* de 15 agents de bureaux de voyage italiens; l'itinéraire empruntait le Valais, l'Oberland bernois et la Suisse centrale.

Mentionnons encore deux publications soigneusement éditées, le «Calendrier des CFF» et «l'Almanach du voyageur en Suisse», qui sont délivrées gratuitement à un certain nombre de personnes et d'institutions.

Figure 18.

Nombre de trains par jour et par km de ligne.

1913–1938.



VIII. Service des gares et des trains.

A. Généralités.

1. Un contrat a été conclu avec le Département fédéral de l'économie publique, en vue de l'*entreposage d'une assez grande quantité de briquettes* importées en paiement d'un solde découlant de la Ire convention touristique germano-suisse. Autant que faire se peut, ce combustible est stocké aux abords immédiats des stations, aux frais de la Confédération et suivant des instructions spéciales. Un modique loyer est perçu pour la location des emplacements occupés.

A la demande du même Département, les chemins de fer fédéraux se chargent en outre de l'entreposage gratuit de *houille grasse de la Sarre* à proximité des dépôts de locomotives.

2. Après d'assez longs pourparlers et au nom de l'association suisse du matériel roulant, nous avons édicté de nouvelles conditions pour *l'immatriculation de wagons de particuliers* dans le parc d'une administration suisse de chemin de fer. Ces conditions sont entrées en vigueur le 1er janvier 1939.

3. Le règlement concernant les *courses pour raisons de service* a été adapté aux besoins actuels, d'après les expériences faites jusqu'ici, puis réédité pour le 1er juillet.

4. Des dispositions spéciales ont été prises pour assurer la marche régulière du service pendant l'*exercice général d'obscurcissement* organisé dans la nuit du 27 au 28 septembre. Cet exercice a bien réussi et il a donné en général satisfaction.

B. Recrutement et instruction du personnel.

1. Pour couvrir nos besoins probables en agents de gare et de train, nous avons engagé *120 apprentis de gare et 120 apprentis pour le service des trains.*

2. Des *examens de capacité* ont eu lieu pour les apprentis du service des gares, entrés en 1936, qui ont terminé leur apprentissage cette année-ci et ont pris part au cours final de quatre semaines.

C. Service des voyageurs.

L'automotrice achetée avec la participation financière de la Fondation de la Flèche du Jura, à La Chaux-de-Fonds, a été mise en service le 28 novembre 1938. Elle assume le surcroît de prestations de 450 km par jour que nous avons pris à notre charge depuis le changement d'horaire du 22 mai 1937 sur les lignes Le Locle et La Chaux-de-Fonds, d'une part, Neuchâtel et Bienne, d'autre part.

D. Trafic des marchandises.

1. Nous avons édicté, le 15 juin, un ordre général de service concernant le *transport des envois partiels de petite vitesse*; les améliorations introduites par ces nouvelles prescriptions ont permis d'accélérer l'acheminement de ces envois.

2. Pour faciliter le service de porte à porte, nous avons mis, au milieu de juin, des *cadres de petites dimensions* (containers) à la disposition des expéditeurs. Moyennant perception d'une indemnité correspondant à nos frais de revient, nous les louons pour les transports de toute nature.

D'autre part, nous avons acheté deux *véhicules routiers* (trucs transporteurs routiers) permettant d'amener par route, au domicile des transporteurs, des wagons de chemin de fer vides ou chargés.

E. Horaire.

La Conférence intercantonale des horaires s'est réunie le 22 février à Berne pour discuter le projet d'horaire applicable du 15 mai 1938 au 14 mai 1939. Elle s'est occupée de 433 requêtes au total, dont 322 concernaient notre administration. Le nouvel horaire a prévu 1 310 500 km-trains de plus que l'horaire précédent, dont 245 280 km pour les nouveaux trains automoteurs rapides et 234 330 km pour les automotrices Diesel.

F. Ouverture de gares et stations.

1. Le 15 mai a été ouverte la nouvelle station de *Niederweningen*, située à un kilomètre à l'Ouest de l'ancienne. Celle-ci a été remplacée par une halte non desservie à *Niederweningen-Dorf*.

Le 15 mai a été en outre ouverte la halte non desservie de *Rietheim*, entre les stations de Koblenz et de Zurzach.

