Le Montreux-Oberland bernois remplace le système de suspension simple par la suspension caténaire = Die MOB ersetzt die einfache Leitung durch die Kettenfahrleitung

Autor(en): **M.M.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1943)**

Heft 2

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-773323

Nutzungsbedingungen

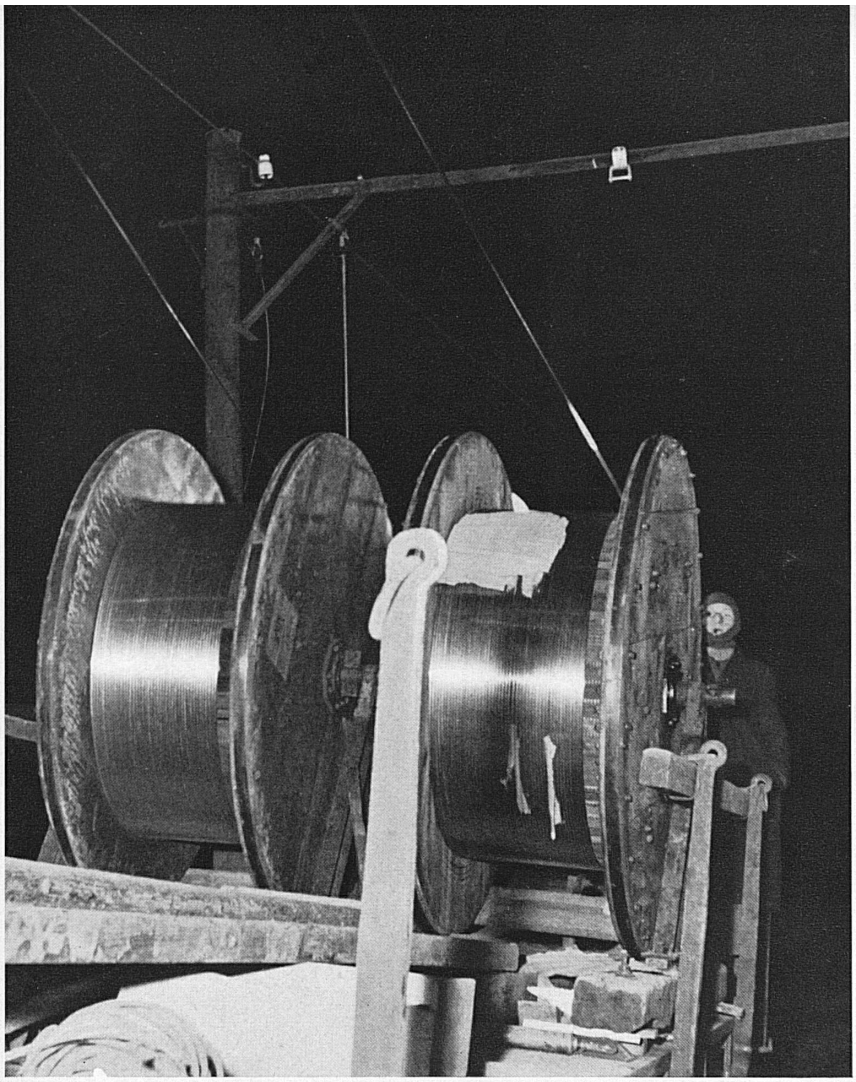
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.e-periodica.ch



laquelle est rendue particulièrement pénible par le froid et la neige. Une première équipe coupe le fil de traverse qui supporte les anciens câbles, tandis qu'une seconde équipe suit sur un wagon à tourelle, précédant lui-même un wagon portant les bobines du nouveau fil. Trois autres équipes procèdent au montage définitif, et tout cela se déroule avec une précision étonnante. Chaque nuit, ce sont de 1200 à 1500 mètres de nouveau câble qui sont posés à la lueur des projecteurs à acétylène, et les équipes ont à peine terminé leur besogne, vers 6 heures du matin, que le premier train vient déjà inaugurer ce travail nocturne.

Ceci n'est qu'un exemple de l'effort immense et constant qui est nécessité par l'entretien d'une ligne de chemin de fer de montagne. Pour être plus obscure que celle — moins pacifique — de tant de leurs camarades, la tâche de ces hommes n'en requiert pas moins un courage et une abnégation qui font d'eux de réels et précieux serviteurs de la collectivité.

