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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1949)

Heft: 2

Artikel: Quand nos jeunes découvrent les C.F.F.

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-777666

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: 08.07.2025

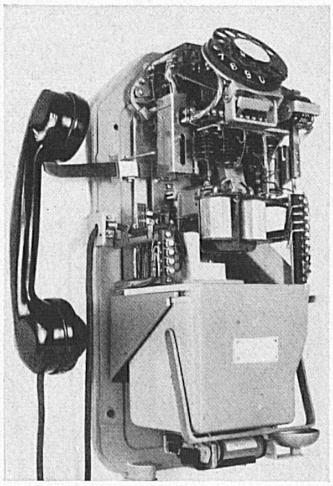
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

TECHNISCHE SPALTE

Neues vom Telephonautomaten

Wer heute einen der vielen tausend Telephonautomaten, die in Stadt und Land montiert sind, benützt, wird sich wohl in den seltensten Fällen vorstellen, wie mannigfaltig die zu lösenden schwachstromtechnischen Probleme waren, bis dieser « Dienst am Kunden » in den öffentlichen Betrieb genommen werden konnte. Große Temperaturschwankungen, Staub und Feuchtigkeit, nicht immer allzu sanfte Behandlung von seiten des telephonierenden Publikums, ja oft auch betrügerische Absichten waren als bedeutsame Faktoren bei der Konstruktion zu berücksichtigen. So galt es vor allem, Art, Beschaffenheit und Zahl der eingeworfenen Münzen zuverlässig zu kontrollieren. Im automatischen Verkehr übermittelt eine ähnlich gebaute Apparatur wie die Nummernwahlscheibe dem Telephonamt Impulse, die dem eingeworfenen Betrag entsprechen. Eine korrespondierende Zusatzapparatur im Amt öffnet oder sperrt nach erfolgter Nummernwahl die Sprechleitung, je nachdem der eingeworfene Geldbetrag mit der Zonentaxe übereinstimmt oder nicht. Die Kassierung der Münzen oder deren Rückgabe bei nicht zustandegekommenem Gespräch erfolgt ebenfalls auf elektromagnetischem Wege. In Netzen mit Handbetrieb, die ja heute in der Schweiz schon zur Seltenheit gehören, überwacht die Telephonistin mittels optischer oder akustischer Signale die verschiedenen Vorgänge.

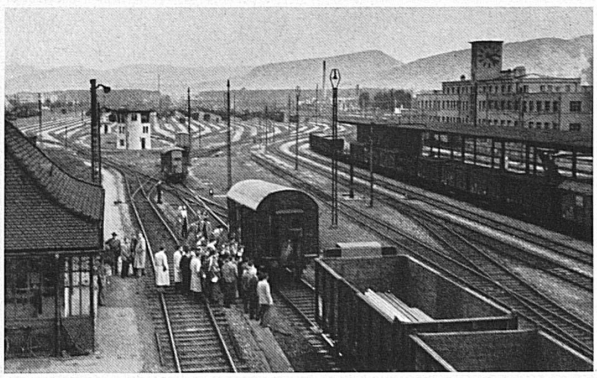
Selbstverständlich ist die PTT auch ständig bemüht, Neuerungen, die den Verkehr erleichtern, einzuführen. So wurde erstmals an der Landesausstellung 1939 der sog. Nachzahlungsanzeiger vorgeführt. Er gibt bei der Herstellung einer Fernverbindung den Betrag an, der nach drei Minuten nachzuzahlen ist, soll das Gespräch nicht unterbrochen werden. Eine Lichttonsprechmaschine fordert zudem kurz vor Ablauf der Dreiminuten-Periode dazu auf. Nun ist kürzlich — von der « Autelca » in Gümligen-Bern —



ein Modell entwickelt worden, das den Münzeinwurf wesentlich erleichtert. Für vier Geldsorten ist nunmehr ein einziger Schlitz vorgesehen, so daß der Benützer eines solchen Apparates nicht mehr auf die verschiedenen Einwurfschlitze zu achten braucht. Sortierung und Auswertung der Geldstücke besorgt der Apparat selbst. -g-

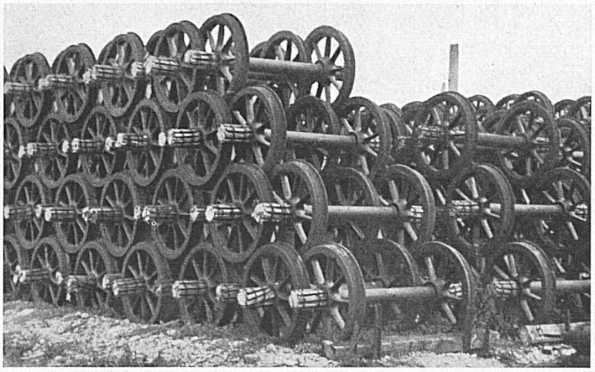
Entouré par les jeunes voyageurs de la Flèche Rouge avides de connaître la clé du mystère, un agent des C.F.F. explique le fonctionnement de l'arrêt automatique.

