

Die eiserne Strasse = La voie ferrée

Autor(en): **Schwabe, H.R.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1947)**

Heft 5

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-777347>

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.

1847



DIE EISERNE STRASSE

von H. R. Schwabe

Wohlig in ihrem steinernen Bett ruhend, tragen schwere eichene Trämel ein Paar glitzernder Bänder aus Stahl, deren Oberfläche in der Sonnenglut des Hochsommers flimmert. Sauber und gerade liegt die Linie da; kein noch so winziges Blättchen wuchernden Unkrauts stört die Symmetrie der zweimal zwei Schienenstränge. An schlanken, in ihren klaren Formen dennoch Standfestigkeit und Stärke verratenden Jochen sind feine Netzwerke kupferglänzender Drähte über den Geleisen gespannt, welche sich, das harmonische Bild vollendend, am Horizont mit den Masten, den Schienenbändern, den Schwellen und der Schotterbettung in einem einzigen Punkt zu vereinigen scheinen. Gegenüber im Rücken wendet sich die Strecke nach etwa zweihundert Metern in ausgeglichenem Bogen zur Seite, und ein sanft gewölbter Waldhügel beschließt den Ausblick. Kurz vor der Kurve aber, trotz der Helle des Mittags ohne Mühe sichtbar, leuchten aus einer schwarzen Tafel heraus zwei nebeneinander liegende brandgelbe Lichter dem Beschauer entgegen.

Kein Windstoß bewegt die Halme der Kornfelder, die sich links und rechts der Bahn dehnen; nicht eine Wolke ist am Himmel zu sehen, und die schier endlose blaue Bergkette, die im Westen die weite Ebene begrenzt, zeichnet sich bis weit ins welsche Land hinein vom Firmament ab, bis ihre Formen sich im Dunst auflösen. Die schlanke Säule eines in der Ferne sichtbaren Fabrikamins läßt ihren weißen Rauch so gleichmäßig und senkrecht in die Luft steigen, daß auch er keine Dynamik zu vermitteln vermag. Der einzig vernehmbare Ton außer einem gelegentlichen Vogelpfiff ist das Klappern und Knarren eines dem Auge verborgenen Pferdegespanns, welches, wie es scheint, aus dem bewaldeten Hügelland im Osten unseres Standortes einem der hablichen, schöngebauten Bauerngüter zustreben muß, die überall in der Gegend verstreut liegen.

So ruht die eiserne Bahn auf der Erde, so ist sie, wenngleich aus fremdem Material von fremden Bauleuten errichtet, mit dem Boden verbunden, von dessen fruchtbarer Fläche jede Elle ausgenützt ist. Die Stahlstränge, die da vor uns liegen, sind freilich nicht um ihrer Schönheit willen dahin ge-

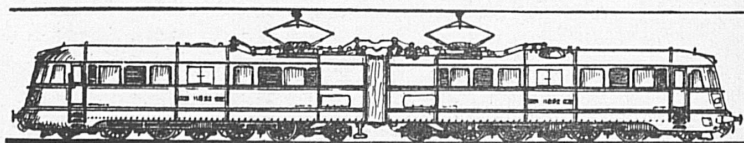
LA VOIE FERRÉE

Reposant sur un lit de pierres, de lourdes traverses en bois de chêne supportent deux rubans d'acier dont la surface scintille au soleil brûlant de l'été. Propre et droite, la voie ferrée fuit sous nos yeux éblouis; aucun brin de mauvaise herbe ne vient rompre la symétrie des rails. Soutenu par des pylônes qui, malgré leurs lignes élancées, paraissent solidement fixés et résistants, un fin réseau de fils cuivrés est tendu au-dessus de la voie; complétant l'harmonie du paysage, il semble venir se fondre en un seul point, à l'horizon, avec les mâts, les rails, les traverses et le ballast. Dans la direction opposée, la voie décrit une courbe régulière pour contourner une colline boisée aux douces lignes. Cependant, juste avant le tournant et parfaitement visibles malgré la clarté du jour, deux lumières jaunes, placées l'une à côté de l'autre sur un écran noir, s'imposent au regard.