Les deux haltes de Niederweningen-Dorf et de Rietheim ne sont installées que pour un service restreint de voyageurs et de bagages.

2. Un service restreint de voyageurs, bagages et colis express fonctionne depuis le 1er septembre à la halte, non desservie jusque-là, de *Doppleschwand-Romoos*, située 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:

Voie normale.

4 locomotives électriques de manœuvre de la série $Ee^3/_3$,
1 automotrice électrique rapide de la série $Re^2/_4$,
1 train automoteur électrique rapide de la série $Re^8/_{12}$,
1 automotrice électrique (Flèche du Jura) de la série $Ce^2/_4$,
4 tracteurs électriques de la série Te,
10 voitures à couloir latéral de la série $AB^{4ü}$,
10 voitures à couloir latéral de la série $ABC^{4ü}$,
3 voitures à couloir central de la série $BC^{4ü}$,
7 voitures à couloir latéral de la série $C^{4ü}$,
2 fourgons RIC de la série $F^{4ü}$,
4 fourgons de type léger de la série $F^{4ü}$,
4 fourgons avec compartiment postal, de type léger, de la série $FZ^{4ü}$,
84 wagons couverts de la série K^3,
1 wagon-étalon de la série X^4 pour jauger les ponts-bascule,
2 trucs transporteurs routiers avec 2 tracteurs.

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

1 locomotive jumelée électrique de la série $Ae^8/_{14}$,
3 tracteurs électriques de la série Te,
10 voitures à couloir latéral de la série $AB^{4ü}$,
4 voitures de type léger de la série $B^{4ü}$,
3 voitures de type léger de la série $BC^{4ü}$,
10 voitures avec couloir latéral de la série $C^{4ü}$,
13 voitures de type léger de la série $C^{4ü}$,
1 voiture panoramique pour la ligne du Brunig, de la série B^4,
2 voitures pour la ligne du Brunig, de la série BC^4,
6 fourgons de la série $F^{4ü}$,
2 fourgons avec compartiment postal de la série $FZ^{4ü}$,
120 wagons de la série L^6,
1 wagon spécial à six essieux de la série O.

3. Nous avons *transformé* le matériel roulant suivant:

a. Voie normale.

1 voiture de la série C^3 en C,
10 voitures de la série $AB^{4ü}$ en $C^{4ü}$,
2 voitures de la série C^3 en $C^{4ü}$,
1 voiture de la série $C^{4ü}$ en voiture-buffet $Cr^{4ü}$,
3 wagons de la série X en L^5,
4 voitures C^3 en wagons de la série O, affectés au transport des automobiles,
15 châssis de wagons P en ballastières de la série S^{3t},
36 anciens wagons et tenders en wagons de service de la série X.

b. Voie étroite.

1 voiture BC^3 en un wagon de service de la série X^3.

B. Traction.

Les deux trains automoteurs rapides à trois unités Re $^8/_{12}$ 501 et 502 ont été définitivement mis en service lors du changement d'horaire de 1938. L'un d'eux a été affecté au trafic régulier des lignes Rorschach–Zurich–Berne, Berne–Bienne et Berne–Bâle, tandis que l'autre a servi à organiser de nombreux voyages de sociétés, principalement entre le lac de Constance et le Tessin. Chacun des deux trains a parcouru en 1938 plus de 100 000 km.

X. Service de la voie.

A. Travaux.

1. Le Conseil d'administration a accordé un crédit de 2 650 000 francs, plus 520 000 francs pour amortissements, en vue de l'aménagement de deux lignes distinctes pour les trains de voyageurs et de marchandises entre Bâle DRB et Bâle CFF.

2. Les travaux de *doublement* de voies accusent de nouveau une augmentation, la première depuis 1935; le 8 avril, en effet, la double voie Soleure g. p.–Soleure-Ouest a été ouverte à l'exploitation.

Le doublement de la voie Emmenbrücke–Sentimatt est en cours d'exécution.

A fin 1938, sur les 2885 km de lignes de notre propre réseau exploitées à nos frais, 1102 km étaient à double voie.

