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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1945)

Heft: 8

Artikel: Versinkende Dampfromantik = L'Agonie de la romantique traction à vapeur

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-776972

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

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. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 27.04.2025

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

Versinkende Dampfromantik

L'AGONIE
DE LA ROMANTIQUE
TRACTION A
VAPEUR

Immer weiter dehnt sich das Netz der elektrifizierten Eisenbahnlinien in unserm Lande aus, und unter dem wirtschaftlichen Zwange der Kohlennot glitzert der Fahrdraht schier bald über sämtlichen Geleisesträngen der Schweiz. Mit Trompetenschall, Becherklang und jubelnder Freude wird die elektrische Lokomotive begrüßt, wenn sie siegesfroh zum erstenmal in der Talschaft erscheint, und lächelnd, wenn nicht überhaupt unbeachtet, schiebt man die rußigen Dampfcholi zur Seite, die doch während vieler Jahrzehnte jedem Kind als die Sinnbilder der Eisenbahn, der sich bewegenden Kraft und des Reisens erschienen!

Zugleich mit den keuchenden Maschinen, die mit ihrem sauber geputzten Triebwerk, ihrem blanken Kessel und ihrem schlotenden Kamin an Schönheit ihre elektrischen Kolleginnen so oft übertrafen, verschwindet auch die Romantik des Dampfbetriebes und weicht der nüchternen Sachlichkeit des modernen Transportgeschäfts. Wer hätte sich nicht gefreut ob dem Anblick, den ein stolz daherbrausender Bundesbahnschnellzug mit seiner rassigen Dampflokomotive vom Typ A $^{3}/_{5}$ bot, und wer blieb nicht unwillkürlich stehen, wenn auf schlottrigen Schmalspurgeleisen ein winzig kleines, aber um so mehr und aus allen Rohren qualmendes und zischendes Bähnchen dahergezottelt kam!

Bilder vermögen besser als Worte uns diese verklingende Dampfromantik, wie sie sich heute noch auf ganz vereinzelten Nebenbahnstrecken zeigt, vor die Augen zu führen. Betrachten wir sie mit Stolz über die fortschrittliche Modernisierung, die unser Schienennetz gerade während des Krieges bis auf diese letzten Reste verjüngt hat, aber auch mit der Hoffnung, wenigstens eine schweizerische Dampfeisenbahn möge als letzter Zeuge der Traktionskraft, ohne die das Aufkommen der Eisenbahnen vor 100 Jahren nicht denkbar gewesen wäre, der Nachwelt erhalten bleiben! hrs.

Links: Die kleinste Kleinbahn der Schweiz ist trotz ihrer Spurweite von bloß 75 cm recht leistungsfähig. Die im Volksmund liebevoll « 'sWaldeburgerli » genannte Linie verbindet die industriellen Frenkentäler im Baselbiet mit der Kantonshauptstadt Liestal. An jedem schönen Sonntag führt die sauber gepflegte Lokomotive große Massen von Ausflüglern aus der nahen Großstadt Basel in den grünen Jura hinein.

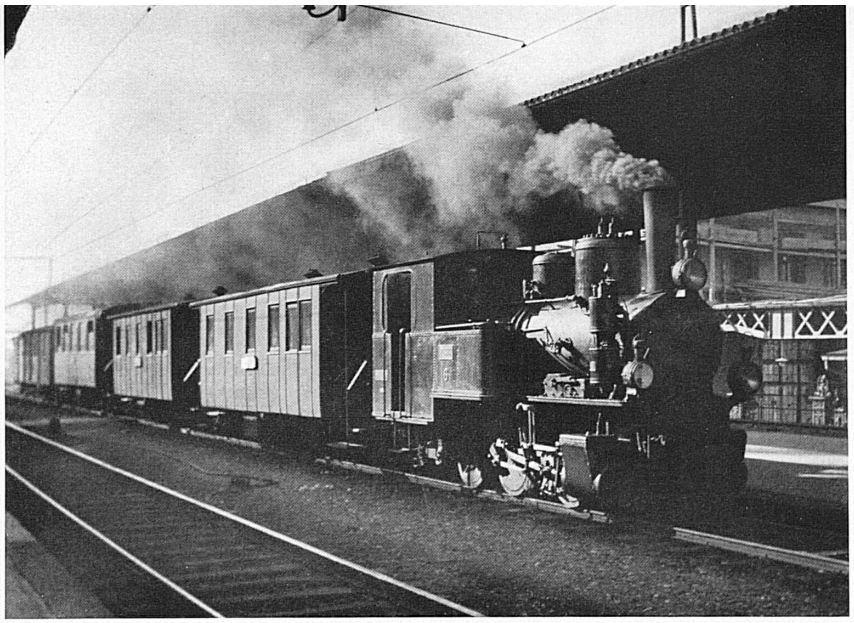
A gauche: Malgré son écartement de 75 cm. seulement, le plus petit des chemins de fer secondaires de Suisse rend d'utiles services. Familièrement appelé « 'sWaldeburgerli », la ligne de Waldenburg relie la région industrielle de la vallée de la Frenke au chef-lieu du canton, Liestal. Chaque beau dimanche, la locomotive soigneusement astiquée conduit une foule d'excursionnistes de la grande ville de Bâle, toute proche, vers les hauteurs vertes du Jura.

