Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 24 (1997)
Heft: 2

Artikel: Curiosités ferroviaires suisses
Autor: Suter, Hans-Ulrich
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-912007

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: 05.07.2025

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

Curiosités ferroviaires suisses

Le réseau ferroviaire suisse s'étend sur 5300 km. Du fait de la topographie particulière de notre pays, avec d'importantes différences de niveau sur une surface réduite, il se caractérise par son aspect

*Hans-Ulrich Suter**

très varié, avec une profusion d'ouvrages – ponts et tunnels. Le réseau ferroviaire suisse comprend les cinq types de chemins de fer suivants: chemins de fer à voie normale, à voie étroite, trains à crémaillère, tramways et funiculaires. Dans le seul groupe des chemins de fer à voie étroite (écartement habituel des rails 100 cm) les écartements varient entre 60 et 120 cm; et les systèmes d'absorbtion des pentes varient également fortement dans la catégorie des trains à crémaillère. Il n'est dès lors pas étonnant que le réseau ferroviaire suisse présente maintes curiosités et records.

Presque tous les enfants savent que la gare la plus élevée, non seulement de Suisse, mais d'Europe est celle du «Jungfraujoch». Personne ne connait, en revanche, le nom de la gare la plus basse en altitude de Suisse: Riazzino–Cugnasco, au Tessin, sur la ligne CFF Bellinzone-Locarno, entre les gares de Tenero et de Cadenazzo. Comme il y a trois Riazzino au Tessin, on a ajouté le nom de la localité voisine de Cugnasco à celle de Riazzino qui nous intéresse et qui fait partie de la commune de Locarno. La gare de Riazzino–Cugnasco se situe à 201,6 m d'altitude.

D'un écartement d'un mètre, la ligne de la Bernina des Chemins de fer rhétiques, dans les Grisons, grimpe jusqu'à une altitude de 2253 m (Bernina Ospizio), ce qui constitue un record pour un train à adhérence. Il n'y a pas, dans toute l'Europe, d'autre train franchissant cette altitude sans crémaillère. Construit dans les années 1908–1911 et racheté par les Chemins de fer rhétiques en 1943, ce chemin de fer relie toute l'année St-Moritz à Tirano, dans la Valteline via Pontresina-Bernina Ospizio-Poschiavo-Campocologno.

Pont sur la ligne du chemin de fer Vitznau-Rigi dans une reproduction datant de 1871. (Photos: Max Baumann)

Le train à crémaillère allant d'Alpnachstad au Pilate circule sur une pente maximum de 480 pour mille, ce qui en fait le train à crémaillère le plus pentu du monde. Contrairement aux funiculaires, ce train franchit ces pentes de ses propres forces. Il aura fallu l'invention par l'ingénieur Eduard Locher d'un nouveau système de crémaillère pour assurer la sécurité de ce train.

Sur la ligne Martigny-Châtelard, dans le Bas-Valais, circule le dernier train sur rail électrifié de Suisse. Ce système de rail central électrifié s'utilise couramment, à l'étranger, pour les métros et pour les modèles de trains électriques. Ce système convient particulièrement pour la ligne Martigny-Châtelard, qui comporte de nombreux virages sur une pente escarpée entre Vernayaz et Salvan. Dans cette région accidentée de la vallée du Trient, le train doit vaincre sur 3,5 km une dénivellation de 476 m avec des pentes allant jusqu'à 200 pour mille.

Autre curiosité: le train de service de la «Régulation internationale du Rhin» (IRR) à l'embouchure du Rhin dans le lac de Constance. Ce train, affectueusement surnommé «Rhybähnli», est entré en service en 1895. L'écartement de ses voies est de 75 cm seulement, tout comme pour le train de Waldenburg. Il circule sur 30 km, principalement sur les digues du Rhin. A la douane de Widnau, le train traverse le Rhin en direction du Vorarlberg par le pont routier. Cette ligne de chemin de fer a été électrifiée en 1946. Aujourd'hui encore, le train transporte jusqu'à deux tonnes de pierres provenant de la carrière de Kadelberg, près de Koblach, en Autriche. Ces cailloux sont destinés à protéger les berges du Rhin de l'érosion entre l'embouchure de l'Ill et le lac de Constance.

Le train Coire-Arosa des Chemins de fer rhétiques (RhB), qui circule sur voie étroite, franchit le plus grand nombre de ponts par rapport à la longueur de son tracé. Ses 25,68 km comportent pas moins de 41 ponts totalisant une longueur de 1'787 m. En moyenne, il y a un pont tous les 626 m.

*Hans-Ulrich Suter est spécialiste ferroviaire et auteur d'un livre intitulé «Les curiosités ferroviaires de Suisse», paru en allemand chez Stämpfli+Cie AG, Berne 1996. Il peut être commandé au prix de SFr. 43.– (+port) au Secrétariat des Suisses de l'étranger, Alpenstrasse 26, 3000 Berne 16.