

# Les répercussions de la crise sur la correspondance téléphonique internationale de 1932 à 1934

Autor(en): [s. n.]

Objektyp: Article

Zeitschrift: **Technische Mitteilungen / Schweizerische Telegraphen- und Telephonverwaltung = Bulletin technique / Administration des télégraphes et des téléphones suisses = Bollettino tecnico / Amministrazione dei telegrafi e dei telefoni svizzeri**

Band (Jahr): 13 (1935)

Heft 4

PDF erstellt am: 22.07.2024

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-873491>

## Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

das besondere Drahtnetz der beiden konzessionierten Gesellschaften T. R.-Hörer werden. Zur Zeit sind 42,000 Hörer am Musikleitungsnetz der Verwaltung angeschlossen und 60—70% des Zuwachses der genannten fünf Städte wählen heute den unübertrefflich reinen und gleichmässigen Drahtempfang. Wenn übrigens die Rundspruch-Entwicklungskurven verglichen werden, so ergibt sich die erfreuliche Tatsache, dass der Drahtspruch, 8 Jahre nach der Radio-Einführung und trotz systematischer Ablehnung durch den an grössere Gewinne gewöhnten Radiohandel, der nach neuestem Beschluss keine Apparate verkaufen will, die weniger als 300 Fr. kosten, genau die gleiche prozentuale Entwicklung eingeschlagen hat wie Radio vor 8 Jahren. Im letzten Jahre konnte der Zuwachs sogar um 35% vergrössert werden.

Dieses Resultat wurde dank der in Zusammenarbeit von Industrie und Verwaltung gegründeten besondern Vertriebs- und Werbeorganisation, der im ausschliesslichen Interesse der Förderung des Telephons und T. R. mit der Verwaltung Hand in Hand arbeitenden und mit einer 10jährigen Konzession ausgerüsteten T. R.-Genossenschaft erreicht, in der die Verwaltung und die Pro Telephon Sitz und Stimme haben. Die Genossenschaft macht 65% des

ganzen Umsatzes. Von hervorragendem Einfluss war und bleibt aber auch die Einrichtung der Programmwahl in allen grössern Städten, womit den Hörern, nebst den Schweizerprogrammen, auf einer dritten, vom Oktober an noch auf einer vierten Musikleitung — den Europaleitungen I und II — Anschluss an das ganze kontinentale Musikleitungsnetz gegeben und eine sorgfältige Auswahl der besten europäischen Emissionen vermittelt werden kann. Der T. R. verschafft der Schweizerindustrie und dem Gewerbe jährlich für ca. 3 Millionen Franken produktive und wertvolle Arbeitsaufträge, die sich mit den Drahtspruchanschlüssen der beiden Gesellschaften zusammen auf 4½ Millionen Franken im Jahr erhöhen.

Möge es den vereinten Anstrengungen wie bisher gelingen, in allen noch vorliegenden grossen Aufgaben zur Förderung des Telephons und des T. R. in der Schweiz einen neuen Schritt vorwärts zu kommen, damit auch alle von den Telephonfranken lebenden und nutznussenden Kreise sich entwickeln und freuen können; möge es aber vor allem auch der Industrie und dem Handel des Landes vergönnt sein, dass günstigere geschäftliche Voraussetzungen einer solchen Entwicklung die Wege ebnen.

## Les répercussions de la crise sur la correspondance téléphonique internationale de 1932 à 1934.

Dans le préambule de notre étude „Charge des circuits téléphoniques internationaux et délais moyens d'attente“, étude parue dans le Bulletin technique numéro 1 de 1932, nous lisons cette phrase: „Si nous tirons argument de tous ces faits (conséquences de la crise), nous ne pouvons nous dissimuler que la crise a influencé défavorablement le trafic téléphonique, encore que la comparaison des diagrammes révèle, pour certaines directions, une augmentation de trafic.“ Depuis lors, hélas! nous n'avons fait que continuer à glisser sur la pente où la fâcheuse crise a entraîné tous les Etats du monde, les uns après les autres. Guérir, remonter la pente, c'est une autre histoire qui a fait et fait encore, dans la presse quotidienne, l'objet d'une matière qui a été assez déflorée, sans avoir besoin d'en reproduire, à cette place, des échos. Si nous ne voulons pas croire au pessimisme de l'économiste qui a dit „que les déficits sont les prologes des révolutions“, contentons-nous de constater qu'à mesure que la crise se développe, le manque de pécune de beaucoup d'Etats augmente, la balance commerciale des pays se solde défavorablement, l'embargo sur la sortie de l'or devient inévitable, des chambres de compensation se créent ou le troc pur et simple des marchandises tend à s'introduire, la lutte entre la déflation et l'inflation des monnaies s'accroît, la plaie qu'est le chômage se fait de plus en plus profonde, et enfin, comme nous le verrons ci-après et ceci nous intéresse, la correspondance téléphonique est en constante régression, en même temps que l'extension du réseau téléphonique européen avec ses longs circuits (voir figure numéro 1) créés encore ces dernières années, tend à se limiter.

De même que dans les études précédentes, les diagrammes ci-après font connaître, pour les années 1932, 1933 et 1934, le nombre moyen des minutes échangées quotidiennement de 8 à 19 heures, ainsi que les délais d'attente pour une demande de communication ordinaire déposée pendant les deux heures les plus chargées. Pour des raisons esthétiques, nous avons représenté, dans les graphiques, la charge des circuits par un trait ajouré, et les délais d'attente par un trait continu, alors qu'il en était le contraire pour l'étude parue dans le Bulletin technique de 1932. Le lecteur qui cherchera à confronter les diagrammes, devra donc tenir compte de cette modification.

*Allemagne:* Nous écrivions en 1932, dans l'étude ci-devant citée, qu'à étudier la charge des circuits internationaux qui aboutissent en Allemagne, on pourrait presque croire que l'économie allemande n'a pas été atteinte par la crise. Tel n'est plus le cas aujourd'hui. Et rien ne peut plus lumineusement le démontrer que le diagramme des circuits partant d'Allemagne. Si nous dépouillons attentivement ce diagramme, nous constatons en effet que, sur 76 circuits observés, 60 circuits accusent en 1932 une charge beaucoup plus grande qu'en 1934. Quarante-vingt pour cent des circuits révèlent donc une charge moins grande en 1934 qu'en 1932. Il y a ainsi plus qu'un grain de vérité caché sous ce rapport d'ordre tout à fait général: c'est que, primo, la crise est bien réelle et que, secundo, elle se fait sentir dans presque toutes les directions. Cependant, il est caractéristique que les circuits à destination de la Hongrie décèlent, tous les trois, une charge plus forte en 1934 qu'en 1932. Faut-il voir, dans cette exception,

