

Objekttyp: **FrontMatter**

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

Band (Jahr): **42 (1950)**

Heft 4

PDF erstellt am: **01.06.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

# REVUE SYNDICALE SUISSE

ORGANE MENSUEL DE L'UNION SYNDICALE SUISSE

N° 4 - AVRIL 1950

42<sup>me</sup> ANNÉE



## Le problème des transports en Suisse

Par *Robert Bratschi*, conseiller national,  
président de l'Union syndicale suisse

### I

Les difficultés dans lesquelles les transports se sont débattus en Suisse pendant les vingt années qui séparent les deux guerres constituent l'un des plus importants parmi les problèmes que notre pays a dû affronter pendant cette période.

L'ouverture des hostilités en 1939 a modifié la situation. L'approvisionnement insuffisant du pays en carburants a réduit toujours davantage l'importance des transports routiers, dont l'activité a dû être restreinte de manière draconienne. D'autre part, le volume global des transports a rapidement diminué. Les chemins de fer ont eu la possibilité de démontrer leur capacité de rendement et leur faculté d'adaptation. Malgré un équipement technique insuffisant et un personnel dont les effectifs avaient été trop fortement réduits au cours des années trente, le rail a fait face pour ainsi dire sans accroc — mais non sans difficultés — aux tâches nouvelles. Les plus hautes autorités civiles et militaires ont célébré comme il convenait les mérites des chemins de fer et de leurs agents. La presse, qui en temps ordinaire ne leur ménageait pas les critiques, a fait chorus. On a tout particulièrement insisté sur le fait que le haut degré d'utilisation du matériel roulant a permis aux chemins de fer d'équilibrer leurs recettes et leurs dépenses non seulement sans emprunt et sans aide financière de l'Etat, mais aussi sans relèvement des tarifs.

On a profité de cette situation pour procéder à ce que l'on a appelé l'assainissement des Chemins de fer fédéraux. En réalité, la Confédération n'a fait que rembourser, en les capitalisant, les charges étrangères au chemin de fer qui avaient été injustement