3. Nous avons achevé les *importants travaux* suivants:

Construction d'un quatrième barrage dans le cours supérieur du torrent du St-Barthélemy; construction d'un quai à Yverdon; installation d'une nouvelle marquise et réfection du bâtiment aux voyageurs et de l'annexe à Bümpliz-Sud; déplacement de la ligne principale à Bâle et remplacement des ponts métalliques sur la Birse; prolongement des quais côté Ouest et transformation des voies à l'entrée Ouest de la gare aux voyageurs de Bâle (entrée SNCF); amélioration des installations du service des marchandises à Liestal; extension des voies à Emmenmatt; aménagement d'un magasin d'économat à Brougg; reconstruction du bâtiment aux voyageurs détruit par un incendie à Mosen; transfert de la station de Niederweningen à Murzelen (en rapport avec l'abrogation de la loi fédérale sur la construction du chemin de fer de la Surb); amélioration des installations de débord à Wädenswil; construction d'un nouveau bâtiment de service pour l'inspection de gare et de nouveaux locaux postaux dans l'aile Ouest de la gare aux voyageurs de Zurich; développement des faisceaux de manœuvres R et Q à Zurich.

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

Transformation et agrandissement des gares de Genève et de Neuchâtel; déviation de la ligne, combinée avec l'établissement de deux doubles voies, entre Wilerfeld et Berne (bétonnage de 14 ouvertures du viaduc, établissement du cintre pour la grande arche et bétonnage de cette dernière); transformations dans le bâtiment aux voyageurs de Berne; rétablissement de la voie unique sur l'ancienne ligne du Hauenstein Sissach–Olten; amélioration des installations de gare à Immensee, Arth-Goldau et Melide en vue de l'élévation de la vitesse de passage; agrandissement de la station de Zurich-Wollishofen en raison de l'Exposition nationale.

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

Remplacement du pont sur la Broye à Lucens et du pont sur le Fedoccio entre Faido et Lavorgo.

Sont en cours d'exécution:

Le remplacement du pont sur le canal de Hagneck, près d'Aarberg; la transformation du pont de Langensand à la gare de Lucerne; le renforcement du pont sur l'Aar à Koblenz.

B. Passages à niveau.

1. Nous avons supprimé 23 passages à niveau pendant l'exercice. 17 d'entre eux ont été remplacés par 8 passages supérieurs et 8 passages inférieurs; 2 autres ont été éliminés moyennant des déviations de routes; les 4 derniers ont pu être supprimés purement et simplement. Les travaux ont été subventionnés par des crédits fournis par la Confédération et les cantons pour lutter contre le chômage, ainsi que par des contributions du chemin de fer.

2. Nous avons terminé les importants travaux suivants au cours de l'année:

Construction de passages supérieurs entre Villeneuve et Roches, Geneveys-sur-Coffrane et Les Hauts-Geneveys, La Heutte et Sonceboz (Tournedos), Frinvillier et Reuchenette (Rondchâtel), Delémont et Soyhières (passage du Vorbourg); déviation de la route cantonale entre Biasca et Osogna; construction de passages inférieurs entre Sonceboz et Tavannes, Tenero et Locarno, ainsi qu'à Brougg (route d'Aarau).

3. Les importants travaux ci-après étaient en cours d'exécution à la fin de l'exercice:

Construction de passages inférieurs à Auvernier, Fribourg (passage des ateliers), Berthoud (route de Kirchberg), Aarbourg, Meilen, Zurich-Wollishofen et Rüschlikon, ainsi qu'entre Osogna et Castione; construction de passages inférieurs pour la Kreuzstrasse entre Aarbourg et Zofingue et à l'Ouest de la station de Cadenazzo.

4. Six nouveaux passages à niveau ont été aménagés, dont cinq sur la nouvelle ligne reliant l'ancienne à la nouvelle station de Niederweningen. Un de ces six passages a été équipé avec des signaux à feux clignotants et quatre d'entre eux ont été pourvus de signaux en croix; le dernier (un chemin privé) n'a pas été muni de signaux.

5. A quinze passages à niveau, les barrières ont été remplacées par des signaux en croix et à cinq passages par des signaux à feux clignotants; vingt-trois autres barrières ont été améliorées.