Principaux circuits téléphoniques  
européens, non compris ceux  
de la Suisse

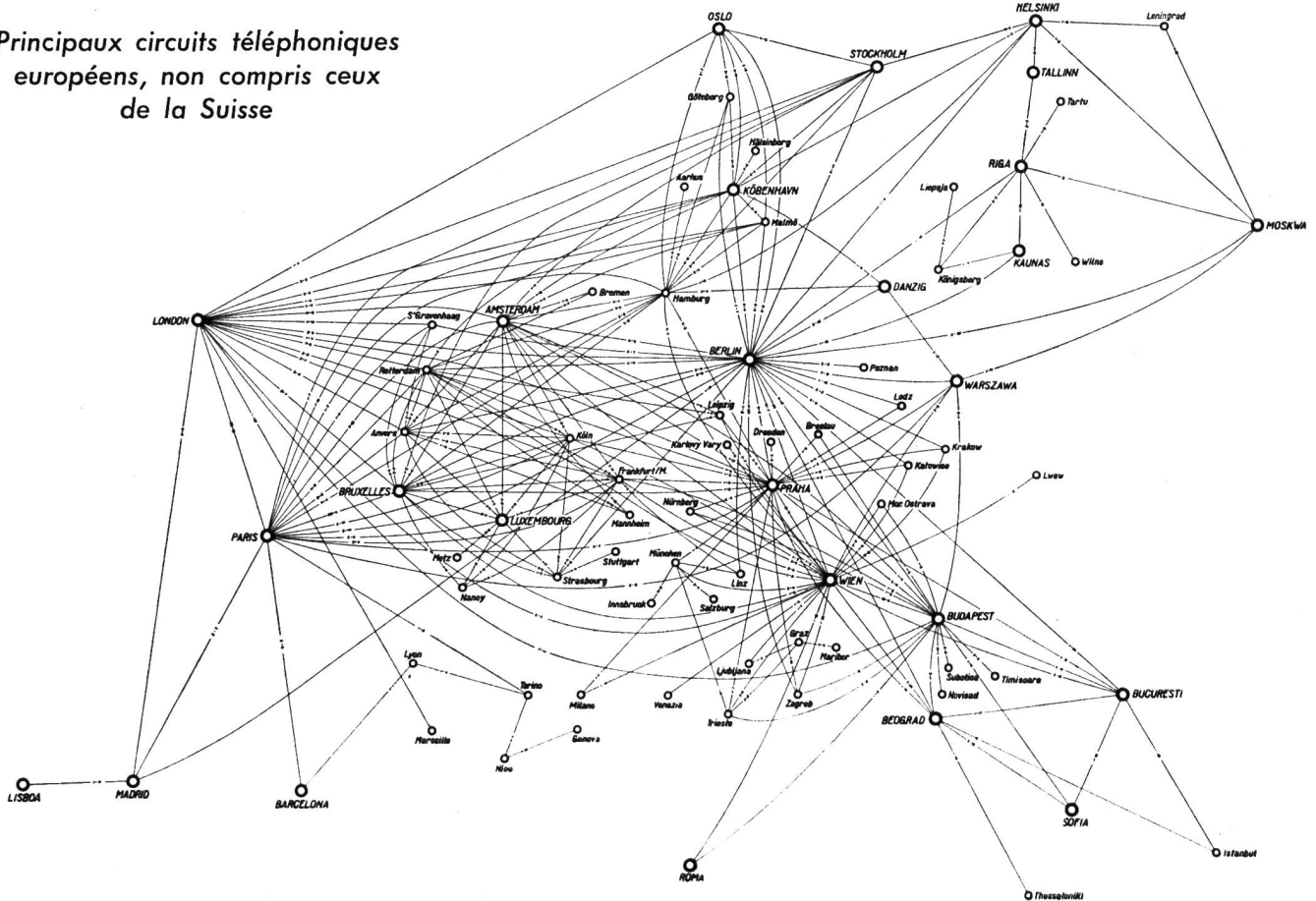


Fig. 1.

autre chose qu'un simple hasard ? Ou faut-il expliquer ce fait de la manière suivante : L'Allemagne, pays essentiellement industriel, échange le plus naturellement du monde ses produits avec le pays agricole qu'est la Hongrie. Au reste, les relations d'ordre politique entre les deux États sont propres à soutenir les relations d'ordre économique. Mais peut-être vaudrait-il mieux prendre note de cette exception sans chercher à lui trouver une cause autre que fortuite, d'autant plus que la différence n'est pas énorme. Quelques circuits vers la Finlande, l'Italie, le Luxembourg, la Suisse et la Tchécoslovaquie sont d'autres cas d'exception ; mais ces circuits ne constituent qu'une petite minorité par rapport à ceux qui accusent une plus forte charge en 1932 qu'en 1934. Considérons-les donc comme des exceptions qui confirment la règle puisque eux seuls — ils ne sont qu'au nombre de 16 — ne peuvent infirmer ce que les 60 autres circuits révèlent. Les circuits qui souffrent, de 1932 à 1934, de la plus forte régression de charge sont les circuits Allemagne-Autriche. De 2023 minutes au premier trimestre de l'année 1932, le nombre des minutes de conversations échangées sur les 12 circuits Berlin-Vienne tombe à 1207 au premier trimestre de 1934. Les charges afférentes au quatrième trimestre n'accusent pas, cependant, une diminution aussi patente pour ces mêmes années. En revanche, les trois autres voies de communication Francfort-sur-le-Main—Vienne, Hambourg—Vienne et Leipzig

—Vienne décèlent des différences de charges prononcées. Il n'est pas impossible que les difficultés d'ordre politique entre les deux États soient pour quelque chose dans ce recul, car des difficultés entre États, à l'instar des divergences entre individus, ne vont jamais sans des mesures restrictives sur le plan économique. Or, tarifer, prohiber, continger, surveiller ne sont point des mesures facilitant le libre-échange. Tout au contraire. L'eau ne coule-t-elle pas à la place où dame nature lui oppose le moins d'obstacles ? L'augmentation des circuits nécessitée, durant les bonnes années, par l'accroissement continu du trafic, et la diminution de ce dernier durant les années difficiles que nous traversons, ont influencé favorablement la durée des délais d'attente. Dans les relations germano-autrichiennes, les plus longs délais ont été enregistrés, en 1932, sur les circuits Leipzig—Vienne avec 13 et 12 minutes. Mais ils sont tombés respectivement à 4 et 5 minutes en 1934, en passant par 8 et 6 minutes en 1933.

Les données afférentes aux circuits germano-belges laissent également transparaître la dépression économique. Celles d'entre elles qui sont les plus manifestes à cet égard sont les données des Cologne-Bruxelles avec une différence de charges dépassant journalièrement 300 minutes. Ensuite viennent les 3 Berlin-Bruxelles. La voie de communication qui attire à elle le moins de trafic est constituée par les deux circuits Hambourg-Bruxelles. A titre de cu-

