Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 36 (1944)
Heft: 12

Artikel: Les prestations de nos chemins de fer en temps de guerre
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-384419

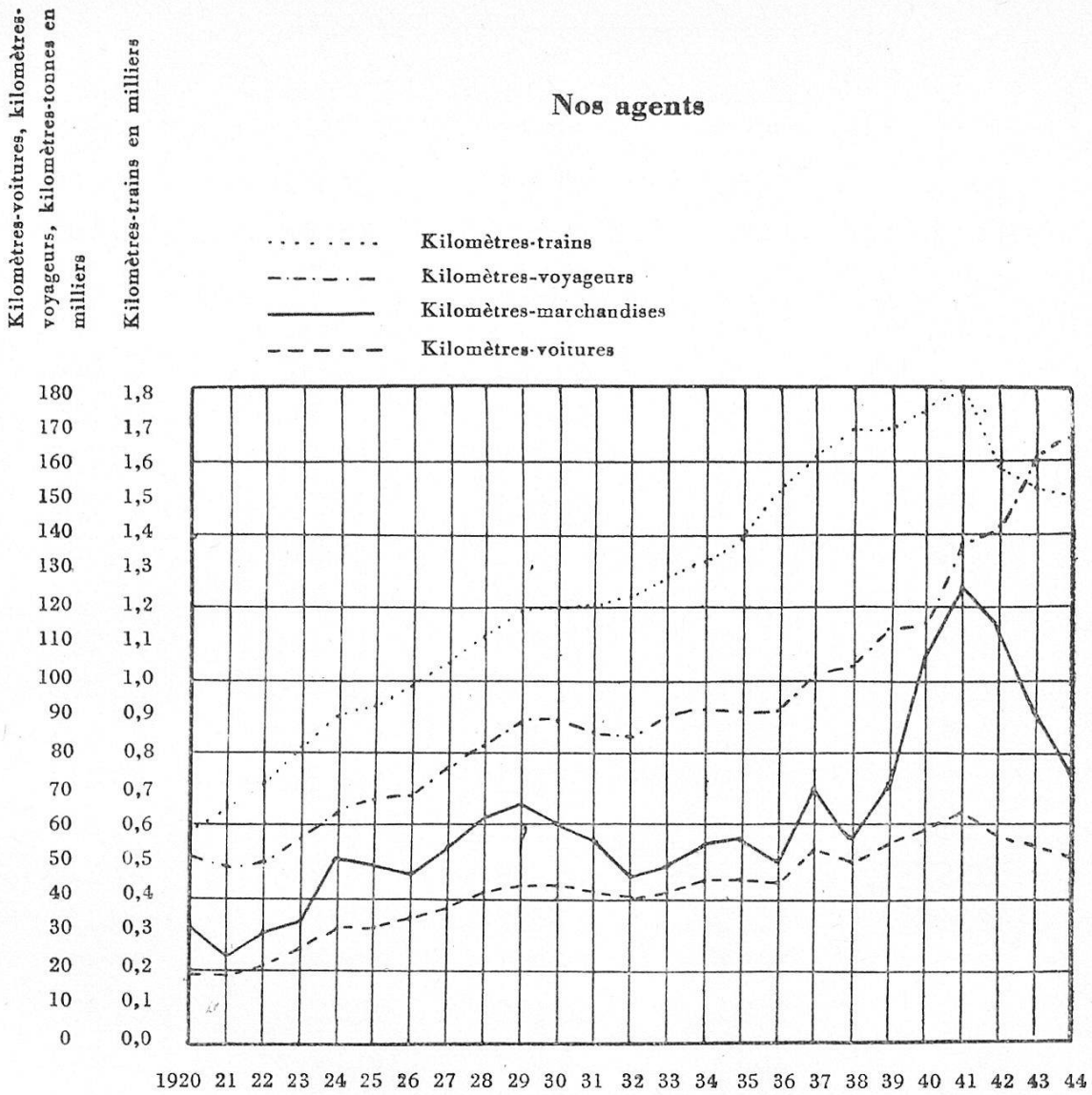
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 16.07.2025

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



Les prestations de nos chemins de fer en temps de guerre.

Sixième année de guerre! Et, malgré cela, nos chemins de fer continuent de circuler comme si nous n'avions rien modifié à nos habitudes de vie. Pourtant, il suffit de jeter un regard au delà des frontières pour se rendre compte que le trafic ferroviaire se ressent profondément de la guerre et qu'avant le conflit on a entièrement méconnu le rôle des chemins de fer dans les pays belligérants. On a sous-estimé leur importance pour les transports militaires et civils et l'on a exagéré les conséquences des bombardements aériens. On avait prophétisé que les destructions immobiliseraient en grande partie les chemins de fer. Il a bien fallu se

