

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1942)

Heft: 6

Artikel: Les chemins de fer en Suisse et la guerre

Autor: H.W.Th.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-776492>

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: 14.01.2026

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



A la minute, les chemins de fer accomplissent leur grande tâche nationale, en dépit des difficultés des temps actuels. Le personnel veille avec une conscience inlassable à la sécurité des transports. Le trafic voyageurs et marchandises est assuré par des réserves de matériel presque inépuisables".
Auf die Minute genau bewältigen die Bahnen auch unter den Erschwerissen der Kriegszeit ihre große nationale Aufgabe. Unverdrossen und pflichtgetreu wacht ein tüchtiges Personal über der Sicherheit des Betriebes, und fast unerschöpflich scheinen die Reserven an Rollmaterial, das für Reisende und Güter bereitsteht.

Les chemins de fer en Suisse et la guerre

Dès les premiers jours de la guerre, les chemins de fer se sont trouvés en face d'une lourde tâche. Il y eut d'abord une forte augmentation du trafic ordinaire marchandises et voyageurs, puis, lorsque le rationnement de l'essence vint paralyser la circulation des véhicules automobiles, ce sont encore les chemins de fer qui durent intervenir pour assurer les transports qui ne pouvaient plus se faire sur route. De 1938, dernière année de paix, à 1941, les C.F.F. à eux seuls virent le nombre des voyageurs s'accroître de 113 à 143 millions, soit d'un bon quart, tandis que la distance totale de voyage exprimée en millions de kilomètres passait de 2867 à 3816, soit une majoration d'un tiers. L'accroissement du trafic marchandises est encore bien plus prononcé, puisque le chiffre des kilomètres-tonnes augmente durant la même période de 1.603.000 à 3.530.000, soit de 120 pour cent.

Qui donc aurait pensé du temps de la libre circulation des automobiles que nos chemins de fer seraient capables d'un tel effort? C'est à peine s'ils n'étaient pas considérés dans certains milieux comme un mode de transport vieilli à tout jamais! Aujourd'hui on s'étonne de leurs réserves presque inépuisables, si mal employées avant la guerre, et l'on admire qu'ils puissent subvenir, comme en se jouant, à tant de besoins nouveaux: à l'augmentation du trafic marchandises suisse, à l'affluence des voyageurs, à un énorme trafic marchandises de transit, aux transports militaires presque nuls en temps de paix, voire même à des transports humanitaires en faveur des victimes de la guerre. Mais pour cela, force est de pousser à l'extrême l'emploi du matériel roulant, de majorer le chiffre d'heures de marche des locomotives, sans parler de l'immense effort humain qu'exige l'accomplis-



Chacun trouvera sa place, que ce soit jour de fête, début de vacances ou mobilisation! Grâce à la souplesse de leur organisation et aux ressources techniques dont ils disposent, les chemins de fer sont à même de faire face aux plus grandes pressions.

Ob es ein großes Fest, der Tag des Ferienbeginnes in einer Großstadt, die erste Stunde einer Mobilmachung sei — die Bahnen sind jedem Massenandrang gewachsen und beweisen jedesmal von neuem die Elastizität ihrer Betriebseinrichtungen und ihrer Organisation, die jedem Stoßverkehr standhalten.

Censure N° VI 11567 SN



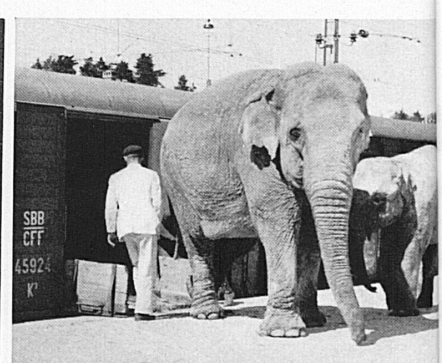
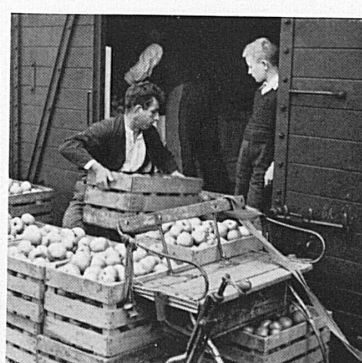
Les wagons se succèdent, chargés de bois de nos forêts. — Les matériaux de construction se font rares, le combustible fait défaut, les réserves de carburant s'épuisent, pour remplacer toutes ces choses, et bien d'autres encore, il faut du bois, toujours du bois et des trains pour le transporter.