— ALLEMAGNE —

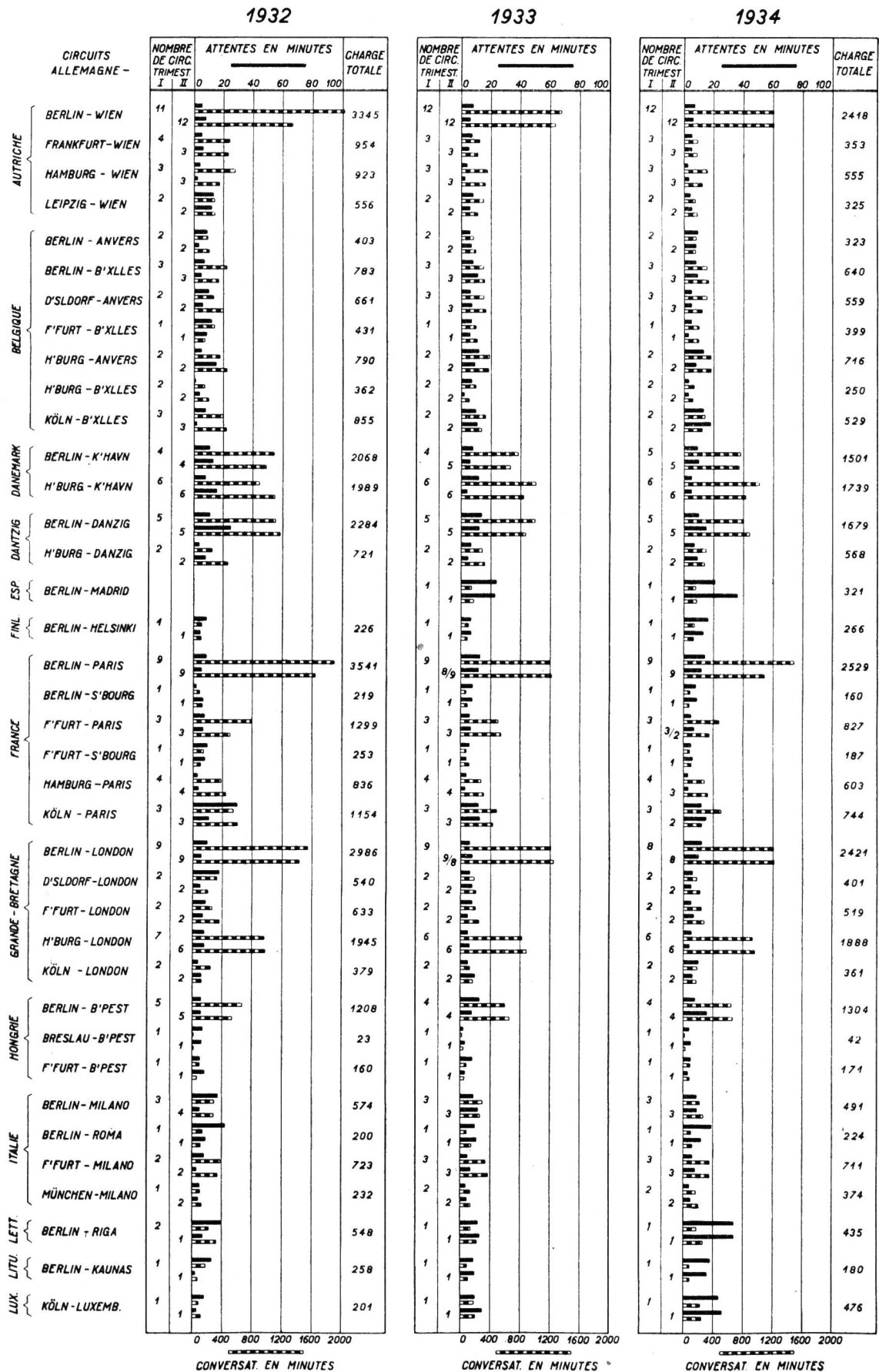


Fig. 2.

riosité, rapprochons les données afférentes aux circuits faisant route vers la Belgique, d'une part, et ceux faisant route vers la Suisse, de l'autre. L'image qui en résulte est la suivante: Le trafic téléphonique germano-belge comparé au trafic germano-suisse est de beaucoup moins important. En effet, les circuits germano-belges ensemble enregistrent, journallement de 8 à 19 heures, une charge totale de 2702 minutes pour le premier trimestre de 1934, alors que les circuits germano-suisse ont 6447 minutes; pour le quatrième trimestre, ces chiffres sont respectivement de 2583 et 5075 minutes. Il convient d'en dégager que les relations commerciales entre l'Allemagne et la Belgique sont moins intenses qu'entre l'Allemagne et la Suisse. C'est une comparaison assez intéressante à relever.

Si nous examinons le diagramme du point de vue des délais d'attente, nous constatons ce que nous avons déjà dit pour les circuits germano-autrichiens: les longs délais d'attente ont disparu. Cette amélioration devient plus frappante si nous amenons sous nos yeux le diagramme de 1930 paru dans le Bulletin technique numéro 1, de 1932. Nous voyons alors que, sur la liaison Berlin-Anvers, le délai d'attente était de 81 minutes en 1930, alors qu'il n'est plus que de 9 minutes en 1932 et 1934. Nous pouvons en dire autant de la route Berlin-Bruxelles, mais c'est une amélioration qui se fait malheureusement sur le dos du volume du trafic. Néanmoins, à quelque chose malheur est bon!

Les circuits germano-danois sont bien chargés. Toutefois, la dépression économique est visible à l'analyse des chiffres; circuit Berlin-Copenhague, premier trimestre 1932: 1089 minutes; 1933: 766 minutes; 1934: 761 minutes. A l'avenant sont les données pour le quatrième trimestre de ces mêmes années ainsi que pour le circuit Hambourg-Copenhague. Etant donné que le Danemark, avant la constitution, en 1934, d'un circuit Copenhague-Zurich, n'avait pas de circuits allant vers le sud au delà de l'Allemagne, il aurait été intéressant de connaître dans quelle proportion le trafic terminal germano-danois est majoré par le trafic qui est destiné aux au delà de l'Allemagne.

A la lecture de la partie du diagramme se rapportant aux circuits germano-dantziens, nous relevons une fois de plus que la correspondance téléphonique internationale se courbe sous la férule de cette malheureuse crise mondiale.

Le circuit Berlin-Helsinki est, en revanche, un de ces circuits dont la charge était plus grande en 1934 qu'en 1932. La différence, il est vrai, est minime: 20 unités par jour. Il est donc à craindre que même ce circuit n'aura pas la chance d'esquiver plus longtemps les méfaits de la dépression économique qui pèse sur l'Europe. Une petite communication parue dans l'„Europäischer Fernsprechdienst“ de 1932 signalait déjà alors que la correspondance internationale téléphonique annuelle de la Finlande était tombée de 935.348 minutes en 1931 à 792.519 en 1932. Il est donc possible que la crise ait sévi avec acuité vers cette période et qu'ensuite un régime plus ou moins stationnaire ait été enregistré, ce qui expliquerait, dans une certaine mesure, que le circuit Berlin-Helsinki ne fait pas montre de dépression,

si l'on compare les chiffres de 1932 et 1934. C'est un fait acquis que le marasme économique actuel ne s'est pas fait sentir en tout lieu en même temps et avec la même intensité.

Arrêtons-nous un instant à la partie du graphique qui traite des circuits germano-français. Les deux grandes capitales, dont la population est d'environ 4 millions d'habitants, mais qui arrivent bien après Londres dans la liste des villes les plus peuplées, sont reliées par 9 circuits téléphoniques. Comme nous le verrons tout de suite ici après, Londres, qui a 8.203.000 habitants, n'est pas mieux relié à Berlin, ce qui nous induit à croire qu'aucune relation de cause à effet ne peut être cherchée entre le nombre d'habitants et la correspondance téléphonique échangée, ou indirectement le nombre de circuits. Le graphique nous montre que Berlin n'échange pas plus de messages téléphoniques vers Londres que vers Paris. Et pourtant la Cité, capitale et première ville commerciale de l'immense empire économique, dépasse Paris en importance. Pour une comparaison poussée à fond dans ce domaine, il faudrait connaître les chiffres de la balance commerciale dans les relations Allemagne-France et Allemagne-Grande-Bretagne, chiffres que malheureusement nous ignorons complètement. Que le facteur de cherté des conversations n'intervienne pas, nous n'osons le certifier. Une conversation de trois minutes à destination de Paris est meilleur marché qu'une telle à destination de Londres. En effet, Berlin-Paris coûte 7.60 marks, et Berlin-Londres 11.90 d'après l'annuaire téléphonique international „ATI“ de 1930. Une différence de 4 marks 30 n'est sûrement pas négligeable en tant que facteur d'influence. Nous voyons donc par ces données qu'il est difficile, dans un but de comparaison, de rapprocher des charges de circuits de différentes directions. Si l'on faisait quand même une telle comparaison, le résultat ne pourrait être autre chose qu'une confirmation de ce que Disraeli a prétendu en disant que la statistique était une forme du mensonge.

