

# Chemins de fer, tourisme et beaux-arts = Bahn und Kunst

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): - (1952)

Heft 1

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-775030>

## **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.

## VARIATIONS SUR UN THÈME CONNU: LES CFF

Le déficit des Chemins de fer fédéraux est devenu une des données immédiates de la conscience du citoyen suisse.

Certains esprits estiment souhaitable que la gestion des Chemins de fer fédéraux boucle par un déficit. En effet, dit-on, une gestion excédentaire inciterait au gaspillage. «Pour qu'un service public nationalisé soit géré avec économie, il faut qu'il soit soumis au désagrément d'un déficit répété.»

Ce n'est pas le lieu ici d'examiner cette opinion. Passons plutôt, si vous le voulez bien, à l'examen des causes du déficit. Nous pouvons les classer en deux groupes: les causes externes et les causes internes.

1. Les causes externes du déficit sont de loin les plus importantes. Ce sont les nombreuses charges extra-économiques et anti-économiques imposées par les pouvoirs publics aux Chemins de fer fédéraux, dont la plus lourde est de nature tarifaire: l'obligation de vendre leurs prestations à tous leurs clients aux mêmes tarifs publiés - obligation à laquelle aucune entreprise industrielle et commerciale n'est assujettie. Par conséquent, les transports rentables s'effectuent par la route, et les transports déficitaires par chemin de fer. Les déficits sont nationalisés, c'est-à-dire, en langage clair, mis à la charge du contribuable. Tour de passe-passe digne de Robert Houdin!

Les Chemins de fer fédéraux n'ont aucune influence sur les causes externes du déficit. Hélas! Toutes les décisions dans ce domaine (mesure d'ordre tarifaire, politique du personnel, horaire des trains de voyageurs, politique d'investissements, etc.) sont prises en définitive par les tout-puissants organes politiques et administratifs de la Confédération: le Conseil fédéral, le Parlement, le Département des postes et des chemins de fer et l'Office fédéral des transports.

2. Les causes internes du déficit sont bien moins importantes. Pour les supprimer, les Chemins de fer fédéraux rationalisent leur exploitation.

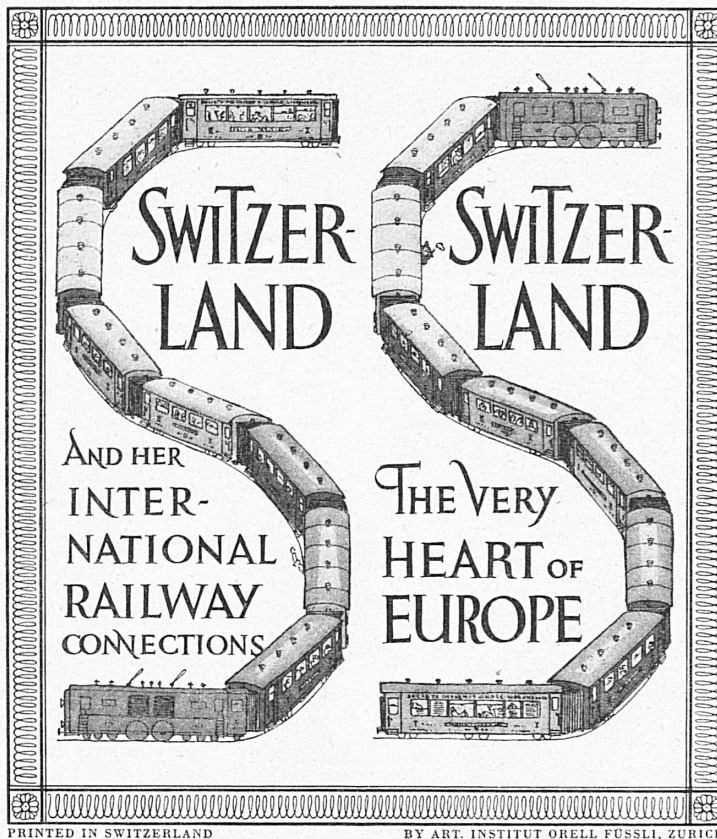
Rationaliser, c'est réduire les coûts totaux des prestations, dirait M. de La Palice.

