

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

**Artikel:** Si les C.F.F. n'avaient pas été électrifiés, la situation serait bien différente  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-384420>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 25.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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.