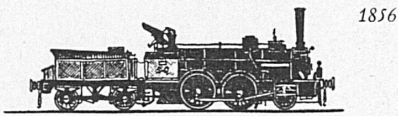
Pas la moindre brise ne fait bouger les épis des champs de blé qui s'étendent de chaque côté de la voie; il n'y a aucun nuage au ciel et la chaîne de montagnes bleues qui limite à l'ouest la vaste plaine se détache du firmament jusque bien loin à l'intérieur du pays romand pour finir par s'estomper dans la brume. Dans le lointain, la cheminée d'une fabrique dégage une colonne de fumée blanche qui monte tout droit dans l'air pur. A part le gazouillement des oiseaux, le seul bruit qu'on entend est celui que fait un attelage invisible, qui, de la région couverte de collines et de boqueteaux, à l'est, se dirige vers l'une des fermes coësues dispersées aux alentours.

Cette voie ferrée qui repose ainsi sur le sol a certes été construite au moyen de matériel étranger et par des ouvriers étrangers; et pourtant, elle est intimement liée à la terre, à cette terre dont la moindre parcelle fertile est exploitée. Certes, les rails d'acier que nous contemplons n'ont pas été placés là pour leur beauté, encore qu'ils représentent à nos yeux une expression particulièrement noble de la technique; pour nous, ils ne sont rien d'autre qu'un moyen d'assurer, sur les plans matériel et spirituel, les échanges entre les hommes. L'invention de la voie ferrée date de plus de deux siècles et des locomotives à vapeur y circulent de-

1939



bettet worden, wengleich sie als besonders edler Ausdruck der Technik unsere Sinne anziehen; sie sind nichts anderes als Diener an uns Menschen, Träger des Austausch menschlicher Güter, Unterbau des Verkehrs. Etwas mehr als zweihundert Jahre alt ist die Erfindung der Schienenbahn, und seit hundertdreißig Jahren fahren mit Dampf



1856

bewegte Lokomotiven auf ihr; ein Jahrhundert bloß ist aber vergangen, seitdem in unserer Heimat Eisenbahnen bestehen.

Die erste Schweizer Eisenbahn

Ganze 22 Kilometer Länge maß die erste Eisenbahn der Schweiz. Um sie zu überwinden, brauchten die wenigen Züge, die täglich auf ihr verkehrten, ungefähr eine Stunde. Signale und Telegraphenapparate gab es noch nicht; mußte ein Extrazug eingeschaltet oder sonst eine wichtige Änderung am Fahrplan vorgenommen werden, ritt ein «Expresser», ein Eilbote, die ganze Strecke ab. Er dürfte dabei wesentlich schneller von Zürich nach Baden gelangt sein als der ihm folgende Bahnzug!

Heute fahren über die gleiche Linie etwa hundertvierzig Züge im Tag. Die Schnellzüge legen die Distanz in kaum zwanzig Minuten zurück und sind auf ihrem Weg durch ein tadellos funktionierendes, ausgeklügeltes System von Blocksignalen, mehrfachen Telegraphen- und Telefonverbindungen geschützt; daß die Strecke zweigeleisig ausgebaut ist, versteht sich! Hundert Jahre pausenloser Entwicklung liegen zwischen dem Einst und dem Jetzt, drei Menschenalter emsiger Arbeit und verbissenen Kampfes um den Fortschritt, von mancherlei Rückschlägen immer von neuem gehemmt.

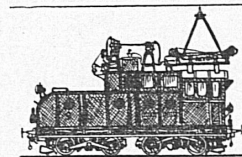
Eine Geschichte verpaßter Gelegenheiten

«Die schweizerische Eisenbahngeschichte ist eine Geschichte verpaßter Gelegenheiten», schrieb einer unserer bekanntesten Verkehrshistoriker; er hat unbestritten recht. Als im Jahre 1852 der junge schweizerische Bundesstaat durch zwei der namhaftesten europäischen Eisenbahnfachleute, die Engländer R. Stephenson und H. Swinburne, den Plan eines einheitlichen nationalen Eisenbahnnetzes ausarbeiten ließ, schien der Weg zu einer klaren, wohl überdachten schweizerischen Verkehrspolitik geebnet. Allein die Zentralgewalt erwies sich als zu schwach, um die Zügel des öffentlichen Lebens völlig in ihre Hand zu nehmen; das im selben Jahre verabschiedete Bundesgesetz über die Eisenbahnen ordnete ganz einfach an: «Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft bleibt den Kantonen, beziehungsweise der Privattätigkeit überlassen.» Das Signal für eine freie Entfaltung des neuen Verkehrsmittels in unserm gebirgigen Lande stand damit zwar offen; leider gab es indessen auch die Möglichkeit einer zügellosen, kleintlichen Kirchturmspolitik, eines Interessenkampfes engster Regionen untereinander frei. Gleich einem Spinnennetz überzogen die eisernen Schienenfäden das ganze Land; in unglaublich kurzer Zeit waren die Verbindungen von Zürich an den Bodensee und in die Mittelschweiz, von Basel nach Olten - Luzern und Bern - Thun und von Genf nach Lausanne, nach Yverdon und weiter gegen das Wallis und gegen Bern fertiggestellt;