Généralement, la réalisation d'une mesure de rationalisation exige un investissement frais: par exemple l'amélioration d'une installation, l'achat de matériel plus moderne, etc. Pour que l'opération soit rentable, il faut et il suffit que les frais supplémentaires exigés par l'investissement frais (intérêts et amortissements) soient plus que compensés par une diminution des autres coûts (main-d'œuvre, matières, entretien).

Or, les pouvoirs publics qui homologuent avec componction le budget des Chemins de fer fédéraux exigent la disparition du déficit comptable par tous les moyens. Suivant la loi du moindre effort - celle de la politique - ils réduisent ou suppriment les crédits destinés aux constructions et aux acquisitions nouvelles. Les Chemins de fer fédéraux se voient ainsi privés des moyens nécessaires à la réalisation des mesures de rationalisation. Toujours dans le but de réduire le déficit comptable, les pouvoirs publics réduisent les moyens financiers destinés au remplacement des installations et du matériel qui atteignent leur limite d'âge ou d'usure.

L'âge moyen anormalement élevé des installations et du matériel coûte très cher; il diminue la qualité des prestations (confort, vitesse, régularité, sécurité). Les recettes diminuent parallèlement. Finalement, les pouvoirs publics, pleins de sollicitude, devront constater que les mesures d'économie sordide à courte vue n'ont pas diminué le déficit, mais qu'elles l'ont augmenté. Quelle surprise!

J. P. Baumgartner



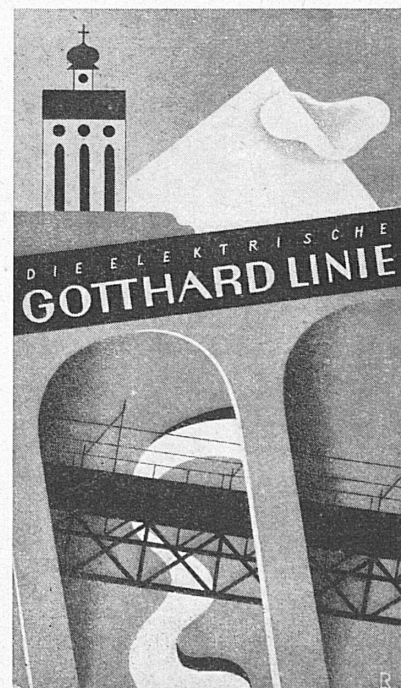
Ci-dessus et ci-dessous: Dès leurs débuts, les CFF et la propagande touristique suisses ont su s'assurer la collaboration des meilleurs artistes.

A droite: Notre revue «La Suisse» publiée par l'OCST contribue de son côté à serrer les liens entre les chemins de fer et leurs clients.

## CHEMINS DE FER, TOURISME ET BEAUX-ARTS BAHN UND KUNST

La propagande touristique suisse et le Service de Publicité des Chemins de fer fédéraux ont très vite compris qu'une publicité présentée de manière artistique exerce une durable influence culturelle. C'est pourquoi nous pouvons lire sur les panneaux d'affichage des CFF les noms d'éminents peintres suisses qui ont également reçu des commandes pour la décoration de nos gares. Rappelons ici l'œuvre maîtresse de Pietro Chiesa à Chiasso, celle de Maurice Barraud dans le hall des guichets à Lucerne, les peintures murales de Georges Dessoulavy à Neuchâtel. Dans les wagons-restaurants et les compartiments des voitures, l'œil est attiré par les photographies et les reproductions en couleurs de tableaux évoquant les richesses artistiques et les beautés naturelles de notre pays. Des brochures illustrées dépassent largement le cadre de simples prospectus. La publicité cinématographique et la réclame faite dans les devantures complètent cette propagande. Enfin, «La Suisse», revue illustrée éditée par l'Office central suisse du tourisme, est un agent de liaison permanent entre les voyageurs et les chemins de fer; dans le royaume de la propagande aux mille visages, elle a conquis sa place et contribue à l'agrément des voyages sûrs et rapides qui sont l'apanage du réseau si dense des CFF.