La diminution du volume du trafic téléphonique de 1932 à 1934 est patente sur Berlin-Paris tout particulièrement. Sur toutes les autres liaisons, elle l'est moins. Quant aux délais d'attente, ils ne sont plus comparables à ce qu'ils étaient en 1929 et 1930, époques où ils atteignaient ou même dépassaient l'heure. Nous enregistrons donc toujours la même conséquence du phénomène de la crise: une diminution générale de trafic appelant une diminution des délais d'attente. Ceci n'est-il pas, au reste, un truisme en téléphonie?

Si nous touchons la question des circuits germano-britanniques, nous constatons, au premier chef, que tous les circuits téléphoniques aboutissent à Londres. La situation géographique de cette capitale implique le plus naturellement du monde cette centralisation que l'importance de la Cité au point de vue commercial, industriel, bancaire et politique accentue encore. Il semble donc que tout contribue à la convergence vers la capitale britannique de toutes les activités. De Londres partent, en outre, les routes de grand transit qui se dirigent vers les différents centres de l'immense empire colonial, sur lequel, pour rappeler une phrase historique, le

# ALLEMAGNE

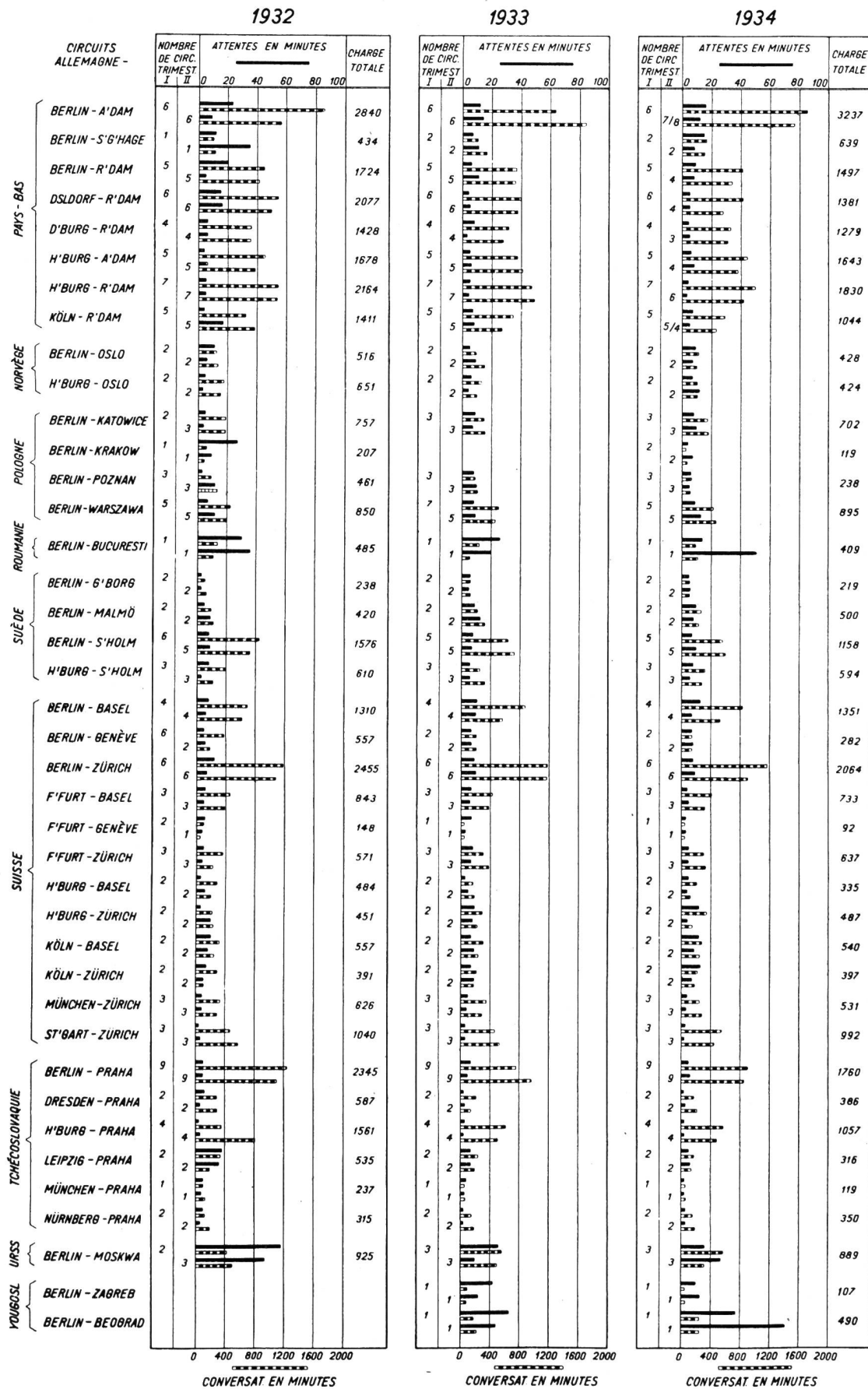


Fig. 2a.

soleil ne se couche jamais. Nous nous abstenons de commenter plus spécifiquement chaque circuit germano-britannique; la simple lecture du graphique suffit à nous donner une idée du trafic téléphonique.

Circuits Allemagne-Pays-Bas. Ils sont tous passablement chargés à l'exception du Berlin-La Haye. Si nous observons les circuits reliant les capitales entre elles, nous pouvons dire en général que la correspondance diplomatique n'alimente pas beaucoup les circuits téléphoniques. Il reste que certaines capitales, à côté du rôle que la politique leur a dévolu, exercent une grande activité commerciale, industrielle et bancaire. Amsterdam et Rotterdam sont des villes mercantiles dont l'activité dans ce domaine remonte très loin dans la nuit des temps. Elles ont donc des passés dignes de leur importance. A en juger par la charge des circuits téléphoniques, les relations commerciales entre l'Allemagne et les Pays-Bas sont plus intenses qu'entre l'Allemagne et la Suisse. En effet, alors que les charges totales quotidiennes des circuits germano-suisses sont de 6447 et 5075 minutes pour les premier et quatrième trimestres de 1934, celles des liaisons germano-hollandaises sont respectivement de 11.089 et 9628 minutes: c'est presque le double du volume du trafic. Notons enfin que la crise, cette tunique de Nessus dont personne ne semble pouvoir se défaire, a influencé défavorablement le volume du trafic échangé entre l'Allemagne et les Pays-Bas, mais d'une manière pas aussi manifeste que sur certaines autres routes.

Il n'y a pas grand'chose à dire des circuits germano-norvégiens, -polonais, -roumains et -suédois. Quant aux liaisons germano-suisses, nous avons déjà comparé leurs charges totales journalières durant les premier et quatrième trimestres avec celles des circuits germano-belges et -hollandais. Complétons en disant que la Suisse occupe la deuxième place, quant au volume du trafic écoulé, dans la liste des circuits internationaux aboutissant en Allemagne. Elle n'est dépassée que par la Hollande. En ce qui concerne les particularités de chaque liaison allemande débouchant sur notre territoire, il reste à dire que le plus grand nombre de minutes de conversation a été échangé sur Berlin-Zurich. Quant aux méfaits de la crise, nous nous taisons dans la crainte de nous redire trop souvent.

Avant d'analyser et de commenter les charges des circuits aboutissant en Autriche, jetons un coup d'œil sur les circuits germano-tchécoslovaques, -russes et -yougoslaves, et notons l'importante amélioration des délais d'attente sur les trois liaisons Berlin-Moscou et leur record sur Berlin-Belgrade au cours du quatrième trimestre 1934.

*Autriche:* Pour le graphique relatif aux circuits aboutissant en Autriche, il a fallu considérer les charges afférentes au deuxième trimestre de l'année 1932, étant donné que pour cette année-là les charges du premier trimestre ne sont pas indiquées dans la statistique du CCIF.