selbst auf die Hochflächen des Neuenburger Juras und des St. Galler Landes fuhren die Züge noch vor Beginn der sechziger Jahre. Am Horizont aber tauchte das gewaltige Projekt einer Alpenüberschneidung auf, mochte sie nun im Osten der Schweiz über die Pässe Graubündens oder in der Mitte über den Gotthard nach Süden führen. Die fähigsten, aber auch eigenwilligsten Köpfe standen an der Spitze der großen Bahngesellschaften in Zürich, Basel, St. Gallen, Lausanne und Bern, unter ihnen die weitblickenden Basler Speiser und Geigy, der Zürcher Escher und zu Bern im Bundeshaus dessen mächtiger Antipode Stämpfli. Ingenieure wie C. v. Etzel, R. La Nicca und auf dem Gebiet des Maschinenwesens N. Riggensbach verhalfen den eidgenössischen Eisenbahnen zum Rufe der zuverlässigsten, sichersten und saubersten der ganzen Welt.

Immer mehr Städte wurden vom Dampfroß erreicht, in immer neue Täler drangen die Techniker, um Dämme aufzuschütten, Brücken zu schlagen und Tunnel zu bohren. Die Freude am Bahnbau wuchs sich allmählich zu einer wahren Eisenbahnwut aus, zu einem Fieber, das vor den schwierigsten und finanziell gewagtesten Aktionen nicht mehr zu-

«Herrenbahnen» und «Volksbahnen»



1904

rückschrecken ließ. Den «Herrenbahnen», deren Besitz in den reichen großen Städten und im Ausland verteilt lag, sollten «Volksbahnen» zur Seite gestellt werden; es entstand das berühmte Unternehmen der Nationalbahn, deren Linie von Konstanz und Singen über Winterthur, unter Umgehung Zürichs, nach Baden, Aarau und Zofingen führte und sich nach der Westschweiz noch weiter hätte fortsetzen sollen. Der Zusammenbruch der nur fünf Jahre lang betriebenen Bahn brachte die Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen an den Rand des Ruins und stellt eine der ärgsten finanziellen Katastrophen dar, welche die Eidgenossenschaft betrafen.

Der Tiefpunkt in der Entwicklung war damit erreicht. Allein, bereits nach wenigen Jahren sollte das Verkehrswesen der Schweiz von neuem in Blüte stehen, stärker als je zuvor. Deutsche, italienische und schweizerische Interessen hatten gemeinsam durchgesetzt, was zum Meisterstück aller schweizerischen Eisenbahnbauten werden sollte: in zehnjähriger unermüdlicher Arbeit schufen Louis Favre und seine Mitarbeiter die Gotthardlinie, die völkerverbindende Eisenbahn zwischen dem Norden und dem Süden des Kontinents. Durch den fünfzehn Kilometer messenden Tunnel trugen lange Wagenreihen Personen und Güter in Mengen, die man vorher nicht gekannt hatte. Die schweren Berglokomotiven wurden zu Vorbildern der neuern Dampfmaschinen des Landes, und die Fahrpläne der ganzen Schweiz nahmen Rücksicht auf die Anschlüsse der Gotthardbahn. Schnellzüge über lange Strecken begannen zu rollen, erst noch mit alten rumpelnden Zwei- und Dreiachsern, noch vor der Jahrhundertwende aber bereits mit vierachsigen Durchgangswagen ausgerüstet; die Signale und Sicherungsanlagen der großen Hauptstrecken wurden ausgebaut und dem vermehrten Verkehr angepaßt.

Durch die Berge hindurch

La première ligne de chemin de fer suisse

puis cent trente ans; mais c'est seulement depuis un siècle que notre pays possède des chemins de fer.

