

Objekttyp: **FrontMatter**

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

Band (Jahr): **19 (1927)**

Heft 3

PDF erstellt am: **15.05.2024**

### **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

19<sup>me</sup> année

MARS 1927

N° 3

## La situation financière des Chemins de fer fédéraux

Par *Robert Bratschi.*

### I.

Les Chemins de fer fédéraux sont la plus grande entreprise d'Etat de notre pays. Aussi leur situation financière revêt-elle une grande importance pour le crédit général du pays et pour la situation du change suisse. Il est vrai qu'il existe une disposition légale, en vertu de laquelle les Chemins de fer fédéraux doivent se subvenir à eux-mêmes. Le fisc ne doit leur allouer aucune subvention; par contre, les bonis réalisés par les Chemins de fer fédéraux doivent être utilisés entièrement pour l'amélioration de l'exploitation et de l'administration ainsi que pour la réduction des tarifs. Cependant, la Confédération est garante des engagements des Chemins de fer fédéraux. En cas de nécessité, c'est elle qui aurait à répondre de ces engagements.

A fin 1925, les dettes fixes et flottantes des Chemins de fer fédéraux s'élevaient à 2,6 milliards de francs. Le compte d'établissement, y compris les constructions non terminées, se monte à la somme de 2,38 milliards de francs. A l'actif figure un poste désigné « sommes à amortir », atteignant la somme de 235 millions de francs. Ce poste est une « non-valeur » et doit disparaître du bilan aussitôt que possible.

Le compte d'établissement se compose de la somme payée pour le rachat et des dépenses faites depuis le rachat des chemins de fer pour le développement du réseau et le complètement du matériel roulant. Pour le développement du réseau (établissement de nouvelles lignes et extension des lignes existantes par l'installation de voie double, la construction et la réfection de gares, le renforcement de ponts, la construction d'installations de sûreté de tous genres, etc.), il a été employé la somme de 590 millions de francs. Pour le matériel roulant, non compris l'électrification, on a dépensé 200 millions de francs. Jusqu'à fin 1928, l'électrification des