

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **3 (1929)**

Heft 12

PDF erstellt am: **22.07.2024**

### **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.

# Effets de l'électrification, de la rationalisation et du développement du trafic aux chemins de fer fédéraux

La statistique donne, par agent de l'exploitation :

|                                                | En 1913<br>(37 876 agents) | En 1928<br>(32 880 agents) | Augmentation<br>des prestations<br>par agent * |
|------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------------------------|
| 1. Kilomètres-locomotives . . . . .            | 1 303                      | 1 411                      | 8 % **                                         |
| 2. Tonnes kilométriques brutes . . . . .       | 237 317                    | 329 529                    | 39 %                                           |
| 3. Kilomètres-trains . . . . .                 | 1 035                      | 1 135                      | 10 % **                                        |
| 4. Kilomètres-essieux de wagons . . . . .      | 33 098                     | 41 314                     | 24 %                                           |
| 5. Nombre de voyageurs . . . . .               | 2 496                      | 3 642                      | 45 %                                           |
| 6. Kilomètres-voyageurs . . . . .              | 61 631                     | 83 654                     | 35 %                                           |
| 7. Tonnes de marchandises . . . . .            | 396                        | 579                        | 46 %                                           |
| 8. Kilomètres-tonnes de marchandises . . . . . | 36 793                     | 63 123                     | 72 %                                           |



\* Une nouvelle loi, entrée en vigueur en 1919, a réduit de 15 % la durée moyenne du travail.

\*\* L'accroissement des parcours n'est ici que de 8 et de 10 %, parce que les locomotives électriques sont beaucoup plus puissantes que les locomotives à vapeur. Le poids moyen remorqué par une locomotive a été de 215 tonnes en 1913, et de 270 tonnes en 1928.

## Les chemins de fer fédéraux transportent moins cher qu'avant la guerre

La vie coûte actuellement 61 % de plus qu'avant la guerre. Cependant, les marchandises ne paient en moyenne, par kilomètre, que 31,6 % de plus qu'en 1913. Rapporté à la valeur réduite de l'argent, le prix d'un transport n'est donc aujourd'hui, à parcours égal, que de 81,7 % de celui d'avant la guerre. Pour les voyageurs aussi, le rapport est très favorable.

Légendes des colonnes :

-  L'évolution des tarifs depuis 1913.
-  L'évolution des prix de transport des marchandises, compte tenu de la puissance d'achat réduite de l'argent.

