

**Zeitschrift:** Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse  
**Herausgeber:** Union syndicale suisse  
**Band:** 26 (1934)  
**Heft:** 3  
  
**Rubrik:** Économie politique

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 10.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Economie politique.

## Le développement des chemins de fer en Suisse.

En complément de l'article du camarade Bratschi sur la répartition du travail entre le rail et la route, nous publions ci-dessous quelques chiffres sur le développement des chemins de fer en Suisse.

Le tableau suivant permet d'établir l'extension prise par les chemins de fer:

Année	Longueur des voies en km				
	Voies normales	Voies étroites	Chemins de fer à crémaillère	Tramways	Total
1845	2	—	—	—	2
1850	25	—	—	—	25
1860	1053	—	—	—	1053
1870	1420	—	—	6	1426
1880	2449	48	27	12	2536
1890	2787	261	66	85	3199
1900	3104	440	149	287	3980
1910	3458	1004	180	423	5065
1920	3619	1459	218	476	5772
1931	3620	1515	245	456	5836

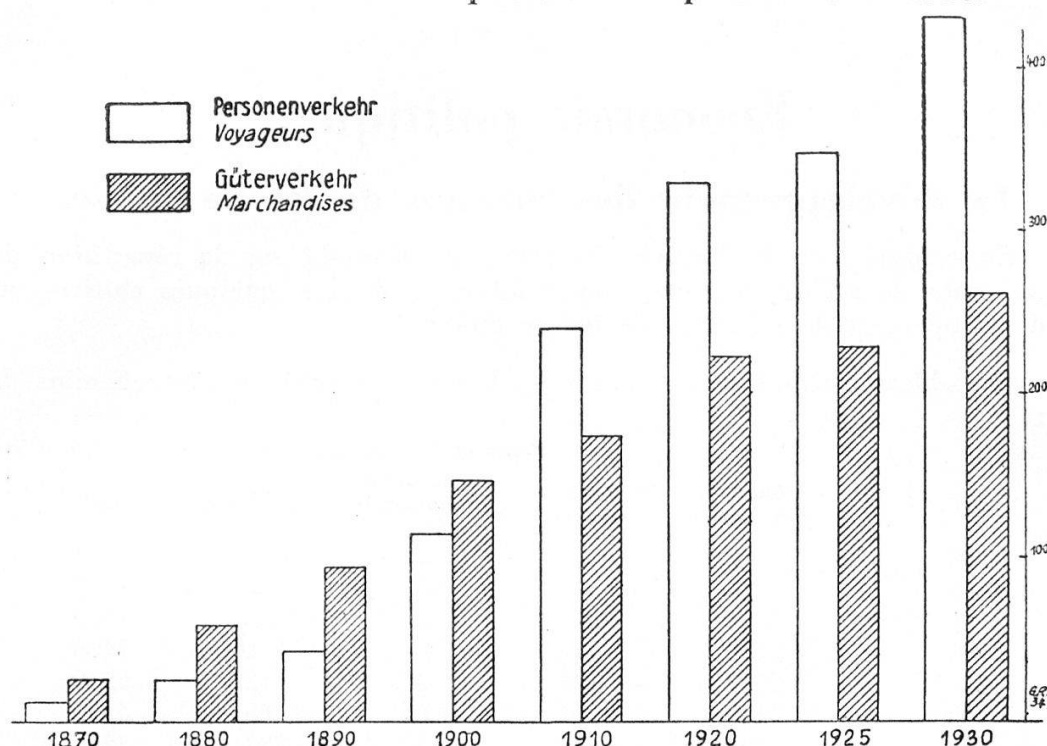
En 1917, la traction électrique était utilisée sur 1761 km en tout, y compris les voies étroites, les voies à crémaillères et les tramways. En 1931, la traction électrique s'étendait déjà sur 4044 km. Dans l'espace de 15 ans, l'augmentation de la traction électrique a été de 130 %. Cette augmentation est naturellement uniquement due au fait que les locomotives à vapeur ont été remplacées par des automotrices, car au cours des dernières 50 années le réseau a augmenté de 80 km à peine. Alors qu'en 1917 le 31 % seulement du réseau était électrifié, en 1931, il s'agissait du 69 %.