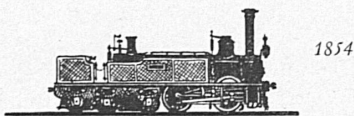
La première ligne des chemins de fer construite en Suisse mesurait 22 kilomètres, rien de plus et rien de moins. Pour parcourir cette distance, les rares trains qui y circulaient journalièrement mettaient environ une heure. On ne connaissait pas encore les signaux et les appareils télégraphiques; s'il fallait intercaler un train spécial ou procéder à un autre changement d'horaire, un messenger, qu'on appelait alors « courrier », parcourait à cheval l'ensemble du trajet, en l'occurrence la distance séparant Zurich de Baden. Et tout donne à penser qu'il ne lui était guère difficile de distancer le « tortillard » qui le suivait!

Aujourd'hui, environ cent quarante trains circulent quotidiennement sur la ligne en question. Les express mettent à peine vingt minutes pour couvrir la distance séparant la métropole de la Limmat du centre industriel argovien, protégés qu'ils sont dans leur course par un système extrêmement ingénieux, fonctionnant à la perfection, de signaux et de nombreuses lignes télégraphiques et téléphoniques; bien entendu, la ligne est à double voie.

Cent ans se sont écoulés depuis les débuts héroïques du chemin de fer en Suisse, cent ans au cours desquels trois générations ont fourni un travail assidu pour développer sans cesse le trafic ferroviaire, menant une lutte acharnée pour le progrès, une lutte constamment marquée par de nouveaux échecs.

Une suite d'occasions manquées

« L'histoire des chemins de fer suisses est une suite d'occasions manquées » a écrit un jour l'un de nos historiens les plus qualifiés en matière de communications; rien n'est plus juste. Lorsqu'en 1852, la Confédération suisse, qui venait d'être portée sur les fonts baptismaux, demanda à deux



spécialistes du rail célèbres dans toute l'Europe — les Anglais R. Stephenson et H. Swinburne — d'établir le plan d'un réseau ferroviaire national conçu de manière uniforme, il sembla que la Suisse allait désormais pouvoir pratiquer, dans le domaine des communications, une politique claire et conséquente. Hélas, le pouvoir central se révéla incapable de garder entièrement entre ses mains le contrôle des communications; c'est ainsi que la loi fédérale sur les chemins de fer qui fut adoptée au cours de la même année se bornait à énoncer que « la construction et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération sont laissées aux cantons ou à l'initiative privée ». Certes, cette loi permettait au nouveau moyen de transport de se développer librement dans notre pays montagneux; malheureusement, elle ouvrait aussi la voie à une politique mesquine et s'inspirant de l'esprit de clocher, à une lutte d'intérêts entre des régions de très faible étendue. Comme une

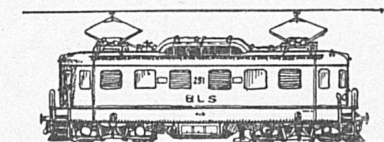
toile d'araignée, le réseau des voies ferrées s'étendit sur l'ensemble du pays; en un temps incroyablement court, on construisit les lignes reliant Zurich au lac de Constance, Bâle et Lucerne via Olten, Berne et Thoune, Genève et Lausanne, Lausanne et Yverdon, sans parler des tronçons partant de la capitale vaudoise en direction du Valais et de Berne; même sur les hauts plateaux du Jura neuchâtelois et du canton de St-Gall des trains circulaient avant 1860. C'est alors qu'on commença à envisager sérieusement la possibilité de construire une ligne permettant de traverser les Alpes, soit dans l'est de la Suisse, en empruntant les cols du canton des Grisons, soit au centre, par le Gothard et en direction du sud. A cette époque, les grandes compagnies de chemin de fer avaient à leur tête, à Zurich, Bâle, St-Gall, Lausanne et Berne, des hommes extrêmement capables et entreprenants; mentionnons, parmi ceux-ci, les Bâlois Speiser et Geigy, esprits des plus clairvoyants, et le Zurichois Escher, sans oublier le conseiller fédéral Stämpfli. De même, des ingénieurs comme C. von Etzel, R. La Nicca et N. Riggenbach — grand spécialiste dans le domaine de la construction des machines — contribuèrent à faire des chemins de fer suisses ce qu'on affirme qu'ils sont aujourd'hui: les plus sûrs et les plus propres du monde entier.