Phot. H. R. Schwabe.

Unten: Die noch vorhandenen Dampflokomotiven werden hauptsächlich als Reservemaschinen verwendet. Treu und redlich stehen sie in den großen Bahnhöfen Wache, allzeit bereit, einzuspringen, wenn man sie braucht.

En bas: Les anciennes locomotives à vapeur sont principalement utilisées comme machines de réserve. Elles sont rangées, fidèles au poste, dans les grandes gares, prêtes à rendre service au besoin.

Phot. F. Schneeberger.



Links: Idyllisch, aber auch sanierungsbedürftig sind die jurassischen Dampfbahnen (Le Locle—Les Brenets, Ponts—Sagne—La Chaux-de-Fonds, Saignelégier—La Chaux-de-Fonds, Saignelégier—Glovelier, Porrentruy—Bonfol). Sie alle gehen einer umfassenden Reorganisation entgegen. — Zug der Nebenbahn Ponts—Sagne—La Chaux-de-Fonds.

A gauche: Les idylliques chemins de fer à vapeur du Jura (Le Locle—Les Brenets, Ponts—Sagne—La Chaux-de-Fonds, Saignelégier — La Chaux-de-Fonds, Saignelégier — Glovelier, Porrentruy—Bonfol) ont aussi besoin d'être assainis et se préparent à une réorganisation complète — Train de la ligne Ponts—Sagne—La Chaux-de-Fonds. *Phot. H. R. Schwabe.*

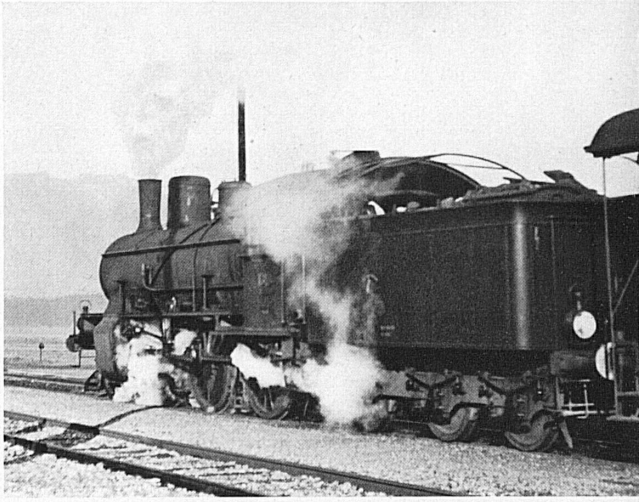
Unten: Abgesehen von der Pachtstrecke Nyon—Crassier und der Basler Verbindungsbahn werden bei den SBB nur noch 10 Linien mit Dampf betrieben: Genf—La Plaine, Bouveret—St-Maurice, Palézieux—Payerne—Fribourg, Sissach—Läufelfingen—Olten, Zofingen—Aarau—Wettingen, Cadenazzo—Ranzo, Oberglatt—Niederweningen, Winterthur—Wald, Winterthur—Singen und Schaffhausen—Romanshorn. — Wie lange dauert es noch, bis auch über ihnen der Fahrdraht gespannt ist?

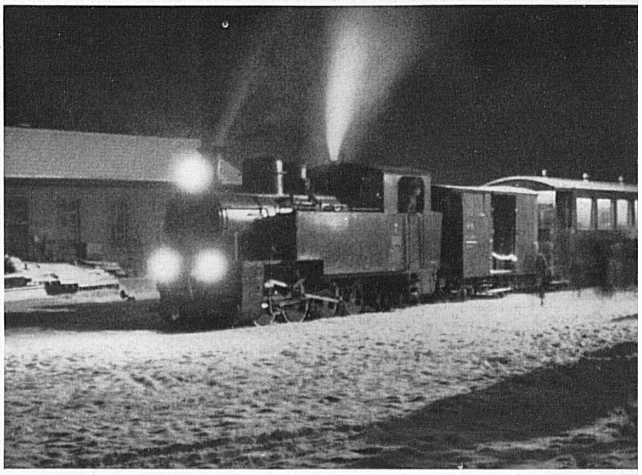
En bas: A part le parcours Nyon—Crassier et la ligne de raccordement entre les deux gares de Bâle, les C. F. F. n'exploitent plus que 10 lignes à la vapeur: Genève—La Plaine, Bouveret—St-Maurice, Palézieux—Payerne—Fribourg, Sissach—Läufelfingen—Olten, Zofingue—Aarau—Wettingen, Cadenazzo—Ranzo, Oberglatt—Niederweningen, Winterthour—Wald, Winterthour—Singen et Schaffhouse—Romanshorn. Ces lignes verront-elles bientôt se dresser les pylônes et se tendre les conduites aériennes? *Phot. F. Schneeberger.*