rendre à l'évidence que, même dans les pays où les raids aériens avaient été nombreux, le trafic ferroviaire se poursuivait de manière relativement satisfaisante. On s'est rendu compte que les installations détruites étaient réparées plus rapidement qu'on ne l'avait escompté et que les voies provisoires construites pour détourner le trafic étaient établies plus rapidement qu'on ne l'avait prévu. Quoi qu'il en soit, aujourd'hui encore, bien que la guerre aérienne ait atteint son paroxysme, la plupart des transports de troupes continuent d'être effectués par chemins de fer. Ceux-ci sont restés, malgré la guerre, l'instrument par excellence des transports en masse. D'ailleurs, les expériences faites montrent que les routes ne sont pas moins soumises aux attaques aériennes que les voies ferrées. De plus, nos chemins de fer ont démontré qu'ils étaient — et qu'ils restent — parfaitement en mesure d'assurer dans les meilleures conditions tous les transports de l'armée.

Pendant cette guerre, le volume du trafic s'est constamment accru. Rappelons notamment que la récolte record de cet automne a eu pour conséquence un trafic extraordinairement élevé, qui s'est poursuivi pendant les premiers mois d'hiver. Non seulement les transports de pommes de terre et de betteraves à sucre, mais encore la récolte extraordinairement abondante des fruits ont posé de grosses exigences aux chemins de fer. Dans l'espace d'un mois et demi, 30 000 wagons de fruits à cidre ont été dirigés des centres de ramassage vers les entreprises qui en assurent la transformation.

Quant au trafic de transit, il a atteint un maximum de 8 millions de tonnes dans l'espace d'un an.

Ces derniers temps, les chemins de fer ont dû s'adapter à l'accroissement considérable du trafic voyageurs. Le nombre des personnes transportées d'août à octobre a atteint 48,2 millions contre 45,1 millions au cours de la période correspondante de l'année précédente. Par rapport à 1936, le nombre des voyageurs s'est accru de 63% en 1943 et de 80% en 1944.

Bien que nous ne puissions donner, pour des raisons évidentes, aucune indication sur les transports militaires, personne n'ignore qu'ils ont atteint une ampleur extraordinaire.

Enfin, les chemins de fer ont rendu d'immenses services à la Croix-Rouge. Il n'est que de songer aux transports de réfugiés, d'internés et de grands blessés.

Si le transport des marchandises a diminué en transit, il a par contre augmenté — y compris le transport des bagages, des animaux vivants et des colis postaux — en trafic intérieur; il a totalisé 17,2 millions de tonnes pendant les dix premiers mois de 1943 contre 10,25 millions de tonnes seulement au cours de la période correspondante de 1936.

En un mot, la guerre a permis aux chemins de fer de démontrer de manière éclatante leur capacité de rendement et d'épargner au pays maintes difficultés. Cela n'a pas laissé d'impressionner l'opinion publique. Nous sommes donc en mesure d'espérer que

notre réseau continuera, après la guerre, de remplir à la satisfaction de tous les tâches qui lui incombent. Mais il faut aussi, pour cela, que l'Etat ne néglige rien pour faciliter autant que possible leur exploitation. L'assainissement doit y contribuer.

Si les C.F.F. n'avaient pas été électrifiés, la situation serait bien différente.

L'électrification des C. F. F. peut être considérée comme l'une des plus importantes et les plus efficaces mesures de rationalisation de notre réseau national. Elle a permis d'abaisser dans des proportions considérables les dépenses de combustibles, de lubrifiants, les frais d'entretien du matériel, des gares, des tunnels, les dépenses pour le service des locomotives, du fait que les temps de parcours sont plus réduits, que les locomotives électriques sont plus puissantes que les machines à vapeur (d'où diminution du service de renfort en tête et en queue), en outre parce qu'elles sont toujours prêtes à entrer en service (tandis que les machines à vapeur doivent être chauffées d'avance), qu'elles n'ont pas besoin d'être tournées quand elles changent de direction et enfin parce que les locomotives et autres véhicules électriques peuvent être conduits par un seul agent; en outre, en raison de l'accroissement de la vitesse, le nombre des voitures, fourgons et wagons peut être réduit, ainsi que le personnel d'accompagnement.

L'électrification des Chemins de fer fédéraux a engagé nombre d'entreprises étrangères à suivre leur exemple. Le peuple suisse — qui demandait instamment la traction électrique — n'a pas hésité à mettre à la disposition des C. F. F. les capitaux dont ils avaient besoin. De 1921 à 1925, il n'a pas souscrit moins de six emprunts de l'électrification.

Sans l'électrification, les Chemins de fer fédéraux et l'économie nationale se trouveraient dans une situation désespérée. En 1940 seulement, elle a permis aux C. F. F. d'économiser 1 million 120 000 tonnes de charbon à fr. 98.50 la tonne, c'est-à-dire 110 millions de francs, somme qui se serait sans cesse accrue au cours des années suivantes, sans compter qu'il n'aurait pas été possible de se procurer le charbon indispensable.