Peut-être qu'avant la crise, nous aurions trouvé dans le monde des affaires beaucoup de personnes qui auraient redit la phrase résumant l'optimisme métaphysique de Leibniz: „Tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes possible“. Ces personnes, maintenant, doivent avoir déchanté ou bien alors

Voltaire pourrait une fois de plus les railler en leur rappelant que Candide, fessé en cadence sur la place de Lisbonne par des diables portant griffes et queue, continue à penser que tout est fort bien comme cela. Mais à lire la presse quotidienne, nous devons bien nous rendre à l'évidence que des Candide il n'y en a plus beaucoup. Ce ne sont que plaintes, lamentations, jérémiades et doléances sur la dépression économique. Le téléphone, qui avait échappé aux méfaits des débuts de la crise, vient à son tour se mettre dans le rang des mécontents à mesure que baisse le volume du trafic échangé. Et les circuits internationaux autrichiens prouvent, à l'instar des circuits germano-étrangers, que cette baisse n'est pas une autosuggestion. Sur 37 circuits, dont les charges ont été représentées graphiquement, 25 d'entre eux révèlent de 1932 à 1934 une perte de débit, si nous osons utiliser cette métaphore. Ce sont donc 70% des circuits que la crise malmène.

En ce qui concerne tout particulièrement les circuits austro-allemands, la grande perte enregistrée ci-devant dans le sens Allemagne-Autriche a son équivalent dans le sens Autriche-Allemagne. Ainsi, durant les deuxième et quatrième trimestres, les 12 circuits Vienne-Berlin accusent de 1932 à 1934 une charge régressive de  $4161 - 2446 = 1715$  minutes pour les deux jours où la statistique a été établie. La perte est également très sensible sur les autres liaisons. Les Vienne-Francfort-sur-le-Mein, les Vienne-Hambourg, les Vienne-Leipzig, les Vienne-Munich, les Vienne-Nürnberg décèlent des pertes qui, au point de vue financier, sont de l'ordre de celles qui influencent bien les recettes. Evaluons mensuellement la perte des circuits Vienne-Berlin. Nous trouvons

$$\frac{4161 - 2446}{2} \cdot 30 = 25.725 \text{ minutes} = 8575 \text{ unités de}$$

3 minutes. En shillings:  $8575 \cdot 6.92 = 59.339$ , si nous admettons que toutes les conversations aient été échangées entre Vienne et Berlin et que chaque communication coûte 6.92 shillings, comme nous le fait connaître l'annuaire téléphonique international „ATI“. Il faudrait ajouter à ces 59.339 shillings le montant de la perte subie durant les heures de faible trafic, ce que malheureusement nous ne pouvons pas faire, étant donné que la „Statistique du trafic téléphonique international“ n'indique pas, pour 1932, la charge des circuits de 19 à 8 heures. Mais le montant de 59.339 shillings est suffisamment important pour faire admettre, à ne plus pouvoir en douter, que les dommages occasionnés par la crise ne sont malheureusement que trop réels.

Les liaisons Vienne-Bruxelles, Vienne-Paris, Vienne-Londres sont du petit nombre des circuits qui semblent dénier la dépression économique. Pourquoi? Peut-être faudrait-il faire un petit saut dans le domaine de la politique pour donner à cette constatation une relation de cause à effet. Mais ceci ne constitue qu'une cause hypothétique.

Venons-en aux 18 ou 19 circuits Vienne-Budapest. La simple mise en graphique de leurs charges suffit pour jeter une clarté sur l'importance de ces liaisons. Nous écrivions en 1931: „si l'on étudie la charge des liaisons internationales pour 1930, on ne peut s'empêcher de constater que le phénomène d'interdépendance économique, loin de se briser entre les

— AUTRICHE —

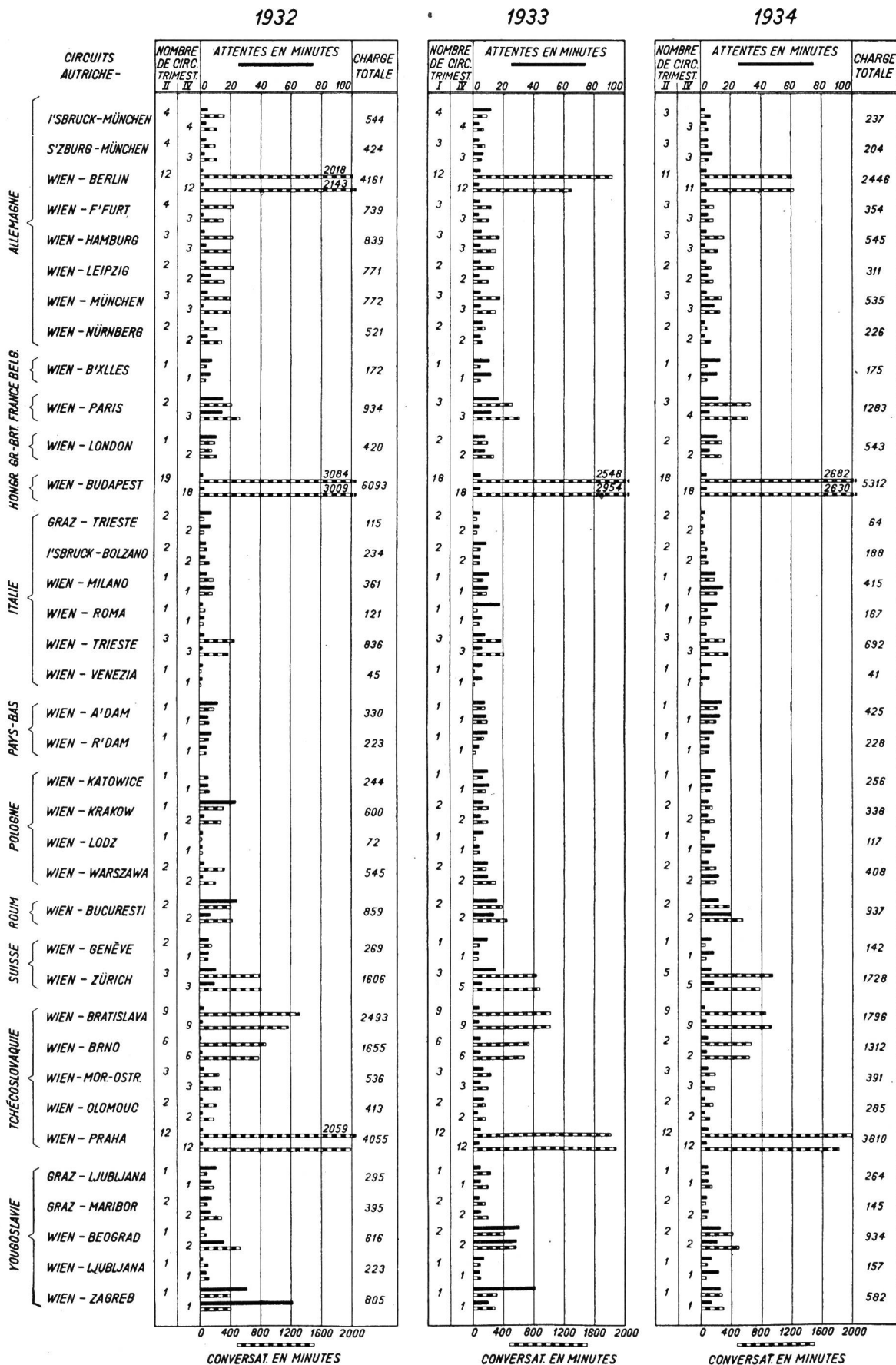


Fig. 3.



parties de l'ancienne monarchie dualiste, n'a fait que s'intensifier au cours de l'année 1930". Si, de 1930 à 1934, ce phénomène ne s'est pas intensifié, les deux grandes villes ont conservé cependant leur position acquise. Leurs circuits de liaison débitent, après les lignes Paris-Bruxelles et Paris-Londres, le plus fort trafic téléphonique.