Le réseau des lignes de chemin de fer électrifiées s'étend toujours davantage dans notre pays, et bientôt, du fait des nécessités économiques résultant de la pénurie de charbon, les fils brilleront au-dessus de presque toutes les voies ferrées de la Suisse. Des sonneries de trompette, le bruit des verres s'entrechoquant, et une joie délirante accueillent la première locomotive électrique lorsqu'elle fait une triomphante apparition dans les agglomérations de nos vallées. Quant à la vulgaire locomotive à vapeur, on la met au rebut avec un sourire de commisération, ou bien l'on affecte d'ignorer son existence. Et pourtant ne fut-elle pas pendant des dizaines d'années, et pour chaque enfant, le symbole même des chemins de fer, de la force mouvante, et des voyages!

Le romantisme de la traction à vapeur disparaît avec la machine haletante, au mécanisme poli, à la chaudière reluisante, à la cheminée crachant de la fumée, tellement plus belle que sa collègue électrique, et il cède la place aux nécessités pratiques des transports modernes. Qui donc ne s'enthousiasmait pas à la vue des fiers express de nos C. F. F., emmenés à toute allure par une de ces locomotives racées de type A $^3/_5$? Et qui ne s'arrêtait pas involontairement pour regarder passer, sur quelque ligne à voie étroite et cahoteuse, le train poussif, tiré par une locomotive haletante et soufflant de la vapeur par une infinité de tuyaux?

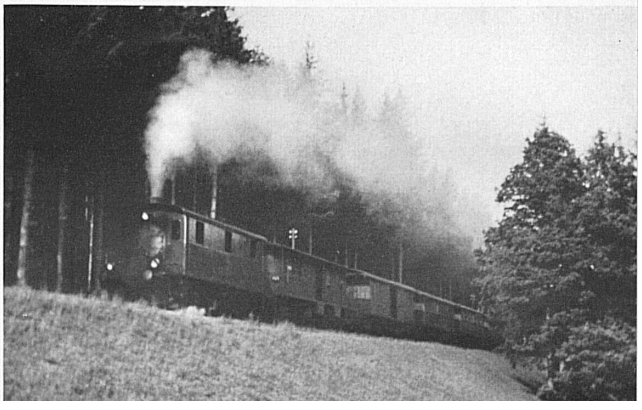
Mieux que des paroles, les images peuvent nous remémorer cet aspect romantique de la traction à vapeur, en voie de disparition, et qui ne subsiste plus guère que sur quelques lignes secondaires. Considérons ces restes d'un glorieux passé avec fierté, en dépit des progrès de la modernisation qui, justement pendant la guerre, a considérablement rajeuni notre réseau ferré. Et souhaitons qu'au moins un dernier train mû à la vapeur soit conservé aux générations futures comme témoin de ce mode de traction, sans lequel l'apparition des chemins de fer, il y a cent ans, serait impensable!





Rechts, Mitte: Der «Lumpensammler». *Phot. H. R. Schwabe.*

A droite, au milieu: Le dernier train du soir.

Rechts: Die vereinigten Huttwiler Bahnen — der Emmentalbahn-Gruppe angeschlossen — bilden eines der letzten wichtigen Dampfnetze der Schweiz. Trotz ihres zum Teil recht neuen Lokomotivparkes werden sie jetzt elektrifiziert. Bald werden auch auf der hier abgebildeten Strecke zwischen Huttwil und Wolhusen die Rauchfahnen verschwunden sein!

A droite: Les Chemins de fer réunis de Huttwil, affiliés au groupe des Chemins de fer de l'Emmental, forment un des derniers importants réseaux de Suisse exploité à la vapeur. Malgré son effectif de locomotives relativement neuf, on procède actuellement à son électrification. Sous peu, les légers nuages de fumée auront aussi disparu sur ce trajet, entre Huttwil et Wolhusen! *Phot. H. R. Schwabe.*