C. Installations de sécurité.

1. La nouvelle installation électrique d'enclenchement de la gare de Sargans a été mise en exploitation. A 19 stations, les installations de sécurité ont été améliorées.

2. A dix stations, les installations de sécurité ont été perfectionnées en vue de l'élévation de la vitesse de passage.

3. Le block-système électrique a été étendu à un autre parcours en double voie ($5,_6$ km) et à deux parcours en simple voie ($3,_8$ km). Au milieu du tunnel du Gothard, nous avons installé une station de block avec signaux lumineux et le block manœuvré à la main a été remplacé par le block semi-automatique.

4. A douze stations, l'éclairage électrique des signaux et des aiguilles a été introduit ou développé.

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

1. A la suite des pluies extrêmement abondantes qui se sont déversées dans la vallée de la Birse, le Stürmbach, qui coule près de la station de Bärschwil, est sorti de son lit le 13 juin vers midi et a inondé complètement la station sur une longueur de 250 mètres. Pendant l'interruption de trafic, qui a duré jusqu'au 14 juin à 9 heures, la circulation locale entre les stations de Liesberg et de Laufon a été assurée par des autocars postaux; quant aux trains directs de voyageurs et de marchandises, ils ont été acheminés par Olten.

2. Le 13 juin également, à la suite de fortes pluies, une masse de terre recouverte d'arbres s'est détachée à proximité de la halte de Wertenstein, située entre les stations de Wolhusen et de Malters, et a obstrué la voie sur une longueur de douze mètres et une hauteur d'environ deux mètres. La ligne a été dégagée le soir même; entre temps, le trafic a été assuré par transbordement.

3. Le 9 juillet, à 22 h 30, peu après le passage du train 651, un éboulement s'est produit entre le tunnel du Crocetto et celui de la Giustizia sur le tronçon Biasca–Osogna, interrompant la circulation sur les deux voies. Le trafic put être rétabli au bout de trois heures sur l'une des voies, une heure plus tard sur l'autre.

Le 5 décembre, au même endroit, quelques rochers sont tombés sur la ligne et ont occasionné une nouvelle interruption de trafic d'une heure sur la voie gauche et de trois heures sur la voie droite.

4. Les pluies excessivement fortes qui sont tombées la nuit du 20 au 21 août dans le Tessin méridional ont provoqué une inondation de la partie Nord de la gare de Lugano. Dans la journée du 21 août, la ligne Lugano–Melide a été coupée en trois endroits par des glissements de terrain et des alluvions. Sauf pendant un court laps de temps, l'une au moins des voies put être constamment maintenue en service. La circulation à double voie a été rétablie le lendemain, au soir.

5. Le 9 novembre, à la suite de l'explosion d'une charge de dynamite dans une carrière située au-dessus de la station de Wassen, un bloc de rocher d'environ 80 m³ est tombé sur les voies et les aiguilles. Le trafic a été interrompu pendant environ deux heures.

6. A quelques petits travaux près, nous avons achevé la remise en état de la ligne Court–Moutier, emportée par un éboulement. Depuis le 3 octobre 1937, les transports avaient été assurés par autocars postaux, puis, ultérieurement, par transbordement; le trafic par chemin de fer a pu être rétabli de bout en bout le 20 décembre.

E. Entretien de la voie.

Outre les travaux habituels d'entretien, il y a lieu de mentionner la reconstruction de la galerie supérieure de l'Entschigtal entre Wassen et Gœschenen et de la maçonnerie de la voûte du tunnel de Paradiso entre Lugano et Melide.

XI. Electrification.

A. Généralités.

1. L'électrification joue un rôle toujours plus important dans l'effort que nous devons fournir pour lutter efficacement contre la concurrence de l'automobile. Celle-ci nous met en effet dans la nécessité de tirer parti des deux avantages que l'électrification offre tout naturellement: l'élévation générale de la vitesse et l'assouplissement du trafic. Pour comparer au point de vue économique le rendement des deux modes de traction (à l'électricité et à la vapeur), il est indispensable de présupposer que l'un et l'autre sont en mesure d'accomplir les mêmes prestations. Nous avons récemment refait le calcul d'après ce principe et constaté que les *frais annuels de la traction électrique* sont de 13 775 000 francs inférieurs à ceux de la traction à la vapeur. Encore n'est-il pas tenu compte des avantages de la traction électrique qui ne peuvent pas être déterminés numériquement.

