Le rôle économique des CFF

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1936)**

Heft 11

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-779489

Nutzungsbedingungen

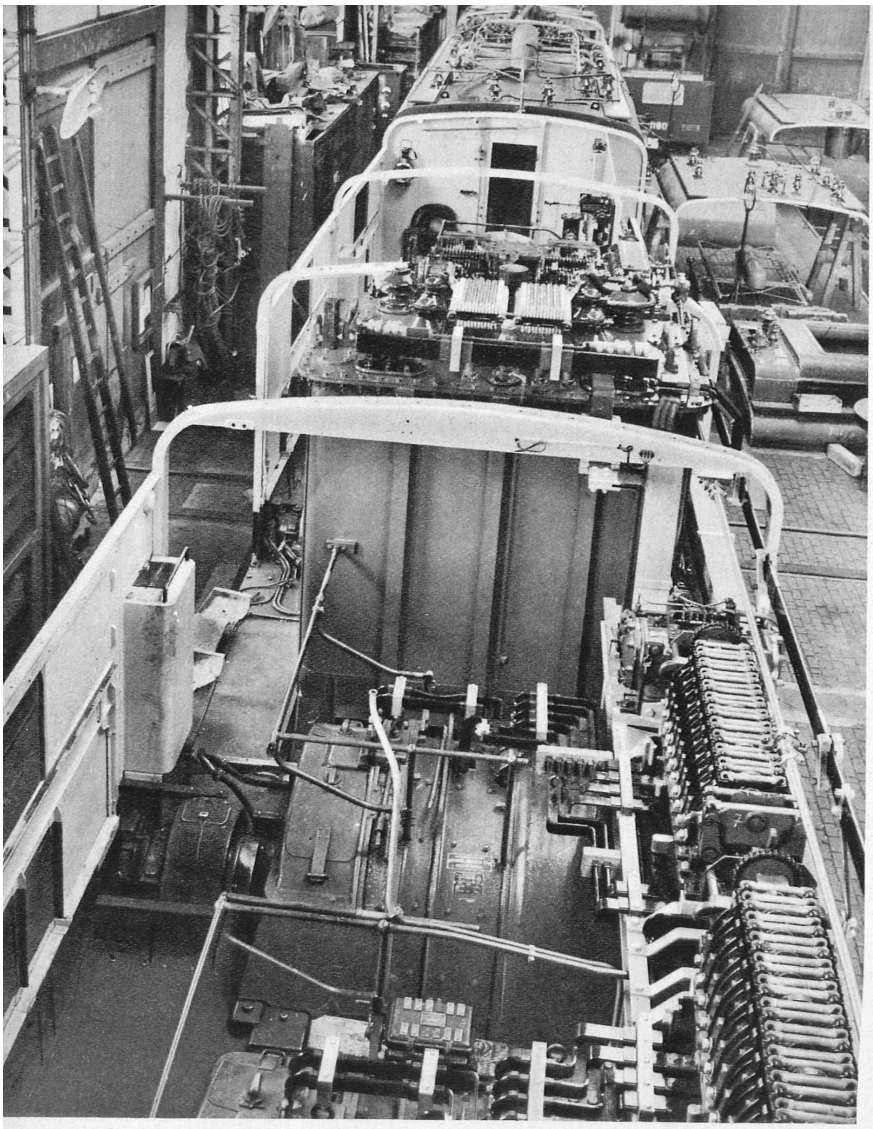
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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