M. M.

Le Montreux-Oberland bernois

remplace le système de suspension simple par la suspension caténaire

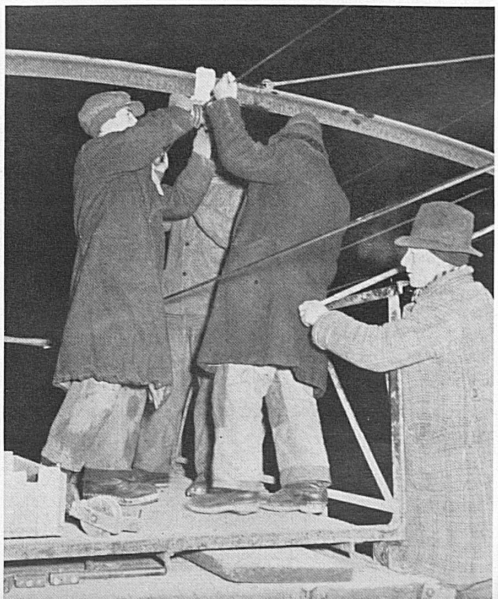
Les voyageurs qui, confortablement installés dans un des wagons du M. O. B., ont admiré les sites que leur offrait l'une des plus belles régions de notre pays, se sont-ils jamais douté des difficultés qu'il a fallu vaincre pour construire ce chemin de fer ? Se rendent-ils compte de celles qu'il faut dompter encore chaque jour pour en assurer l'exploitation ?

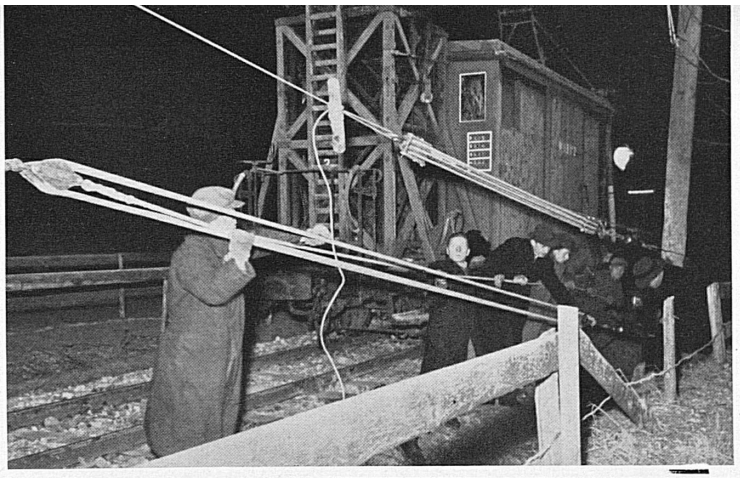
Inauguré le 17 décembre 1901, le M. O. B. n'a cessé depuis lors de se développer. L'accroissement constant du mouvement touristique comme celui des besoins de la population locale, fit que chaque année les trains devenaient plus longs et plus lourds. Tant et si bien qu'il fallut successivement remplacer les rails devenus trop légers par d'autres rails plus solides, redresser des courbes, construire un matériel plus moderne et plus rapide, enfin changer les câbles de traction.

Cette dernière opération semble facile au profane. Erreur: c'est un travail énorme qui doit se faire de nuit pour ne pas interrompre le trafic, et qui s'effectue par secteurs. Sitôt le dernier train du soir passé, les ouvriers se mettent à la besogne,

En haut: Equipe de tirage: Les deux fils de contact (fil de cuivre profilé à 85 mm² de section) sont déroulés en même temps.
En bas, à gauche: Equipe de «tirage»: Redressement du fil de contact au moyen de pinces à profil et de fers à redresser.
En bas, à droite: Equipe de «tirage»: Montage provisoire du fil porteur dans son support et attache provisoire du fil de contact au bras de retenue.

Oben: Die beiden Kontaktdrähte auf dem Bobinewagen werden gleichzeitig ausgelegt.
Unten links: Mit Profilzangen und Richteisen wird der Draht gerade gerichtet.
Sodann erfolgt die vorläufige Montierung des Tragseils am Isolator und des Fahrdrahtes am Spurhalter (rechts).