La fabrique de wagons Schindler S.A. à Pratteln va se charger de remettre en état ce wagon français «panorama» mis à mal par la guerre.



Groupés sur le dos d'âne de la grande gare de triage de Muttenz, où un wagon vient de se détacher, les étudiants suivent les opérations avec un intérêt qui n'est pas feint. Au fond à gauche, le pavillon blanc pour le débranchement et le freinage hydraulique.

Voici un des deux hommes du pavillon de la gare de triage de Muttenz qui sont chargés du freinage hydraulique, opération qui demande coup d'œil et doigté.



Ces essieux amassés aux abords de la fabrique Schindler serviront à équiper de nouveaux wagons.

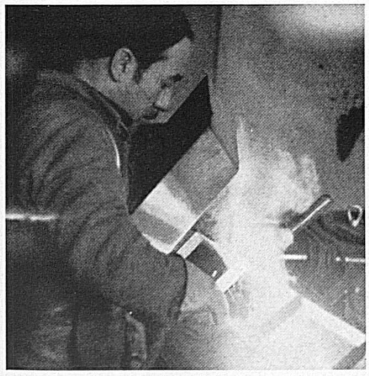
QUAND NOS JEUNES DÉCOUVRENT LES C.F.F.

Dans le vaste programme général élaboré en 1947 par les C. F. F. à l'occasion de la commémoration de leur centenaire, une attention toute spéciale avait été réservée à la jeunesse de notre pays. Aujourd'hui, les C. F. F. continuent leur effort en conviant écoliers, étudiants et professeurs à visiter les installations ferroviaires.

Que de chiffres !

C'est ainsi qu'une soixantaine d'élèves de l'Ecole supérieure de commerce de Lausanne se trouvaient récemment installés dans une Flèche Rouge qui, au cours d'une journée bien remplie, allait leur faire accomplir un splendide voyage dont le point extrême était Bâle.

A peine sommes-nous en route que chacun reçoit une abondante documentation. Et les têtes de se pencher tout d'abord sur le rébus de la feuille de marche de notre train spécial. Mais que signifient tous ces chiffres ? Une voix tombe d'un haut parleur, celle de notre cicerone qui est installé au poste avant devant son microphone et grâce auquel les chiffres prennent un sens précis. Vitesse autorisée, voie simple, voie double, croisements de trains, signaux, autant de notions qui s'éclairent, tandis que notre Flèche Rouge dévore les kilomètres et que la campagne endormie nous offre son visage serein, avec ses prés humides de rosée et le flamboiement de ses bois de hêtres sur l'écran bleu du ciel.



Ouvrier de la fabrique Schindler travaillant à la soudure électrique.

Lavage d'un wagon sortant de fabrication, séchage à l'air comprimé et peinture, ces opérations se suivent à un rythme rapide.

Des appareils, une fabrique, une gare de triage

De Berne, nous filons sur Bienne et peu après Delémont; à Soyhières, nous visitons en plusieurs escouades la nouvelle installation électrique de sécurité. A Dornach-Münchenstein, nous passons volontairement un signal fermé et notre convoi s'immobilise miraculeusement... Nous faisons machine arrière jusqu'au signal et, tout le monde étant descendu, nous écoutons avec intérêt les explications techniques se rapportant au fonctionnement de l'appareil d'arrêt automatique qui renforce efficacement la sécurité de la circulation sur notre réseau national.

A 10 h. 30, notre troupe pénètre dans les ateliers et les halles de montage de la nouvelle fabrique de wagons Schindler S. A., à Pratteln, où les wagons français réduits par la guerre à l'état de squelettes viennent faire peau neuve. Mais on fait aussi du neuf, bien entendu, qu'il s'agisse de voitures pour voyageurs, de wagons à marchandises, de wagons citernes ou frigorifiques, de tramways aux lignes modernes ou de motrices.

Après déjeuner, nous nous initions au fonctionnement de la plus grande gare de triage de Suisse, celle de Muttenz, qui, avec ses quarante-trois voies, est à même de traiter quelque 5000 wagons par jour. Nous voyons les wagons arriver au sommet du dos d'âne, gagner de la vitesse, être freinés au passage sur le frein hydraulique et s'en aller gentiment là où les guide la volonté de l'homme.