La statistique concernant le trafic et les résultats financiers de toutes les entreprises de transport s'établit comme suit:

Année	Voyageurs transportés en 1000	Marchandises transportées par 1000 t	Total des recettes d'exploitat. en millions de francs	Excédent d'exploitat. en millions de francs	Etat du personnel moyenne annuelle
1870	10,773	2,575	33,0	16,4	—
1880	25,498	5,850	60,7	28,7	13,407
1890	42,189	9,468	94,6	42,3	20,126
1900	115,187	14,748	149,6	60,5	30,730
1910	239,533	17,332	239,6	86,3	45,485
1920	329,942	22,383	514,4	50,8	53,337
1925	347,597	22,712	512,2	140,4	48,407
1930	430,063	25,772	561,3	164,6	47,285
1931	430,637	25,236	523,5	132,9	47,165

Les chemins de fer se sont donc développés vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, développement qui s'est poursuivi dans la même mesure au début du XX<sup>e</sup> siècle pour néanmoins ralentir quelque peu durant les 10 dernières années, notamment en ce qui concerne le trafic des marchandises. C'est à ce moment-là que

# Trafic de toutes les entreprises de transport de 1870—1930.



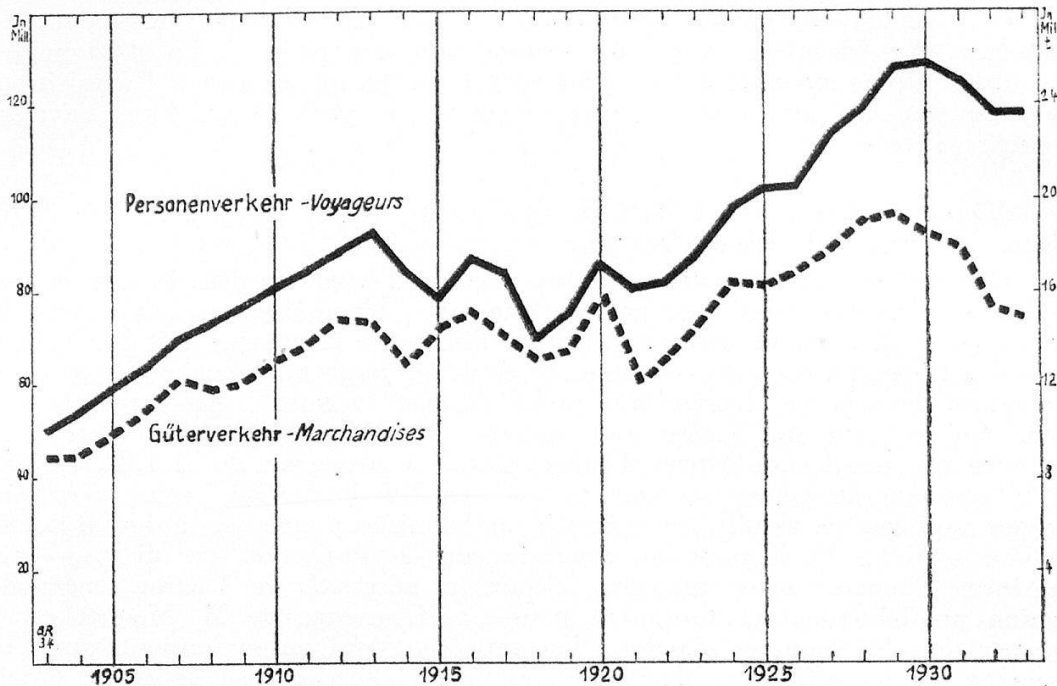
l'automobile fait son apparition comme concurrente et accapare une importante partie de l'augmentation du trafic. Le graphique qui suit permet d'établir que depuis 1890 le trafic des personnes a augmenté plus rapidement que celui des marchandises, ce qui fait que la colonne représentant le nombre des personnes transportées dépasse l'autre depuis 1910. D'autres éléments que le trafic des automobiles ont évidemment contribué à ce développement, citons avant tout le fait que la capacité d'achat du peuple s'étant accrue un nombre toujours plus élevé de personnes a pu voyager en chemin de fer.