Le réseau ferroviaire s'étendit à un nombre de villes sans cesse croissant et les techniciens pénétrèrent dans une foule de vallées pour y élever des digues, y jeter des ponts et y percer des tunnels. Le plaisir de construire des lignes de chemin de fer dégénéra petit à petit en une véritable passion, à tel point qu'on en vint à ignorer délibérément les difficultés techniques les plus grandes et, partant, à encourir de très gros risques financiers. C'est à ce moment-là qu'on décida, pour faire pièce aux compagnies ferroviaires existantes — dont les actions étaient réparties entre les grandes villes et certains capitalistes étrangers — de construire des « chemins de fer populaires »; on vit alors apparaître le fameux « Nationalbahn », dont la ligne reliait les localités de Constance, Singen, Winterthur, Baden (en évitant Zurich), Aarau et Zofingue, ligne qui devait être prolongée jusqu'en Suisse romande. Or, cette entreprise fit faillite au bout de cinq ans et risqua de ruiner entièrement les communes de Winterthur, Baden, Lenzbourg et Zofingue; ce fut là l'une des plus graves catastrophes financières dont la Confédération eût jamais à pâtir.

Ce malheur eut naturellement pour conséquence d'arrêter provisoirement le développement des chemins de fer. Mais cet arrêt fut de courte durée. Quelques années plus tard, déjà, le trafic ferroviaire suisse se développait de plus belle. Grâce à la coopération d'intérêts allemands, italiens et suisses, il fut possible de mener à chef ce qu'on devait bientôt considérer comme

A l'assaut des montagnes

1945



« Ab de Schine, d'Bundesbahn chunnt! »

Noch einmal aber hub ein großer Kampf im Schweizervolke um unsere Eisenbahnen an. Nach langem Prozeß der Entwicklung brachte der Eintritt ins neue Jahrhundert mit dem Rückkauf der fünf großen Privatbahngesellschaften durch den Bund die längst notwendige Einheit im nationalen Transportsystem. Seit 1902 fahren die Züge der Schweizerischen Bundesbahnen auf den Netzen der ehemaligen Centralbahn, Nordostbahn und der Vereinigten Schweizer Bahnen, seit 1903 auf demjenigen der großen Westschweizer Bahn, der « Compagnie du Jura-Simplon », und im Mai 1909 ging das letzte und wichtigste große Hauptbahnstück, die Gotthardlinie, an die Eidgenossenschaft über.

Wohlgestaltet und trefflich ausgerüstet stand vor dem Ausbruch des ersten Weltkrieges das System der schweizerischen Eisenbahnen im Dienste des friedlichen Verkehrs. Auch nach dem Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts hatte der Bahnbau nicht geruht: als Ergänzung zum Gottharddurchstich öffneten sich 1907 das schier 20 000 m lange Loch durch den Simplon und 1913 die Linie über den Lötschberg, beide von Anfang an nicht mehr mit Dampf, sondern mit der Kraft des elektrischen Stromes betrieben. Bereits 1904 kletterten die Züge der Rhätischen Bahn ins Engadin; 1909 schuf die mit ihr verbundene Berninabahn als höchste ohne Zahnrad auskommende Berglinie Europas über den 2200 m hohen Berninapaf eine weitere Schienenverbindung nach Italien; 1925 endlich wurde mit der an die Rhätische Bahn und die Brig-Visp-Zermatt-Bahn anschließenden Furka-Oberalp-Strecke das weit über 500 Kilometer umfassende größte zusammenhängende Schmalspurnetz Europas hergestellt.

Auf die Berge hinauf

In den Tälern und Pässen blieben die eisernen Straßen indessen nicht stecken; schon 1870 baute der Basler Ingenieur Riggenbach die Zahnradbahn auf die Rigi als erste ihrer Art auf unserm Erdteil. Bald klotzten « knierutschende » Dampflokomotivchen, in « Riggenbachschen Leitern » oder « Abtschen Lamellen » sicheren Halt findend, auf die schönsten Aussichtsberge; die durch Ingenieur Locher erstellte Linie auf den Pilatus als steilste Zahnbahn der Welt und die durch den genialen Nordostbahndirektor Guyer-Zeller projektierte Jungfraubahn als höchste Europas bildeten neue Spitzenleistungen.