Faisons le silence sur la charge des liaisons Graz-Trieste, Innsbruck-Bolzano, Vienne-Milan, Vienne-Rome et Vienne-Venise, qui sont toutes très peu chargées. En revanche, attirons l'attention sur les trois circuits Vienne-Trieste, dont la charge dépasse de beaucoup celles des lignes précitées et dont la perte de charge subie de 1932 à 1934 est une conséquence et une preuve de cet affaissement économique général qui plane sur l'univers et met en émoi la pauvre humanité. La ville de Trieste était, du temps de la monarchie austro-hongroise, le port de mer de cet empire bicéphale. Elle l'est restée après la guerre, quoique les traités de paix l'aient attribuée à l'Italie. Et cette caractéristique explique pourquoi le trafic téléphonique entre la capitale autrichienne et ce port de l'Adriatique est assez intense.

Les circuits Vienne-Amsterdam et Vienne-Rotterdam semblent ignorer la crise. Ils sont en effet plus chargés en 1934 qu'en 1932.

L'Autriche, quoique séparée de la Pologne par la Tchécoslovaquie, échange un plus fort volume de trafic avec la Pologne qu'avec les Pays-Bas. Ce volume était journalièrement de 761 minutes au premier trimestre 1934, et de 799 minutes au quatrième. Ces chiffres étaient beaucoup plus élevés en 1932.

En revanche, les deux liaisons Vienne-Bucarest décèlent des charges plus fortes en 1934 qu'en 1932. Le diagramme y relatif démasque que sur ces circuits les délais d'attente sont assez importants: 25, 16, 12, 14, 20 minutes. Une amélioration de ces derniers serait donc la bienvenue.

Quoique, considéré isolément, le circuit Vienne-Zurich soit plus chargé en 1934 qu'en 1932, la charge totale de tous les circuits Autriche-Suisse est, au contraire, plus grande en 1932 qu'en 1934. Au reste, le trafic téléphonique austro-suisse était encore plus important en 1930 qu'en 1932. C'est qu'en 1930 la Suisse n'avait pas encore de circuit direct avec la Yougoslavie, et le trafic yougoslave-suisse était conséquemment englobé dans la correspondance austro-suisse en ce qui concerne les statistiques du CCIF que nous commentons à cette place. Depuis 1932, la liaison établie entre Zurich et Zagreb à travers le territoire autrichien a absorbé le volume du trafic que la Suisse échange avec la Yougoslavie, volume mesurant 14.761 unités pour l'année 1934. Notons que sur cette liaison s'échange également le trafic à destination de la Bulgarie, de la Grèce et de la Turquie.

Puisque rien n'est plus naturel à l'esprit que de saisir et d'exprimer le rapport des objets entre eux, analysons l'un par rapport à l'autre les circuits austro-tchécoslovaques, après toutefois avoir pris connaissance du fait que ces circuits, à l'instar de beaucoup d'autres, ont souffert de la crise. Les liaisons les plus chargées sont celles de Vienne-Prague au nombre de 12. Le phénomène d'interdépendance, dont nous avons parlé au sujet des circuits Vienne-

Budapest, se retrouve ici à la même intensité. Les voies de communication Vienne-Bratislava sont un peu moins chargées. Leur nombre n'est d'ailleurs que de 9. Si le rapport du nombre de circuits entre Vienne-Bratislava et Vienne-Prague est de 9/12 ou de 3/4, le rapport entre les volumes de trafic échangé sur ces mêmes liaisons est, lui, de 5/8. La différence est donc minime, et nous pouvons dire que, dans ce cas particulier, les rapports d'accroissement du nombre de circuits et d'augmentation du volume de trafic sont égaux. Le volume total du trafic téléphonique journalier échangé sur les lignes austro-tchécoslovaques était de 4709 minutes au premier, et de 4409 au quatrième trimestre de 1934. Cette différence représenterait-elle peut-être l'ampleur de l'affaissement économique du début à la fin de l'année?

Les voies de communication téléphonique austro-yougoslaves montrent une amélioration des délais d'attente. Les conversations souffraient, en effet, par Vienne-Zagreb, de 31 à 61 minutes d'attente en 1932, et de 7 à 13 minutes en 1934: beau résultat. Malheureusement, la charge des circuits Vienne-Zagreb est tombée, elle aussi, de 805 minutes à 582 minutes. La crise, si elle n'a pas amélioré la charge des circuits, aura donc le mérite et le grand mérite — diraient les personnes qui doivent attendre des communications commandées — d'avoir réduit les délais d'attente! C'est un actif à son compte que nous sommes tout prêts à lui reconnaître.

*Belgique:* Les circuits sur lesquels portent les charges du diagramme sont au nombre de 34, dont 21 accusent un plus fort débit en 1932 qu'en 1934. En pour-cent ce rapport est de 62. Avant d'y aller de nos commentaires, remarquons que si l'on compare la charge totale de tous les circuits en 1932 et 1934, on peut dire que la crise a influencé d'une manière assez défavorable le nombre quotidien de minutes échangées. En effet, au premier trimestre 1932, nous avons enregistré 23.925 minutes, au quatrième 21.860, et aux mêmes trimestres de 1934 21.299 et 20.240 minutes. Ce sont évidemment des pertes — 2626 et 1620 minutes — qui trahissent les conséquences de l'affaissement économique. Habités à creuser dans les précédents diagrammes des détails prouvant que la crise n'a point ménagé les circuits téléphoniques, nous aurions été surpris qu'il en fût autrement pour les circuits belgo-européens. Si nous traduisons en heures les pertes quotidiennes indiquées ci-dessus en minutes, il sera plus facile de mesurer les dommages causés par le marasme commercial, industriel, bancaire et monétaire actuel: 2626 minutes égalent 43 heures  $\frac{3}{4}$ , et 1620 minutes égalent 27 heures environ. Voyons maintenant, pays par pays, et circuit par circuit, ce que le diagramme nous indique.

La différence de charges des circuits Anvers-Berlin de 1932 à 1934 parle à notre imagination. Elle est, en effet, de  $\frac{87}{2}$  minutes =  $\frac{3}{4}$  d'heure. Si durant la période prospère, on a pu dire que leurs intérêts économiques avaient rapproché les peuples, nous croyons pouvoir affirmer le contraire de la période pénible que nous traversons. En effet, le contingentement des marchandises, l'élévation de hautes

barrières douanières à tarifs prohibitifs sont de nature à éloigner les peuples les uns des autres en même temps que leurs échanges diminuent et que, comme corollaire, les différents moyens de communication sont mis à contribution de moins en moins. Si le téléphone souffre donc de grandes pertes, c'est quasi une preuve qu'il a contribué bien largement, aux côtés des chemins de fer, de la poste, du télégraphe, etc., à l'essor économique des peuples. Admettant que les relations commerciales et industrielles entre deux villes déterminées pâtissent actuellement beaucoup de la crise, nous pourrions presque nous hasarder à dire que, plus un circuit a participé autrefois à la vie active entre ces deux mêmes localités, plus il subit de pertes à l'heure actuelle. En effet, si ledit circuit ne touchait que de loin à l'activité générale, il serait, primo, très peu chargé, et, secundo, presque étranger aux conséquences de la crise. Ainsi que nous l'avons déjà vu ci-dessus pour le circuit Anvers-Berlin, les autres circuits belgo-allemands, hormis la voie de Bruxelles-Düsseldorf, accusent, de 1932 à 1934, des pertes sensibles. Les Anvers-Düsseldorf révèlent une diminution de charge journalière de 75 minutes, c'est-à-dire d'une heure et quart; les Anvers-Hambourg de trois quarts d'heure; les Anvers-Cologne d'une heure et demie. Quant aux attentes, si nous faisons la moyenne des délais enregistrés en 1932 et 1934, nous obtenons une mince différence d'une minute en défaveur de l'année dernière. Ainsi la diminution des charges des circuits n'a pas appelé, à l'encontre de ce que nous avons vu sous „Allemagne“ et „Autriche“, une diminution des délais d'attente, et ceci malgré que les nombres de circuits exploités en 1932 et en 1934 soient restés les mêmes.