Aus unsern Wäldern bringen die Bahnen Wagen um Wagen, Zug um Zug das Holz heran, das uns in der Zeit der Knappheit an andern Konstruktionsmaterialien zum wieder hochgeschätzten Baustoff geworden ist, als Heizmaterial die gewaltige Lücke in unserer Kohlenversorgung stopfen hilft, neustens sogar Treibstoffe für Motorfahrzeuge liefert und in hundert andern Verwendungen nicht mehr erhältliche Werkstoffe ersetzt.

sement de ces grandes tâches d'intérêt national. C'est au personnel des chemins de fer qu'en revient le mérite; chacun fait son devoir avec une conscience inlassable; tandis que le trafic ferroviaire doublait, l'augmentation du personnel atteignait à peine 6 pour cent.

On ne s'est guère rendu compte dans le public de la situation précaire où nous nous sommes trouvés par moment dans le domaine des transports. Les journaux signalaient en passant que la crise internationale des transports nous obligeait à aller chercher avec notre propre matériel roulant les marchandises d'importation qu'on nous livrait autrefois en Suisse. Mais savez-vous que 272.000 wagons ont franchi nos frontières de septembre 1939 à juillet 1942 à destination des ports de mer et nous sont revenus chargés de denrées alimentaires et de matières premières pour notre industrie? Les C. F. F. furent certes bien inspirés en complétant peu avant la guerre leurs réserves d'exploitation; ils firent preuve de sagesse et de prévoyance contribuant ainsi pour une large part à préserver notre peuple du besoin.

Mais les ressources des chemins de fer ne sont pas infinies, ni même celles des C. F. F. Voici plus de trois ans qu'on vit sur les réserves sans pouvoir les reconstituer. Pour entretenir le réseau on en est réduit à des moyens de fortune; soigner le cailloutage, réparer la voie tant bien que mal avec d'anciens rails, c'est tout ce qu'on peut faire depuis que l'importation des rails, autrefois de 15.000 tonnes a passé à quelques centaines. Des traverses métalliques, n'en parlons pas; il ne faut plus même songer à en obtenir. Quant aux importations de charbon, elles permettent à peine de faire face aux besoins de la traction à la vapeur et l'électrification des lignes souffre aussi de la carence des matières premières: des poteaux de bois remplacent les pylônes et les fils conducteurs sont de fer, tout au plus enveloppés d'une chemise de cuivre. L'usure des sabots de freins se fait également sentir, sans parler des courroies des dynamos — un détail, pensez-vous, mais qui a de l'importance puisqu'il met en cause l'éclair-



Toutes les branches de l'économie ont recours aux services des chemins de fer qui jamais ne leur font défaut. Qu'il s'agisse des gros transports de betteraves du Seeland, de l'approvisionnement des villes en denrées périssables, du trafic saisonnier des produits agricoles — de la corbeille de cerises au sac de pommes de terre — ou encore du transport d'encombrants voyageurs tels que les éléphants d'un cirque, toujours nos chemins de fer y mettent l'empressement et la conscience qu'on leur connaît.

Allen Zweigen unserer Wirtschaft dienen die Bahnen in gleich williger Weise. Sie bewältigen den Großverkehr der Zuckerrüben-Kampagne im Seeland* so gut wie die Fleischversorgung der einzelnen Städte und Landesteile aus viehreichen andern Gebieten, und neben dem sommerlichen und herbstlichen Verkehr mit den vielgestaltigen Landesprodukten von der Erdbeere oder Kirsche bis zur Kartoffel erledigen sie auch den absonderlichen Transportauftrag für einen Zirkuselefanten mit nie versagender Anpassungsfähigkeit.

age nocturne et du même coup l'exploitation elle-même qui ne se conçoit guère sans lumière.

Doit-on s'étonner dès lors qu'il ait fallu réduire quelque peu le nombre des trains, demander à la clientèle qu'elle renonce à certaines commodités, à tel ou tel transport à prix réduit? Certes, personne ne songe à se plaindre d'inconvénients dictés par l'intérêt national et qui ne sont pas comparables aux lourdes restrictions de transports que subissent actuellement les peuples en guerre. On se contente chez nous de supprimer quelques trains, et les wagons seront moins bien chauffés que d'habitude cet hiver.