2. La compagnie Le Pont–Le Brassus ayant décidé d'électrifier sa ligne, nous avons, conformément à la convention conclue avec elle, installé la traction électrique sur notre tronçon *Le Day–Le Pont*. L'ensemble du parcours Vallorbe–Le Brassus a pu être ouvert à l'exploitation électrique lors du changement d'horaire, le 4 octobre.

3. En vue d'utiliser l'excédent d'énergie monophasée disponible surtout en été, nous avons installé une *chaudière électrique* de 5000 kW dans les ateliers de Zurich et une chaudière analogue de 500 kW dans la gare de Lausanne, pour l'exploitation du buffet.

4. Au cours de la liquidation, décidée le 8 novembre, de la *Société suisse pour le transport et la distribution d'électricité* à Berne, à laquelle nous étions intéressés, nous avons acheté la station transformatrice d'Amsteg, ainsi que la canalisation électrique Amsteg–Rathausen de cette société. Nous avons en même temps conclu des contrats avec l'Aar et Tessin S. A. d'électricité à Olten, concernant le transit d'énergie électrique par ladite canalisation, la fourniture loco Rathausen d'excédent d'énergie triphasée de l'usine d'Amsteg et l'utilisation comme réserve des installations triphasées de notre usine d'Amsteg. En vue d'assurer l'exploitation de la station de Rathausen de la Société suisse pour le transport et la distribution d'électricité, nous avons formé une société simple avec l'Aar et Tessin S. A., les Forces motrices bernoises S. A., les Zentralschweizerische Kraftwerke, l'usine électrique de la ville de Zurich et les Forces motrices du Nord-Est de la Suisse S. A. Par ces mesures, nous nous sommes assuré des recettes importantes sur le trafic de transit et des prix plus avantageux pour notre excédent d'énergie.

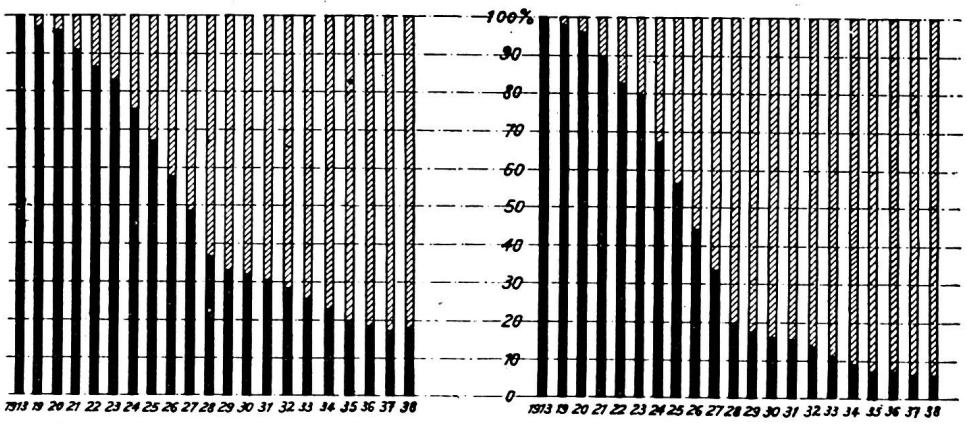
5. Nous avons conclu un contrat avec le *chemin de fer du Sud-Est suisse* sur le transit de l'énergie

Figure 19.

Développement de l'électrification.

▌ Traction à vapeur. Km-locomotives.

▒ Traction électrique. Tonnes-kilométriques brutes.



à fournir au prix de revient par l'usine de l'Etzel S. A. et sur la cojouissance de lignes de contact dans les gares communes.