Ce qui, au premier coup d'œil, attire notre attention quand nous examinons la partie du graphique relative aux circuits se dirigeant vers la France, ce sont les charges des 28 liaisons Bruxelles-Paris, charges qui ne sont dépassées que par celles des Paris-Londres au nombre de 36 et 37 en 1934. Pour les voies de communication Bruxelles-Paris, la perte journalière en „conversations-heures“ est de 19, si l'on considère les chiffres de 1932 par rapport à ceux de 1934. Pour ces liaisons, les conséquences de la crise sont si manifestes qu'on ne peut plus douter de ses méfaits. Traduite en unités monétaires, cette perte quotidienne est de :  $19 \cdot \frac{60}{3} \cdot 19,25 = 7315$  francs belges.

Viennent ensuite, quant à l'importance de leurs débits, les circuits Anvers-Paris au nombre de 8, et les circuits Bruxelles-Lille au nombre de 6. Pour les premiers, la perte occasionnée par la crise se chiffre journalièrement par 3 heures, pour les seconds par 2 heures  $\frac{3}{4}$ . Dans la direction France, la moyenne des délais d'attente ne s'est non plus améliorée de 1932 à 1934, malgré le fléchissement du débit des circuits. En effet, ladite moyenne était de 4 minutes en 1932, et de 5 en 1934, compte tenu seulement des circuits dont les charges ont été portées sur le graphique. Les liaisons qui ne figurent pas sur le diagramme, telles les Bruxelles-Metz, Bruxelles-Nancy, Bruxelles-Strasbourg, Charleroi-Paris et Liège-Longwy, n'ont pas été prises en considération pour la fixation de la moyenne des délais d'attente.

Passons maintenant aux circuits belgo-britanniques. L'engorgement des circuits téléphoniques internationaux, reconnaissable aux longs délais d'attente, n'a jamais été l'apanage des circuits belgo-européens. Déjà l'étude que nous avons faite antérieurement sur les délais d'attente et les charges des circuits pour 1930, nous faisait connaître que l'abonné belge, en ce qui concerne les relations téléphoniques extérieures de son pays, ignorait les ennuis de devoir attendre longtemps avant d'obtenir la communication qu'il demandait. Selon le graphique qu'il nous est donné de commenter maintenant, il résulte qu'en 1932, comme en 1934, l'abonné belge n'a pas attendu plus de 8 minutes, pendant les heures les plus chargées, avant d'avoir sa communication pour Londres. Le fait que les délais étaient déjà petits en 1932 explique peut-être, dans une certaine mesure, la constatation que nous avons déjà relevée une ou deux fois, suivant laquelle les circuits belgo-européens n'indiquent pas d'amélioration touchant les attentes: c'est un phénomène d'ordre général qu'à mesure qu'on approche de la perfection, les obstacles se font plus durs, et les résultats acquis de moins en moins sensibles. Les circuits belgo-britanniques considérés nous le montrent une fois de plus. Quant à leurs débits, mentionnons que celui des Anvers-Londres est sensiblement le même en 1932 et en 1934, et que celui des Bruxelles-Londres, en revanche, a subi une perte assez importante estimée à une centaine de minutes.

L'autopsie des chiffres afférents aux circuits belgo-luxembourgeois nous apprend les intéressants détails suivants: Les liaisons Bruxelles-Luxembourg, au nombre de 8, sont plus chargées en 1934 qu'en 1932: c'est une exception de plus. Quant aux deux autres voies de communication, les pertes subies ne sont pas énormes.

Le lecteur constatera que la liaison Bruxelles-Milan n'est pas très chargée. Et pourtant cette liaison est la seule qui relie la Belgique à la Péninsule méditerranéenne.

A la lumière des données du diagramme, nous établissons que le plus fort trafic téléphonique, au départ de la Belgique, a été échangé avec la France. Suit le trafic belgo-néerlandais, dont le volume journalier était de 5006 minutes au premier trimestre 1932, de 4860 au quatrième; de 4661 et de 4563 minutes aux mêmes trimestres de l'année 1934. Ce recul mesure donc les effets de la crise sur les voies de communication belgo-néerlandaises.

Quoique le circuit Bruxelles-Stockholm soit l'unique liaison entre la Belgique et la Scandinavie, il n'en reste pas moins qu'il est très peu chargé. En effet, son débit journalier de 8 à 19 heures est environ de 20 conversations ou unités de trois minutes. Ce que nous constatons indique donc que les relations économiques entre la Belgique et la péninsule scandinave sont assez restreintes.

La Belgique, pays de 30.447 km<sup>2</sup> et de 8 millions d'habitants, est reliée à la Suisse par 6 voies de communication: Anvers-Bâle, Anvers-Zurich, Bruxelles-Bâle (2 circuits), Bruxelles-Genève et Bruxelles-