Il est intéressant de noter que le trafic est assuré par un personnel à peine plus nombreux qu'il y a 20 ans bien que le trafic des voyageurs a doublé et que les quantités de marchandises transportées sont de 50 % plus nombreuses qu'en 1910. La chose n'est possible qu'en raison de l'intense rationalisation à laquelle les entreprises de transport ont été soumises, et qui fut exagérée surtout aux C. F. F.

Nous publions ci-dessous quelques chiffres sur le développement des chemins de fer fédéraux suisses, soit à partir de 1903, époque où l'étatisation des lignes les plus importantes était terminée.

Année	Voyageurs transportés en 1000	Marchandises transportées par 1000 t	Total des recettes d'exploitat. en millions de francs	Excédent d'exploitat. en millions de francs	Etat du personnel moyenne annuelle
1903	50,011	8,916	111,2	38,3	24,868
1910	80,625	13,142	187,6	70,5	34,687
1915	78,029	14,563	176,3	50,7	35,159
1920	86,080	15,830	394,0	35,7	38,689
1925	101,828	16,437	385,9	109,9	35,103
1930	127,911	18,547	420,5	129,1	34,074
1931	124,273	17,793	389,5	106,2	33,547
1932	116,864	15,273	343,0	69,7	32,514
1933	116,448	14,805	—	—	—

### Trafic des C. F. F. en 1903—1933.



La ligne qui représente le développement annuel du trafic des C. F. F. de 1903 à 1933 s'élève tout droit jusqu'au début de la guerre. Le recul causé par les événements dans le trafic des personnes et en partie des marchandises se maintient jusqu'après la guerre, c'est-à-dire au moment où la grande crise économique fait son apparition. En 1923 se produit une nouvelle impulsion qui dure jusqu'en 1929. De là, la crise sévissant à nouveau, il se produit un nouveau recul du trafic beaucoup plus important dans le transport des marchandises que dans celui des voyageurs; la concurrence de l'automobile n'y est sans doute pas étrangère. En 1933, le nombre de tonnes de marchandises transportées est le même qu'en 1912. Les recettes et l'excédent d'exploitation ont naturellement diminué proportionnellement. Depuis 1920, le personnel est sans cesse réduit et les effectifs sont actuellement ce qu'ils étaient en 1907, alors que le trafic est beaucoup plus intense qu'à cette époque-là.

## Bibliographie.

La Société romande d'éditions S. A. à Lausanne a publié « *L'Alpinisme* », guide pratique, texte et illustration de E. Brodbeck, membre du club alpin. Ce guide est une sorte d'agenda de 380 pages environ, richement illustré et qui contient une superbe carte touristique de la Suisse (ses voies de communications et ses abris) à l'échelle de 1 : 600,000. Sous la devise « Quo non ascendam... sed caute » (jusqu'où ne monterais-je pas..., mais avec précaution) l'auteur que l'on sent alpiniste jusqu'au plus profond de son âme, présente, commente en détail l'art si répandu de l'alpinisme dans notre beau pays. Dans un style clair et net il dépeint la montagne, il donne une leçon de choses sur sa nature, ses dangers, ses abris, la topographie, le tout accompagné de clichés des plus intéressants. Des chapitres très complets sur l'orientation en montagne, les prévisions du temps avec de très belles photographies sur les divers aspects du ciel, l'équipement pour les courses en montagne, les ascensions, la varappe,