In die Straßen der größten Städte legten kluge Geschäftsleute bereits in den sechziger Jahren ebenfalls Eisenbahngleise, auf welchen laut dem Bericht eines Zeitgenossen « sanft und fast geräuschlos neumodische sogenannte Tramways fuhren » und ihren Besitzern zu jener Zeit im Verhältnis wesentlich mehr Geld einbrachten, als die großen Bahnen es imstande waren. Zuerst zogen Pferde, seit etwa 1876 auch kleine Dampflokomotivchen die Straßenbahnwagen, und in Bern kam um 1890 auch ein eigenartiges Vehikel, das « Lufttram », in Dienst; die ganze Herrlichkeit der rußenden, pustenden Fahrzeuge verschwand aber rasch vor den in den neunziger Jahren das Feld erobernden elektrischen Trambahnen.

Krieg!

Der Weltkrieg traf das ganze Wirtschaftsleben der Schweiz hart, in besonderem Maße aber das Bahnwesen; die Abhängigkeit der Dampflokomotiven von guten Kohlen ließ beim bald eintretenden Mangel an ausländischen Zufuhren die Fahrpläne immer fadencheiniger werden. Als gegen Ende der Unglückszeit gar der Sonntagsverkehr auf allen

ein chef-d'œuvre de la technique : au cours de dix ans de travail infatigable, Louis Favre et ses collaborateurs construisirent la ligne du Gothard, cette ligne qui rapproche les peuples du nord et du sud de notre continent. A travers le tunnel, long de quinze kilomètres, des convois commencèrent de transporter des voyageurs et des marchandises à un rythme et un volume sans précédent. Les lourdes locomotives de montagne servirent de modèles aux machines à vapeur employées plus tard dans la plaine et l'on se mit à tenir compte, dans l'établissement des horaires, des correspondances avec la ligne du Gothard. Des express s'attaquèrent aux longues distances, tout d'abord avec de vieux wagons à deux ou trois essieux, puis, avant la fin du siècle dernier déjà, avec des voitures à quatre essieux et à couloir; le système de signalisation et les dispositifs de sécurité furent perfectionnés sur les lignes principales, afin de satisfaire aux exigences d'un trafic toujours plus intense.

L'ère des C. F. F.