Qu'est-ce donc à côté de tous les avantages que vous offrent les chemins de fer en Suisse? Leur préoccupation constante, malgré les difficultés actuelles, est d'améliorer les conditions de transports. Ainsi les C. F. F. sont sur le point de supprimer les suppléments de montagne sur les lignes du Gothard et sur d'autres, une mesure qui révèle une politique d'exploitation vraiment large.

Tout ceci les chemins de fer l'ont accompli sans que leurs tarifs subissent la moindre hausse. Pourtant la concurrence de la route était éliminée; mais ils n'ont pas voulu profiter d'une situation qui leur conférerait à nouveau le monopole des transports pour invoquer la loi de l'offre et de la demande. Depuis que les chemins de fer fonctionnent à plein rendement les frais généraux, qui n'ont pas augmenté dans la même mesure que le trafic, se répartissent sur des recettes beaucoup plus considérables. Or c'est le public seul qui bénéficie de cette réduction proportionnelle des frais, puisque les chemins de fer ne l'ont pas fait participer jusqu'ici, sous la forme d'une majoration des tarifs, aux dépenses toujours plus importantes que comporte le renouvellement du matériel d'exploitation et de construction. Mais à la longue les tarifs actuels devront être révisés, car les réserves de charbon, de rails, de traverses, de lubrifiants, de cuivre, de ciment, de fer et de tant d'autres choses indispensables s'épuisent, tandis que les prix du matériel de remplacement qu'on a toutes les peines à se procurer augmentent dans des proportions invraisemblables. Aussi le peuple suisse doit-il se faire à l'idée d'une hausse des tarifs de ses chemins de fer et se souvenir, quand la question sera posée, que le domaine des transports est pour ainsi dire le seul qui ne connaisse pas encore la courbe ascendante des prix. Il saura sans doute s'accommoder de cette majoration inévitable comme d'un tribut payé à la situation économique mondiale.

En attendant nos trains circulent avec la même régularité qu'autrefois. Le personnel fait son devoir inlassablement et la Suisse restera à jamais le pays d'Europe où, trois ans après le début de la guerre, le trafic ferroviaire se déroulait encore presque sans changement.

H. W. Th.



Les chemins de fer eurent la sagesse de constituer à temps d'importantes réserves de matériaux d'exploitation et de construction — charbon, lubrifiants, rails, traverses, fils de cuivre, roues jumelées — assurant ainsi l'entretien du réseau ferroviaire et du matériel roulant. Grâce à leur personnel et à leurs ressources techniques les chemins de fer ont pu faire face aux besoins accrus des temps de guerre.

Aus klug und vorsorglich angehäuftten Vorräten an Betriebsmitteln und Baustoffen jeder Art — Kohlen und Schmiermittel, Schienen und Schwellen, Kupferdraht und Radsätze und vieles mehr — haben die Bahnen bis heute Unterhalt ihrer Anlagen und Betrieb bestritten, und mit den Kraftreserven ihres Personals haben sie sogar die Mehranforderungen bewältigt, die der Ausfall des Motorfahrzeuges an sie stellte.

Le cycliste est tout heureux de confier sa machine aux chemins de fer, lorsque la pluie ou la nuit l'ont surpris, lorsqu'il rentre de vacances ou qu'il veut éviter la montée d'un col. Le cycle, un nouveau concurrent? Qu'importe, on prend soin d'une bicyclette comme de tout autre colis; le transport s'effectue même à un tarif réduit.

Dankbar vertraut der Radfahrer am Abend seines Wandertages, am Ende seiner Ferien, am Beginn der großen Paßstraße, bei einem plötzlichen Wetterumschlag der Bahn sein stählernes Gefährt zur Weiterbeförderung an. Die Bahn ist ihm ob seiner Schienenflucht nicht gram, betreut sein Rad mit derselben Sorgfalt wie jedes andere Gut und transportiert es sogar zu einem besonders niedrigen Tarif.

De nos jours les wagons quittent la voie ferrée: grâce au truck transporteur routier qui prolonge le rail, ils pénètrent jusque dans les rues tortueuses des plus vieux quartiers de nos villes.

Längst schien der Bedienungsbereich der Bahnen endgültig umgrenzt. Aber der Straßenroller hat ihnen noch einmal eine größere Reichweite verliehen. Wie jene merkwürdigen Fische, die auf der Nahrungssuche aus ihrem heimischen Element ans Land steigen, verlassen ihre Wagen den angestammten Schienenweg, und neustens stoßen sie auf dem vierrädrigen wandigen Rollschmel bis in die winkligen Gassen der ältesten Quartiere unserer Städte vor.

