Les chemins de fer suisses après un siècle

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1952)**

Heft 11

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-775193

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

FONDERIE DE MOUDON S.A.
MOUDON-GARE (VAUD)

EISENGIESSEREI MOUDON AG

Station Moudon (Waadt) Direkter Bahnanschluß Telephon (021) 9 54 45

Alle Gußstücke
in großen Serien
Bremsklötze
und Bremsklotzsohlen
Formstücke
für Straßenbau und
Wasserversorgungen
Grauguß
für Maschinenbau

Cliché's
werben durch ihre Qualität

A. Wetter & Co. Hotzestrasse 23 Zürich 6 Tel. 26 17 37

Rôtisserie
RÄBLUS BASEL
«HOLBEINSTUBE»

Dufourstraße 42, am Aeschenplatz, 5 Min. vom Bahnhof
Telefon (061) 3 36 00 / 4 53 45 2 Konferenzzimmer

TÄGLICH:

Leberknödel Scampis
Schnecken Hummer
Moules Langousten

Alle Wildspezialitäten
Menus à Fr. 4.50, 6.50, 9.50
Teller-Lunch mit Suppe 2.50

Biere vom Faß (Glas Fr. –.55): Hofbräu-München hell, Mai Bock
Carlsberg Kopenhagen, Stout

GUSTI BERNER
(Balbo)
Maître rôtisseur

Les chemins de fer suisses après un siècle

Un volume relié de 590 pages, avec 6 planches en couleurs, 360 reproductions de photographies, 168 planches hors texte, 228 figures dans le texte et 9 annexes.

A l'occasion du centenaire des chemins de fer suisses, le Département fédéral des postes et des chemins de fer avait confié à l'Office fédéral des transports, à Berne, le soin d'exposer, par une publication appropriée, la genèse, la situation actuelle et les perspectives d'avenir de nos chemins de fer. Nous avions dit à l'époque, dans ces colonnes, tout l'intérêt que présentait le premier volume consacré à l'histoire, aux finances, à la statistique et au personnel. Et il nous est précieux de pouvoir confirmer ce sentiment, après avoir parcouru le second volume, récemment sorti de presse et dont la présentation fait honneur à l'éditeur, la maison Delachaux & Niestlé, à Neuchâtel.

Le tome II est consacré aux installations fixes des chemins de fer à voie normale et à voie étroite. Les auteurs des diverses rubriques se sont attachés à donner au lecteur une image exacte et vivante des solutions typiquement suisses adoptées en matière de construction de voies ferrées. Le profane ne se perdra pas dans ces généralités; au contraire, il suivra de près l'évolution technique du réseau des chemins de fer de son pays, son état actuel, son entretien et son parachèvement.

Une statistique nous apprend que l'on compte, sur un total de 5790 kilomètres de réseau ferré sur sol suisse, 3622 km de chemin de fer à voie normale, 1582 km à voie étroite, 104 km à crémaillère, 406 km de tramways, 61 km de funiculaires et 15 km qui représentent la différence entre la longueur des chemins de fer étrangers sur sol suisse (43 km) et celle des chemins de fer suisses sur sol étranger (28 km). On saura, par un autre chapitre, que si l'on plaçait bout à bout les 4943 ponts de nos chemins de fer à voie normale, à voie étroite et à crémaillère, ils auraient une longueur de 77 kilomètres; et que les 673 tunnels des mêmes entreprises ont, dans leur ensemble, une longueur de 305 kilomètres, ce qui représente la distance à vol d'oiseau de Romanshorn à la frontière française, en aval de Genève; les CFF y sont pour 174 km. D'autres renseignements sont détaillés tout au long de ces pages que l'on parcourra sans défaillance et auxquelles on reviendra plus tard, la richesse et la variété de la documentation justifiant cet intérêt renouvelé.

Neue Triebwagen bei der Trogener Bahn

Vor kurzer Zeit hat die Trogener Bahn, die auf einer 10 km langen Strecke St. Gallen mit dem Appenzeller Landsgemeindeort Trogen verbindet, neue Triebwagen in Dienst gestellt. Eine Erneuerung des Rollmaterials drängte sich in den letzten Jahren immer mehr auf, da die bisherigen Fahrzeuge mit wenig Ausnahmen seit dem Bau der Bahn im Jahre 1903 im Dienst stehen.

Die neuen Motorwagen, Nrn. 6 bis 8, Typ CFe 4 4, die im Jahre 1949 in Auftrag gegeben wurden, weisen eine Länge von rund 15 m, gemessen über die Puffer, auf. Den elektrischen Teil erstellte die Maschinenfabrik Oerlikon, während die übrige Einrichtung aus den Werkstätten der Wagonfabrik Schindler in Pratteln stammt. Die vier Motoren zu je 115 PS werden von einem «Oerlikon»-Direktkontroller gesteuert, wobei die 22 Fahr- und 12 Bremsstufen ein ruhiges Anfahren bzw. Bremsen gestatten. Alle drei neuen Fahrzeuge weisen außer der automatischen «Charmilles»-Bremse eine Motorbremse sowie Schienen- und Handbremse auf. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 65 km h, doch kann sie leider vorläufig des schlechten Geleisezustandes wegen nicht voll ausgenützt werden. Ein Ausbau der Strecke auf Eigentrasse ist jedoch für die nächste Zeit geplant. Die neuen hellblau und crèmeweiß gestrichenen Wagen, eine Farbzusammenstellung, die sich z. B. bei den Fahrzeugen der Wynentalbahn so gut bewährt hat, stehen in einem angenehmen Gegensatz zu den alten, grauen Vehikeln. Die geringe Höhe des Wagenbodens über dem Geleise (95 cm) und die gummigefederten Räder, System Pirelli, die hier erstmals bei einer Überlandbahn zur Anwendung gelangen, tragen zusammen mit den ausgezeichnet abgefederten Außenlagerdrehgestellen, Fabrikat SWP, zu einem ruhigen Lauf bei. Das geschmackvoll eingerichtete Wageninnere weist im Nichtraucherabteil 12 und im Raucherabteil 18 Sitzplätze auf, außerdem stehen im Bedarfsfalle im Gepäckabteil noch 6 Klappsitze zur Verfügung. Die beiden Führerstände mit Totmann-Pedal, in denen der Wagenführer seine Arbeit stehend oder sitzend verrichten kann, sind in allen Teilen übersichtlich angeordnet und entsprechen dem heutigen Stand des Motorwagenbaus.

Die Trogener Bahn, die ein landschaftlich reizvolles Gebiet erschließt und ausschließlich auf den Ausflüglerverkehr angewiesen ist, plant für die nächste Zeit den Ausbau der Geleiseanlagen und der Fahrleitung; vielleicht kann später einmal durch den Einsatz von Zugführungswagen das zeitraubende Umstellen der Züge an den Endstationen vermieden werden. Durch die Ausgabe von Abend- und Sonntagsbilletten während des ganzen Jahres konnte die Trogener Bahn eine Frequenzsteigerung erzielen. Im Winter führen direkte Züge der TB von den Endstationen der Trambahn St. Gallen ins Skigebiet von Trogen. /eg.