B. Production et consommation d'énergie.

Energie monophasée produite par nos propres usines :

	1938 kWh	1937 kWh
Groupe d'usines d'Amsteg-Ritom-Goeschenen	254 242 000	299 087 000
Groupe d'usines de Vernayaz-Barberine-Trient	215 420 000	217 758 000
Usine de Massaboden .	10 988 000	9 033 000
Total	480 650 000	525 878 000

Energie monophasée reçue d'autre part:

de l'usine de l'Etzel . .	94 327 000	21 900 000
d'autres usines.	58 822 000	89 532 000
Total de l'énergie monophasée produite par nos usines et reçue d'autres usines.	633 799 000	637 310 000

Energie triphasée produite par nos propres usines:

Usine d'Amsteg	32 090 000	16 585 000
» de Vernayaz. . .	—	—
» de Massaboden .	4 262 000	5 618 000
Total	36 352 000	22 203 000

Energie monophasée et énergie triphasée produite par nos propres usines.	517 002 000 (100 %)	548 081 000 (100 %)
dont:		
a. par les usines d'accumulation de Ritom, de Barberine et de Vernayaz.	189 361 000 (36,7 %)	210 943 000 (38,5 %)
b. par les usines fluviales d'Amsteg (celle de Gœschenen comprise), de Vernayaz (celle du Trient comprise) et de Massaboden	327 641 000 (63,3 %)	337 138 000 (61,5 %)
Fourniture d'énergie pour la traction des CFF seule	611 269 000	618 573 000

C. Usines.

Dans chacune des usines d'Amsteg, Vernayaz et Barberine, nous avons commencé la transformation d'une turbine, afin d'en accroître la puissance et d'augmenter la production d'énergie.

Usine d'Amsteg.

Nous avons exécuté la nouvelle isolation de l'enroulement du stator d'un deuxième alternateur de traction. Au printemps, l'usine a été arrêtée pendant trois semaines, pour permettre l'exécution de travaux de remise en état et de protection contre la rouille aux prises d'eau, au mur de barrage, à la galerie d'adduction de la Reuss, au château d'eau et dans le canal de fuite. Au Hagglisberg, au-dessus d'Amsteg, on a construit deux nouveaux murs de protection contre les avalanches.

Usine de Ritom.

Le lac de Ritom a atteint le 22 mai son niveau le plus bas, 3,4 millions de m³ d'eau utilisable; il est revenu, le 6 septembre, à son niveau maximum, 27,5 millions de m³. Nous avons commencé à l'abaisser pour l'hiver le 4 octobre; à la fin de l'année, la quantité d'eau utilisable était de 20,2 millions de m³. En été, il a fallu arrêter un alternateur pendant deux mois, afin de pouvoir réparer des avaries du bobinage du stator.

Usine de Vernayaz.

La corrosion de la conduite forcée à sa partie inférieure étant très avancée, nous avons commencé, après un nettoyage préalable fait à la main, le renouvellement complet de la peinture.

Usine de Barberine.

Le 14 mai, le lac de Barberine est descendu à son niveau minimum, 12,$_5$ millions de m³ d'eau utilisable, pour remonter, le 1er août, à son niveau maximum, 39 millions de m³. Nous avons commencé à l'abaisser pour l'hiver le 11 octobre et, à la fin de l'année, la quantité d'eau utilisable était encore de 26,$_4$ millions de m³.

Usine de l'Etzel.

A la fin de l'exercice, les dépenses de construction se sont montées à 60,$_3$ millions de francs, dont 13,$_9$ pour l'achat du terrain. Tous les travaux de construction ont été achevés, à quelques petits détails près.

Dans la région du lac, les travaux de correction de la Minster, de la Sihl, de l'Eubach et du Grossbach ont été terminés. Il est nécessaire d'enlever 12 000 m³ de gravier des collecteurs d'alluvions de la Minster et de l'Eubach; 9000 m³ ont déjà été dragués. Les installations électro-mécaniques de la centrale sont entièrement aménagées.

Conformément à la convention du 11/21 janvier 1927, le district d'Einsiedeln a construit jusqu'ici 32 colonies, en remplacement de fermes recouvertes par le lac.