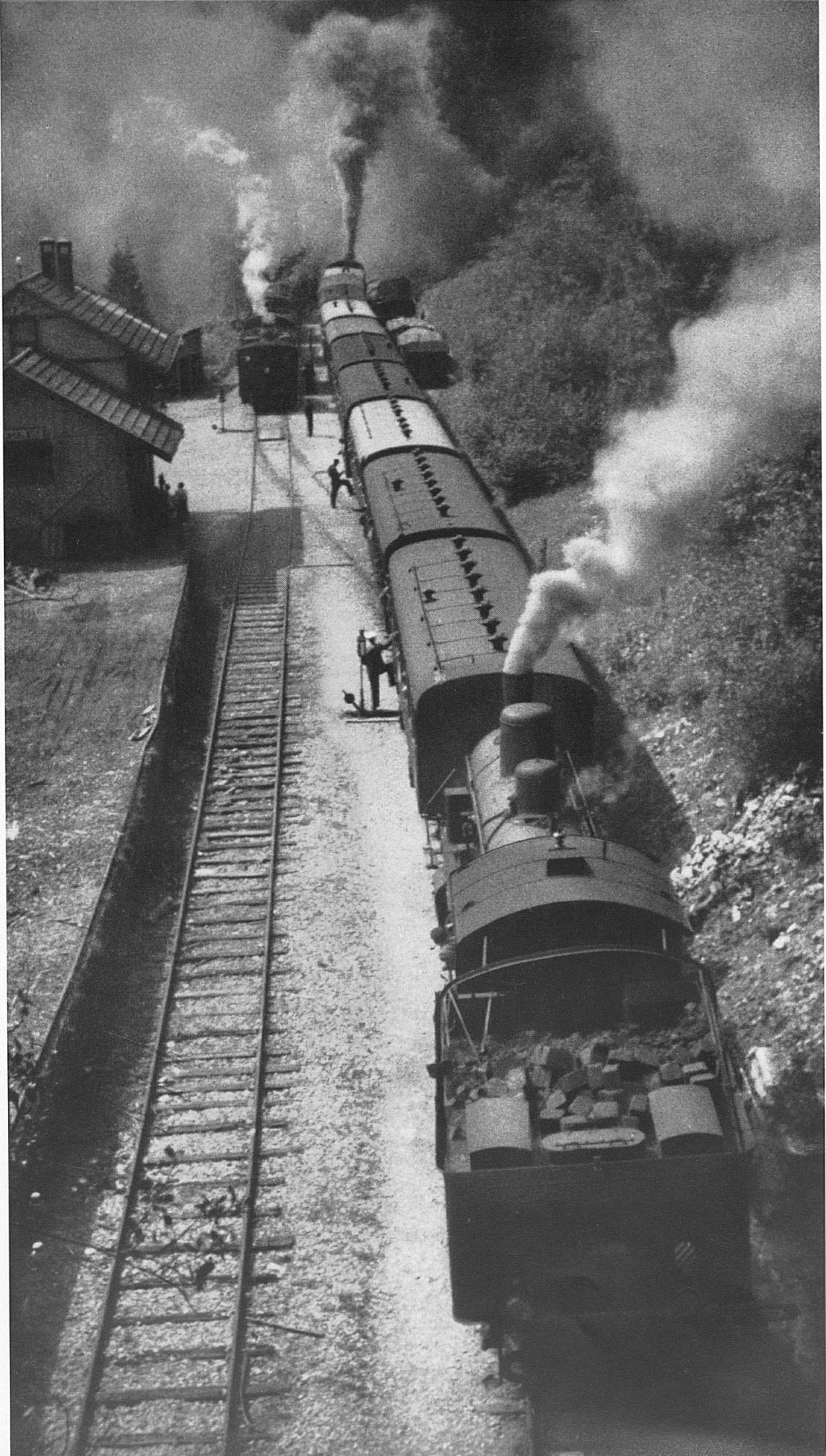
Au début de ce siècle, les chemins de fer soulevèrent d'après controverses au sein du peuple lorsque se pose le problème de la « nationalisation ». Après des discussions épiques, le corps électoral finit toutefois par autoriser la Confédération à racheter les cinq grandes compagnies privées, ce qui permit de réaliser cette unité, nécessaire depuis si longtemps du système national des transports. Depuis 1902, les trains des Chemins de fer fédéraux circulent sur les réseaux des anciennes compagnies du Central suisse, du Nord-Est et de l'Union suisse, et, depuis 1903, sur celui de l'importante entreprise romande qui s'appelait jadis « Compagnie du Jura-Simplon »; en mai 1909, enfin, la dernière des grandes lignes, celle du Gothard, fut reprise par la Confédération.

L'apogée du rail

Durant les années qui précédèrent la première guerre mondiale, les chemins de fer suisses, fort bien organisés et admirablement équipés, rendirent des services sans cesse accrus et de plus en plus appréciés. Car le début du siècle n'avait nullement été marqué par un arrêt des constructions ferroviaires, bien au contraire. C'est ainsi que l'année 1907 vit l'achèvement du tunnel du Simplon, digne pendant, avec ses 20 000 mètres de longueur, de celui du Gothard; puis l'on assista, en 1913, à l'ouverture de la ligne du Lötschberg; ce furent là des événements d'autant plus importants que les deux lignes en question furent équipées dès l'abord pour la traction électrique. En 1904 déjà, les trains des Chemins de fer rhétiques partaient à l'assaut de l'Engadine : en 1909, on termina la construction du chemin de fer de la Bernina — la ligne de montagne sans crémaillère la plus élevée de toute l'Europe, puisque le col qu'elle traverse s'élève à plus de 2200 mètres — ce qui assura une nouvelle communication ferroviaire avec l'Italie; en 1925 enfin, on aménagea le tronçon Furka-Oberalp destiné à relier les Chemins de fer rhétiques et la ligne Brigue—Viège—Zermatt, complétant ainsi le réseau de chemins de fer à voie étroite le plus vaste de l'Europe puisqu'il mesure plus de 500 kilomètres.

Mais on n'en négligea pas pour autant la construction de voies ferrées dans les vallées et sur les cols; en 1870 déjà, l'ingé-







Mühelos, elegant und sauber eilen die elektrischen Bahnen der Gegenwart durch das Land: Weit über 90 Prozent aller schweizerischen Eisenbahnlinien werden heute elektrisch betrieben. — Moderner Zug der Lötschbergbahn auf der Bietschtalbrücke im Oberwallis.