— BELGIQUE —

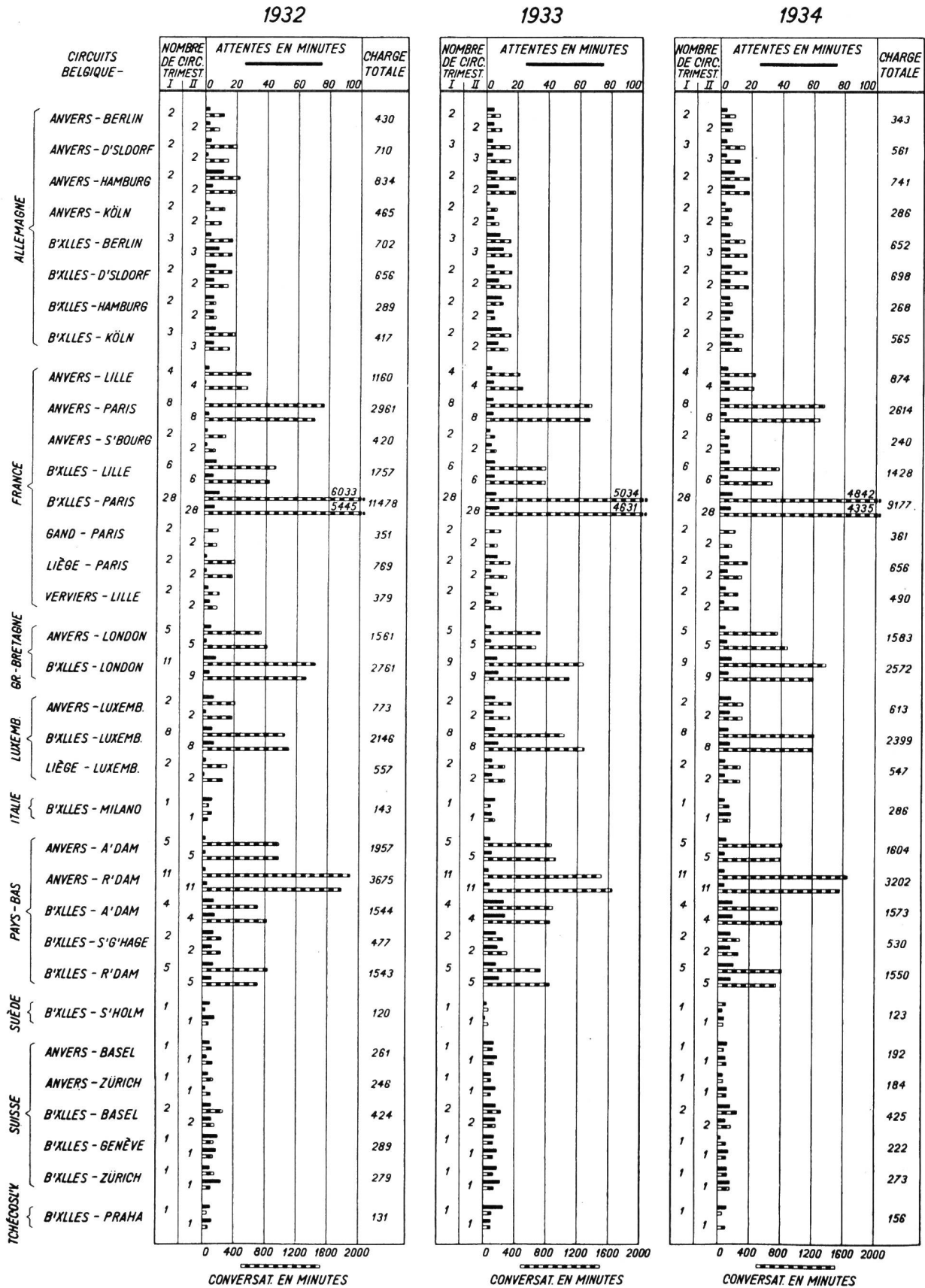


Fig. 4.

Zurich. De 1932 à 1934, le débit de ces circuits a subi des pertes; elles ne sont toutefois pas énormes. Après l'Allemagne, la France, la Grande-Bretagne et l'Italie, c'est avec la Belgique que la Suisse entretient les plus étroites relations commerciales. La valeur totale des importations et exportations était de 120 millions en 1931, de 96 millions en 1932 et de 89 millions en 1933. Le montant de ces chiffres ainsi que le rang qu'occupe la Belgique dans le répertoire des pays qui ont le plus fort trafic économique avec la Suisse, montrent bien le degré d'activité entre les deux peuples. Pour conclure et à titre de curiosité, juxtaposons le montant de la valeur totale des importations et exportations au chiffre du volume du trafic téléphonique échangé. Nous obtenons le tableau suivant:

Années	Importations et exportations en fr. suisses	Volume du trafic téléphonique en unités de 3 minutes.
1930	139.500.000	71.200
1931	120.000.000	91.600
1932	96.000.000	96.200
1933	88.500.000	88.000
1934	74.000.000	79.160

Commentaires! A l'analyse de ce tableau, nous observons que la régression des importations et exportations débute en 1930, et va en s'accroissant d'année en année, alors que la régression du volume du trafic téléphonique ne débute qu'en 1933: il y a donc un décalage de deux ans entre les deux valeurs. Intéressante à relever est la coïncidence pour les années 1932 à 1934 d'après laquelle à un million de francs correspondent mille conversations.

(A suivre.)

## Winke für den erfolgreichen Verkauf von Telephonanschlüssen.

(Auszug aus „Telephony“ vom 2. Februar 1935, zusammengestellt von C. W. Kellenberger.)

Obwohl es nicht angeht, amerikanische Verkaufsmethoden bei uns unverändert anzuwenden, dürften nachstehende Ratschläge aus der Praxis auch der Werbetätigkeit in der Schweiz zustatten kommen:

„Für jeden Kunden in Ihrem Gebiet sollte eine Karte ausgefüllt werden, die folgende Angaben enthält:

Welche Verwandte oder Freunde, die ein Telephon besitzen, hat diese Familie?

Zu welchen Vereinen gehört die Familie?

Wie viele Kinder sind in der Familie, und wie alt sind sie?

Was ist der Mann von Beruf, und wieviel verdient er ungefähr?

Hat er ein Automobil?

Hat die Familie früher schon einmal ein Telephon gehabt?

Wessen Telephon benutzt die Familie jetzt?

Dies sind einige typische Fragen, welche man sollte beantworten können, bevor man einen möglichen Kunden besucht. Die Leute sind selten, denen man nicht ein Telephon verkaufen könnte, wenn man sich zuerst Zeit und Mühe nimmt, ihre Probleme zu studieren und ihre besonderen Verwendungsmöglichkeiten des Telephons festzustellen. Dieses Studium ist natürlich den Verhältnissen jeder Gegend wieder besonders anzupassen.

Ferner ist es von Bedeutung, dass ein Verkäufer die lokalen Telephon-Verhältnisse einer Ortschaft beherrscht, bevor er dort seine Besuchstätigkeit beginnt. Zum Beispiel:

Wie viele Ortsgespräche täglich?

Wie viele Ferngespräche?

Wie viele Geschäftsanschlüsse?

Wie viele Privatanschlüsse?

Wie viele Sprechstellen im ganzen Gebiet?

Wie viel Geld gibt die Verwaltung für die Telephonanlagen in dieser Gegend aus?

Es gibt noch mehr solcher Punkte, die gesammelt werden können, und wenn Sie diese Informationen einmal gründlich in sich aufgenommen haben, wird eine der Hauptbedingungen für den erfolgreichen

Verkauf erfüllt sein: *Etwas Interessantes mit dem Kunden reden zu können*. Es gibt nichts, was den Respekt und die Aufmerksamkeit des Zuhörers so leicht gewinnt, wie das höfliche Vorbringen interessanter Tatsachen.

In einer kleineren Ortschaft ist es für den Verkäufer förderlich, wenn er immer auf dem laufenden darüber ist, welche neuen Telephon-Abonnenten in letzter Zeit wieder gewonnen worden sind. Er sollte in der Lage sein, diese Abonnenten mit Namen zu nennen und zu erzählen, wie sie sich über ihr Telephon geäußert haben. Man hört immer gern, was andere sagen, und zwar nicht nur Freunde oder Nachbarn, sondern auch Leute aus der nämlichen Ortschaft, mit denen man nicht persönlich bekannt ist. Bei Antritt und während des Besuches muss man sich überlegen: „Was kann ich dem möglichen Kunden für interessante Tatsachen berichten, die er voraussichtlich noch nicht kennt?“

Andererseits hütet sich der gute Verkäufer davor, zu lange zu reden. Wenn es möglich ist, einen Vertrag schnell abzuschliessen und den neu gewonnenen Kunden zu verlassen, ist das immer das Beste. Es gibt aber viele Fälle, die ein gut vorbereitetes Verkaufsgespräch erfordern, um die Kluft zu überbrücken, die durch das erste „Nein“ des Kunden entstanden ist. Die neuzeitliche Verkaufsmethode besteht darin, dass der Verkäufer die Verhältnisse des Kunden vor dem Besuch studiert, damit er über die Frage, ob der Kunde ein Telephon nötig hat, mindestens so gut Bescheid weiss, wie dieser selbst, und dass er während des Besuches nur Tatsachen, interessante Tatsachen vorbringt.

Sie wissen schon lange, wie wichtig es ist, auf alle möglichen Einwände oder Fragen des Kunden eine treffende Antwort bereit zu halten. Es ist ratsam, ein Notizbuch anzulegen und links die Fragen und Argumente des Kunden, rechts die darauf zu gebenden Antworten einzutragen.

Das Telephon als Schutz des Hauses in Notfällen, wie Feuer, Krankheit, Einbruch usw., ist natürlich eines Ihrer Hauptargumente. Führen Sie an, wie