

<b>Zeitschrift:</b>	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Verkehrszentrale
<b>Band:</b>	- (1936)
<b>Heft:</b>	11
<b>Artikel:</b>	Le rôle économique des CFF
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-779489">https://doi.org/10.5169/seals-779489</a>

### 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

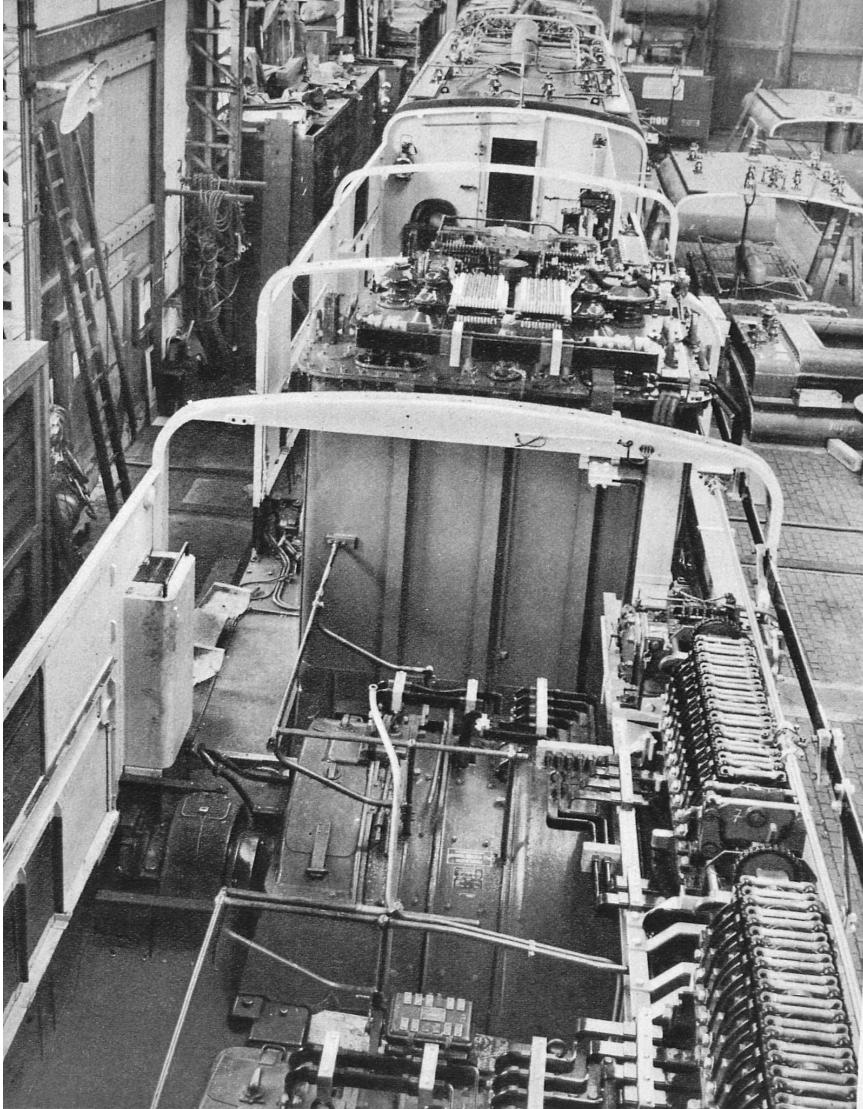
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 14.02.2026

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



pendent 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 CFF 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 CFF 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, in-



## Le rôle économique des CFF

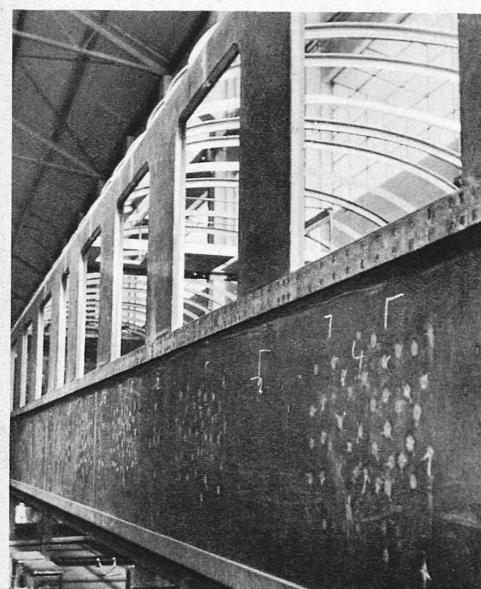
Nos lecteurs n'ont pas à redouter d'être ensevelis sous un morceau de statistiques destinées à faire apparaître à leurs yeux l'importance des chemins de fer fédéraux comme distributeurs de commandes pour l'industrie et l'artisanat suisses. Les chiffres sont toujours un peu abstraits et leur juxtaposition 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 CFF — sont intimement liées au programme de travail des chemins de fer. Il est à peine besoin de parler ici de la construction des locomotives et des wagons, qui dé-

dépendamment 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 CFF, 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 CFF. 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.



Waggonbau Schlieren — A la fabrique de wagons de Schlieren