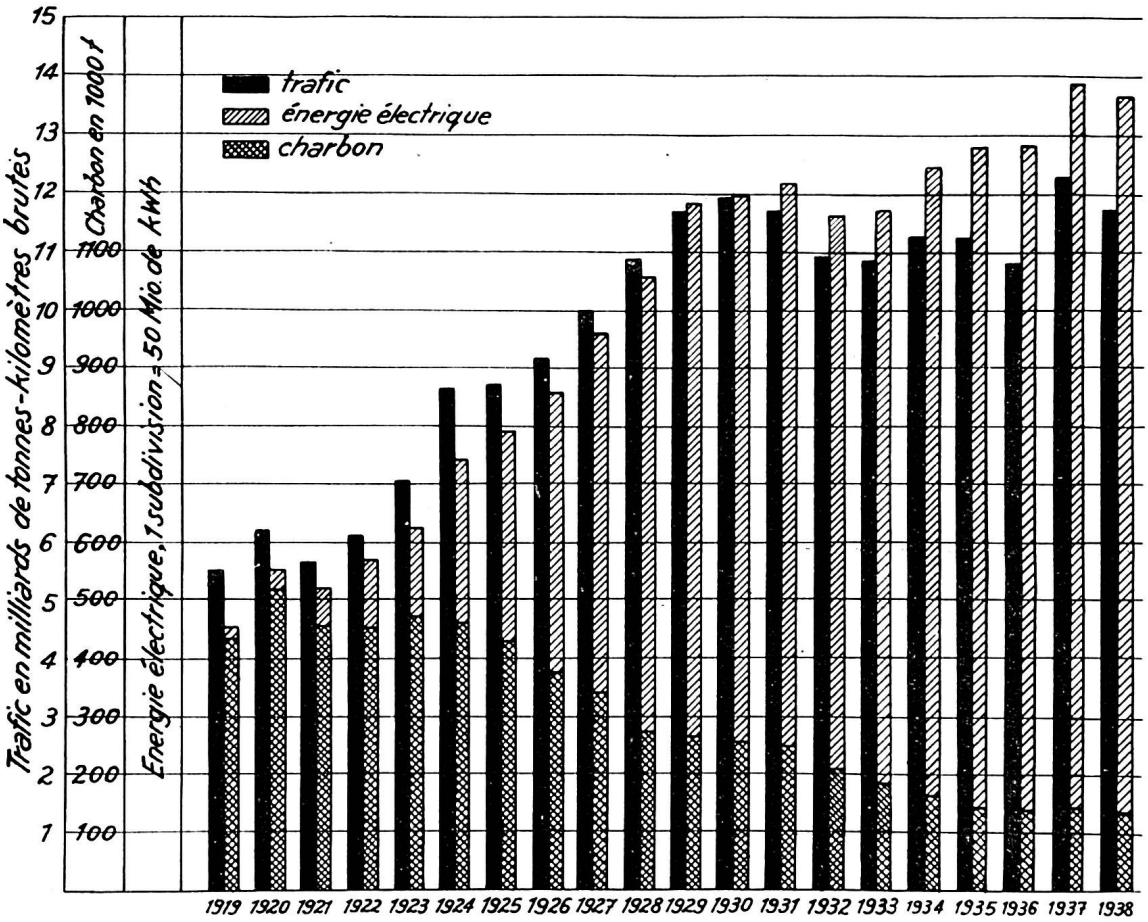
Jusqu'à fin 1938, le nombre des journées de travail s'est élevé à 642 000 au total, dont 422 000 ont été accomplies par des chômeurs des cantons de Schwyz et de Zurich. Pendant cette même période, nous avons utilisé 27 000 tonnes de ciment.

Le lac de Sihl a atteint le 6 mars son niveau le plus bas, 44,$_0$ millions de m³ d'eau utilisable; il est revenu le 24 juin déjà à son niveau maximum, 91,$_8$ millions de m³. On a commencé à l'abaisser pour l'hiver le 11 octobre; à la fin de l'année, la quantité d'eau utilisable était encore de 45,$_3$ millions de m³, dont 29,$_4$ millions pour les CFF et 15,$_9$ pour les NOK. Un m³ d'eau donne environ 1 kWh.