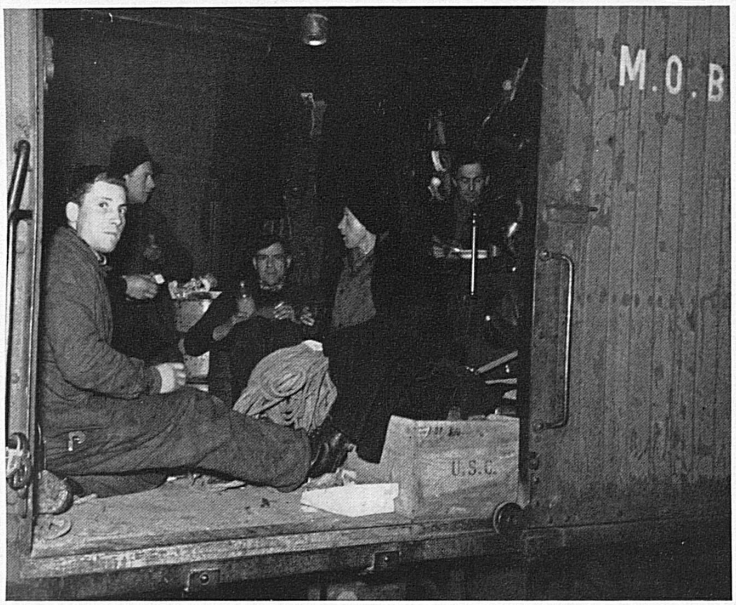




Phot.: Bauty

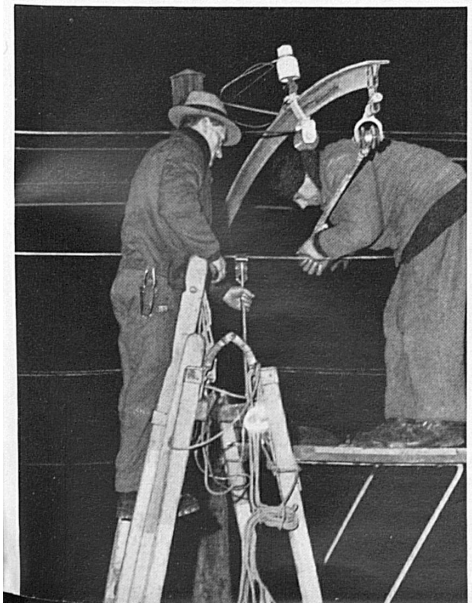
A gauche: Equipe de «tirage»: Après avoir déroulé les deux fils sur une distance de 500 à 800 m., on les tend une première fois au moyen de mouffles et de dynamomètres.
Ci-dessous, à gauche: Toutes les équipes: A 1 heure environ, 1/4 d'heure de repos bienvenu, permet une visite aux thermos.

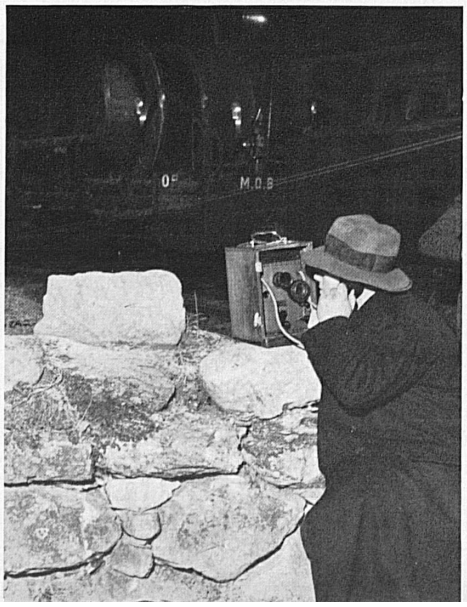
Links: Sind beide Drähte auf eine Strecke von 500 bis 800 m ausgelegt, so spannt man sie ein erstes Mal mit Hilfe von Muffen und Dynamometern.
Links, darunter: Früh um 1 Uhr wird eine wohlverdiente viertelstündige Imbißpause eingeschaltet.



Die MOB ersetzt die einfache Leitung durch die Kettenfahrleitung

Der Unterhalt einer Bergbahn, einer eigentlichen Alpenbahn, wie die Montreux-Oberland-Bahn, ist keine Kleinigkeit. Hier genügte einmal, als der Gästestrom anschwoll und die Züge länger und schwerer wurden, der Unterbau nicht mehr, Kurven bedurften der Verbesserung, die Entwicklung verlangte eine Erneuerung des Rollmaterials, eine Erhöhung der Geschwindigkeit, und nun wurde eben kürzlich die einfache Fahrleitung durch die Kettenfahrleitung ersetzt. Das scheint keine große Sache zu sein, und doch verlangt eine solche Arbeit umsichtigste Vorbereitung; denn der Fahrplan darf nicht gestört werden. Darum steht für die etappenweise Durchführung nur die Zeit zwischen dem letzten Abendzug und dem ersten Frühzug zur Verfügung. Nacht, Kälte und Schnee gestalten das Unternehmen gar oft schwieriger. Eine erste Mannschaft schneidet den Querspanndraht entzwei, an dem bisher die Leitung aufgehängt war. Auf einem Montageturmwagen folgt eine zweite Equipe und hinter ihr ein Wagen, auf dem die riesigen Drahtspulen aufmontiert sind. Endlich besorgen drei weitere Gruppen das Auswechseln der Leitung und die neue Ketten-Aufhängung. All das geht mit erstaunlicher Pünktlichkeit vor sich, so daß jede Nacht 1200 bis 1500 Meter umgestellt werden können. Kaum hat der Arbeitstrupp die Strecke verlassen, so weiht auch schon der Morgenzug die neue Leitung ein.





Ci-dessus: Equipe de montage: Le fil porteur est monté dans son support, puis fixé par une bride et deux serre-fils.
En bas, à gauche: Equipe de montage: Le fil de contact est fixé dans le serre-fils, puis monté au bout du bras de retenue.
En bas, à droite: Dernière opération: Ordres donnés par le chef du service électrique par téléphone portatif: essai de terre et mise sous tension.

Oben: Das Drahtseil wird am Ausleger montiert und mit einer Bride und zwei Klemmen fixiert.
Unten links: Darauf wird auch der Fahrdraht in der Klemme befestigt und am Spurhalterstab montiert.
Unten rechts: Zuletzt befiehlt der Chef des elektrischen Dienstes am Feldtelephon: Erdversuch und Spannungsversuch!