

Préface

Autor(en): **Zipfel, O.**

Objektyp: **Preface**

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

Band (Jahr): - **(1944)**

Heft 4

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.



«Planung und Arbeit», von Hans Erni, Luzern. Geschaffen für den Kalender 1944 des Art. Instituts Orell Füssli AG., Zürich. — H. Erni: «Plan et exécution».

PRÉFACE

Cent ans déjà ont passé depuis le jour où le premier train parvint d'Alsace à Bâle, ouvrant ainsi un chapitre de notre histoire que nous nommons aujourd'hui, non sans raison, « le bon vieux temps ».

L'aménagement de notre propre réseau ferroviaire, bientôt après entrepris, et des liaisons postales venues le compléter, procura durant bien des années au pays tout entier de larges occasions de travail et de gain, et depuis encore, plusieurs dizaines de milliers de travailleurs continuent à trouver un emploi assuré dans les entreprises de transport. Mais il est un autre aspect, tout aussi important, de ce développement : le contact qui s'établit dès lors entre notre pays et les grandes voies de communication européennes et mondiales. Les bases étaient ainsi données, qui ont permis de faire de la Suisse un état industriel moderne et un centre de trafic. Les hôtes étrangers découvrirent les beautés de notre pays, le tourisme prospéra, stimulant à son tour notre industrie du bâtiment, nos métiers, notre agriculture. Les garanties d'emploi relativement assurées de la sorte eurent pour effet un grand accroissement de la population et, malgré le manque d'espace, une augmentation constante du bien-être.

La première guerre mondiale et les crises économiques qui lui succédèrent mirent un terme à cette évolution. Nos transports et notre tourisme eurent aussi à en pâtir. L'impétueux essor de la circulation automobile et l'aménagement des routes qu'il nécessita, le rattachement de la Suisse à la navigation rhénane et le développement de l'aviation civile procurèrent, il est vrai, de nouvelles occasions de travail qui permirent d'endiguer les crises, mais chemins de fer et hôtellerie se sont trouvés depuis bien des années aux prises avec des difficultés sans cesse plus grandes et dans l'impossibilité d'assurer le renouvellement régulier de leurs installations et de leur matériel.

Que nous réserve l'après-guerre ? Personne ne saurait le dire. Nous ne savons

qu'une chose : la nécessité qu'il y a pour nous à ce que l'appareil de nos transports et de notre tourisme — chemins de fer, routes, aviation, hôtellerie, etc. —, qui furent si longtemps la base de notre essor économique, soit au moment voulu dans le meilleur état possible. Mais nous avons conscience d'une autre chose encore : l'aménagement et la modernisation de cet appareil doivent être mis au service de la lutte destinée à prévenir le chômage en créant des occasions de travail. La Confédération doit donc se garder, ici comme ailleurs, d'ouvrir la source des subventions avant que les circonstances ne le requièrent impérieusement. Par contre, il faut déterminer avec soin, dès maintenant, les travaux à exécuter et leur répartition, et prévoir tout le nécessaire pour que l'Etat puisse intervenir immédiatement, en cas de chômage, avec une exacte connaissance de tous les facteurs. Mais la Confédération n'est pas seule à devoir se préparer ; c'est le devoir aussi des cantons, des corporations de droit public et de l'économie privée, bref de tous ceux qui ont affaire aux transports et au tourisme. Il ne faut pas cependant que le souci de procurer des occasions de travail entraîne une hypertrophie de l'appareil de nos communications, imposant durablement des charges excessives à l'ensemble de notre économie. Le soin de prévenir de telles conséquences revient à des commissions spéciales d'experts, qui sont au travail depuis plusieurs mois déjà.

On pourra voir à la Foire d'échantillons de Bâle le stade atteint par les préparatifs visant à procurer des occasions de travail dans le domaine précité. C'est notre tâche à tous d'adapter l'appareil de nos transports et de notre tourisme aux exigences de l'heure, sans nous bercer d'illusions fallacieuses et en évitant tout investissement erroné, mais avec la ferme volonté de prévenir les maux du chômage.

O. Zipfel, Délégué fédéral à la Création d'occasions de travail.