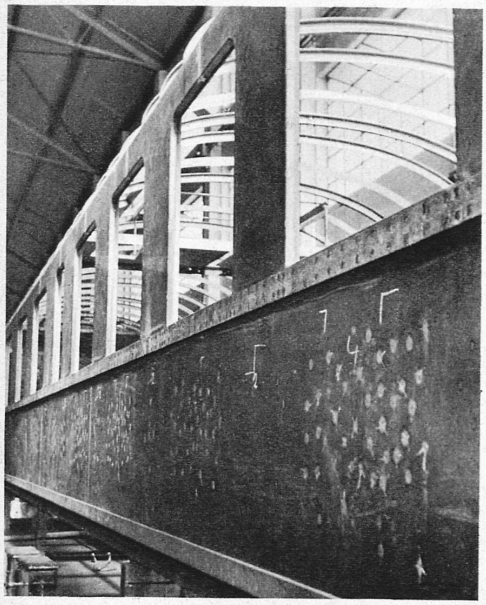
http://www.e-periodica.ch



Lokomotivbau Brown Boveri – Montage des automotrices Brown Boveri

Le rôle économique des CFF

Nos lecteurs n'ont pas à redouter d'être ensevelis sous un morceau de statistiques destinées à faire apparaître à leurs yeux l'importance des chemins de fer fédéraux comme distributeurs de commandes pour l'industrie et l'artisanat suisses. Les chiffres sont toujours un peu abstraits et leur juxtaposition a l'aspect sec et revêche de la comptabilité, tandis que les rapports entre les chemins de fer et l'économie privée sont si vivants et animés qu'ils impressionnent moins par l'ampleur des montants entrant en considération que par la multiplicité des travaux confiés à l'activité privée. Les commandes des chemins de fer fédéraux ne peuvent plus aujourd'hui être séparées de la vie économique en Suisse, car d'innombrables existences — même sans tenir compte des engagements au service des C F F — sont intimément liées au programme de travail des chemins de fer.



Waggonbau Schlieren – A la fabrique de wagons de Schlieren

Il est à peine besoin de parler ici de la construction des locomotives et des wagons, qui dépendent des commandes des chemins de fer. Ici la relation est si apparente et évidente qu'elle se passe de commentaire. D'autre part aucune transformation importante du réseau des voies ferrées, aucune construction de pont, aucun percement de tunnel, aucune construction nouvelle ne s'effectue sans que l'économie privée ne soit chargée d'en exécuter la plus grande partie. Par suite de la diminution du personnel des C F F qui, en 1920, constituait encore une importante armée de 40,000 hommes, aujourd'hui réduite à 28,500, des travaux naguère exécutés par les propres moyens des chemins de fer fédéraux (comme les grandes transformations des voies ferrées) sont désormais confiés à des maisons privées.

Mainte entreprise est aujourd'hui redevable aux C F F d'avoir pu traverser les temps de crise les plus durs, précisément parce que les chemins de fer ont dû faire exécuter leurs travaux de renouvellement indispensables, indépendamment de la dépression qui pèse sur eux également d'une façon si menaçante.

Ce ne sont du reste pas seulement les grandes maisons qui se sont trouvées en mesure, grâce aux commandes des C F F, de procurer du travail à leurs ouvriers. Les artisans voient également dans les chemins de fer fédéraux un de leurs meilleurs clients. Prenons un exemple: on trouve 758 gares et stations le long des voies ferrées des C F F. Or chaque année on leur consacre 1 % des frais de construction pour des travaux de rénovation et de réparation. Pour les grandes gares, il s'agit là de montants variant entre fr. 20,000 et fr. 30,000 et pour les petites stations de fr. 2000 à fr. 3000, c'est-à-dire de sommes qui comptent pour l'artisanat local. Les dirigeants des chemins de fer font largement appel aux artisans. Les serruriers, les menuisiers, les vitriers, les maçons, les couvreurs — pour ne mentionner que quelques spécialistes — savent combien il est inexact de prétendre, pour les chemins de fer en particulier, que la mécanisation des entreprises enlève du travail à l'artisanat.

En fait le chemin de fer contribue plus qu'aucune autre entreprise à créer des occasions de travail. Il convient de ne pas l'oublier, tout spécialement aujourd'hui, où la recherche des possibilités de travail constitue le point de départ de tout programme économique.