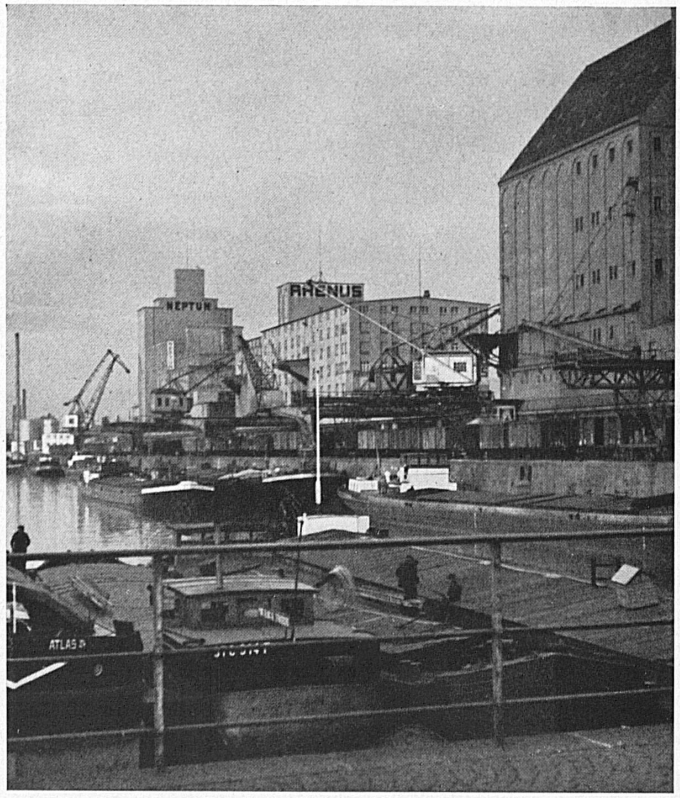
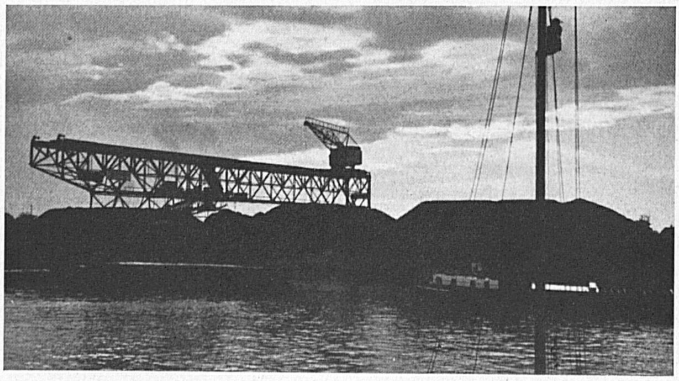
L'après-midi devait se terminer par la visite du port de Petit-Huningue, cette porte ouverte sur le monde avec ses silos et ses grues se profilant sur le ciel, ses montagnes de charbon, ses files de chalands démesurément longs qui débarquent chaque jour sur les quais des milliers de tonnes de marchandises.

Dans la nuit

Au retour sur Lausanne, la cabine avant est prise d'assaut par un groupe d'élèves enthousiastes, amateurs de sensations fortes. Le spectacle en vaut la peine. Avec ses 536 HP., notre Flèche Rouge fonce dans la nuit à une vitesse qui atteint parfois les 125 km. à l'heure. Un brouillard épais efface le paysage. Mais notre automotrice continue obstinément sa course folle, tandis que les signaux montrent leur gros œil rond et que les chefs de gares, fidèles au rendez-vous, nous saluent au passage de leur falot levé à bout de bras.

Aujourd'hui, nos jeunes voyageurs ont véritablement découvert les C. F. F. Grâce aux installations visitées, grâce aux explications qu'ils ont reçues, grâce à l'expérience vivante de ce voyage commenté, ils ont compris quel immense travail d'organisation et de mise au point méticuleuse était nécessaire pour que soient assurées la sécurité et la régularité du trafic.

Reportage photographique et texte de Paul Golaz.

A Dornach-Münchenstein, la locomotrice a volontairement franchi le signal fermé, mais l'appareil d'arrêt automatique s'est chargé de l'arrêter!

En bas: Gigantesques entrepôts, chalands démesurément longs, grues puissantes, nous sommes ici dans le port de Petit-Huningue, à Bâle. Les chalands ont été déchargés de leur précieuse cargaison et le charbon s'entasse sur le quai, véritable montagne dont l'arrête irrégulière se détache sur le ciel du couchant.