Oben und rechts: Bahn und Verkehrswerbung der Schweiz haben schon frühzeitig beste künstlerische Kräfte zur Mitarbeit herangezogen.



Rechts Mitte: Unsere von der Schweiz, Zentrale für Verkehrsförderung herausgegebene Zeitschrift «Die Schweiz» dient ihrerseits als Mittlerin zwischen der Bahn und deren Kunden.



A gauche: Les affiches des CFF créées en cinquante ans révèlent tout le développement des arts graphiques suisses. Photo: Kasser

Links: An den in fünfzig Jahren erschienenen SBB-Plakaten kann man die ganze Entwicklung der schweizerischen Plakatkunst verfolgen.

## DAS MODERNSTE AUSKUNFTBÜRO DER SCHWEIZ

Mehr denn je sind die Eisenbahnen heute beflissen, den Wünschen des Publikums in möglichst individueller Art und Weise Rechnung zu tragen. Weitergehend als die Bedürfnisse des Berufsverkehrs sind die Ansprüche der Ferien- und Vergnügungsreisenden. Die Eisenbahn wird dabei vom Mittel zum Zweck. Dies verpflichtet die öffentlichen Transportanstalten, verschiedenen Spezialaufgaben gerecht zu werden, damit sie nicht im Hinblick auf die Konkurrenzierung durch private Verkehrsmittel an Popularität einbüßen. Spezielle Aufmerksamkeit wird deshalb dem Kundendienst entgegengebracht.

Mit dem neuen Basler Auskunftsbüro eröffnet sich sowohl dem ansässigen Publikum wie den zahlreichen auswärtigen Gästen die Gelegenheit, gleichsam die Visitenkarte der schweizerischen Transportanstalten entgegenzunehmen. Die gelungene Bauart des mit Tonfängerplatten gedeckten Informationsraumes, dem das künstliche Tageslicht eine überaus freundliche Note verleiht, erhöht die Empfindung der individuellen Bedienung. Dank der internen Ferienbillettkasse erübrigt sich der zusätzliche Gang zum Billetschalter. Das Auskunftsbüro bildet so recht eigentlich eine unabhängige Institution innerhalb der Hallen des Bundesbahnhofs. Dies offenbart sich uns in vermehrtem Maße, wenn wir unter der Leitung des kundigen Vorstehers, Herrn E. Kopp, einen Blick hinter die Kulissen werfen. Verweilen wir vorerst im Publikumsraum, wo zu Großverkehrszeiten bis zu 17 Beamte an gegen 2800 Personen die verschiedensten Ratschläge über Reise und Aufenthalt erteilen, in- und ausländische Rundreisebillets, Ferien- und Generalabonnements verkaufen oder über Gesellschaftsreisen orientieren. Eine Spezialaufgabe des Basler Auskunftsbüros ist die hierher zentralisierte Platzreservierung in Zügen, die direkte Wagen nach dem Ausland mitführen, eine Institution, die heute mehr denn je beansprucht wird, gilt es doch täglich bis zu 800 Reservierungskarten auszufertigen und in den Wagen anzubringen. Der halbrunde Vorbau nach dem 1. Perron birgt einen separaten Raum zur Entgegennahme von Fundaschen und Überweisungen. Äußerlich ist dieser Zusatzbau dank seinen erleuchteten Vitrinen für die an dieser Stelle



A gauche: Monument en l'honneur de E. Huber-Stockar, pionnier de l'électrification des CFF, sculpté par Franz Fischer, à la gare de Flüelen.

Links: Selbst an der Ausschmückung von Bahnhofplätzen waren die SBB maßgebend beteiligt: das zu Ehren des Pioniers der SBB-Elektrifikation, E. Huber-Stockar, von Franz Fischer geschaffene Denkmal bei der Station Flüelen. Photo: Kasser