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

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse**

Band (Jahr): **36 (1944)**

Heft 12

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-384420

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

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.