Durant le premier exercice de l'usine de l'Etzel S. A., soit du 1er octobre 1937 au 30 septembre 1938, les CFF ont reçu 87,$_4$ et les NOK 82,$_0$ millions de kWh, soit, au total, 169,$_4$ millions de kWh. La production dépasse ainsi de 17 millions de kWh les prévisions (152 millions de kWh). Pour la dotation de la Sihl en cas de basses eaux (conformément à la concession, le débit doit être complété jusqu'à concurrence de 2,$_5$ m³/s à l'entrée dans le canton de Zurich), il a été fourni 23,$_0$ millions de m³ d'eau pris dans le lac. Pour éviter toute perte d'eau lors de cette dotation, nous avons obtenu du Conseil d'Etat de Zurich l'autorisation à bien plaire d'utiliser comme bassin de compensation l'étang des Forces motrices de Waldhalde des usines électriques zuricoises.

La part des frais d'exploitation des CFF pendant le premier exercice s'élève à environ 1 945 000 francs, alors que le devis de 1929 prévoyait 2 670 000 francs. La différence provient du fait que les dépenses d'entretien ont été faibles au début et que le service des intérêts des emprunts est resté inférieur aux prévisions.

Figure 20.



Le canton de Schwyz a réclamé 1,6 million de kWh sur les 2,4 millions de kWh que le contrat de concession lui a accordés au prix de revient; il a mis cette énergie, sous forme de courant alternatif monophasé, à la disposition du chemin de fer du Sud-Est, pour l'exploitation électrique.

D. Lignes de contact.

En plus de l'électrification, mentionnée sous A, de la ligne *Le Day–Le Pont*, nos services ont équipé la voie de raccordement *Renens–Sébeillon* et la double voie *Emmenbrücke–Sentimatt* avec la ligne de contact.

La double isolation a été installée sur les lignes Evionnaz–Saxon, Sierre–Salgesch, Berne-Weiermannshaus–Thörishaus, Brougg–Hendschiken, Oerlikon–Schaffhouse et Winterthour–Weinfelden, ainsi que dans les gares et stations de Martigny, Zollikofen, Mâche, Longeau, St-Gall et Weinfelden.

E. Installations à courant faible.

Nous avons installé de nouvelles centrales téléphoniques automatiques à *Aarau*, dans les usines de *Ritom* et *Barberine*, ainsi que dans la sous-station de *Rupperswil*.

XII. Observations finales et propositions.

Y compris le solde passif de 236 336 402 fr. 63 reporté de l'exercice de 1936, l'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de 1937 s'élevait à 250 893 180 fr. 57. Conformément à l'arrêté fédéral du 23 juin 1938, cet excédent a été mis pour 7 195 285 fr. à la charge du compte du «déficit de guerre», à titre d'intérêt de ce déficit, et le reste, de 243 697 895 fr. 57, reporté au compte de l'année 1938. De ce fait, le déficit de guerre au 1er janvier 1938 est monté de 179 882 126 fr. 32 à 187 077 411 fr. 32.

L'excédent des dépenses de 1938 est de 35 238 051 fr. 03, venant s'ajouter aux 243 697 895 fr. 57 reportés de l'exercice précédent. Le solde passif de 1938 atteint donc 278 935 946 fr. 60.

Calculés au taux de 4 %, les intérêts du déficit de guerre grèvent le compte de profits et pertes de 7 483 096 fr. 45. Nous recommandons de mettre de nouveau cette fraction du découvert, valeur au 1er janvier 1939, à la charge du compte du «déficit de guerre», comme cela s'est déjà fait de 1932 à 1938, et de reporter à compte nouveau 271 452 850 fr. 15, comme déficit des exercices de 1931 à 1938. Par suite de cette opération, le déficit de guerre s'élèvera au 1er janvier 1939 à la somme de 194 560 507 fr. 77.

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

résolutions

suivantes:

1. Les comptes de 1938 et le bilan au 31 décembre 1938 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1938 est approuvée.

3. Sur l'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de 1938, se montant à 35 238 051 fr. 03, un intérêt de 4 % du déficit de guerre, soit 7 483 096 fr. 45, est mis au 1er janvier 1939, comme les années précédentes, à la charge du compte du «déficit de guerre». Le reste, 27 754 954 fr. 58 et les soldes passifs de 1931 à 1937, qui ont atteint le 1er janvier 1938 la somme de 243 697 895 fr. 57, sont reportés à compte nouveau pour 271 452 850 fr. 15.

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 12 avril 1939.

Pour la Direction générale des chemins de fer fédéraux:

Le président,

Etter.