Propres et élégants, les trains électriques actuels parcourent sans effort le pays. Plus de 90 % du réseau ferroviaire suisse est exploité actuellement à l'électricité. — Train moderne du Lötschberg passant le pont du Bietschtal dans le Haut-Valais.

Photos: Sager, Schwabe.

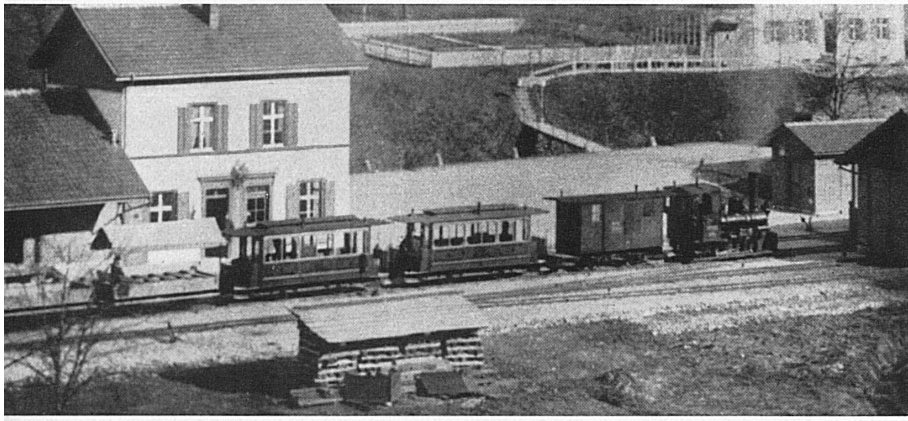
Voranstehende Seite: Hundert Jahre Schweizer Eisenbahnen — Hundert Jahre Lokomotiventwicklung.

Page d'avant: Le centenaire des Chemins de fer suisses. — Le développement de la locomotive au cours d'un siècle.

Photo: Gemmerli.

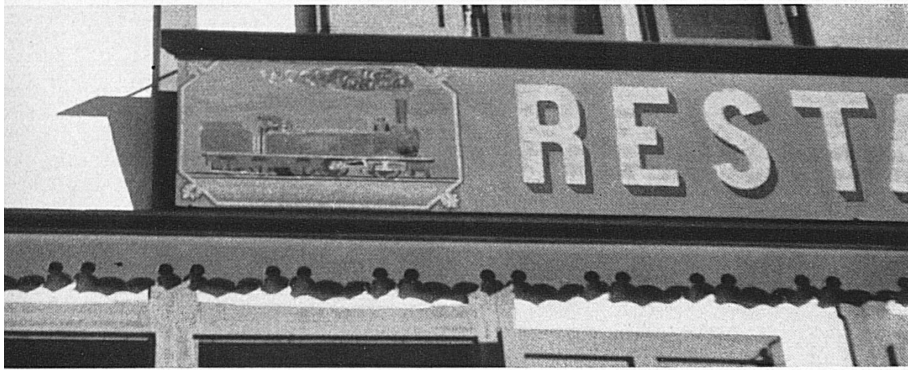
Links: Schwere Dampftraktion im Jura zwischen Glovelier und Saignelégier. Die Dampflokomotive beherrschte die ersten drei Viertel des verflossenen Eisenbahn-Jahrhunderts. Im angestrengten Dienst auf den Gebirgsstrecken der Alpen und des Juras mußten oft zwei, drei oder gar vier Maschinen vor und hinter die Züge gespannt werden.

A gauche: Traction à vapeur dans le Jura, entre Glovelier et Saignelégier. Le règne de la locomotive à vapeur s'étendit sur les trois quarts des cent dernières années. Sur les trajets pénibles des Alpes et du Jura, il fallut souvent placer deux, trois et même quatre locomotives à l'avant et à l'arrière des trains.



Die 1880 eröffnete kleinste Eisenbahn der Schweiz, die mit nur 75 cm Spurweite auskommende Waldenburger Bahn, im Bahnhof Waldenburg. Aufnahme von 1891.

Le plus petit chemin de fer en Suisse, celui de Waldenburg (Bâle-Campagne), mis en exploitation en 1880, et circulant sur voie étroite de 75 cm. seulement. En gare de Waldenburg, photo prise en 1891.



Altes Wirtshauschild in Wynigen (Bern), mit dem sehr exakt gemalten Bild der Lokomotive « Olten » der ehemaligen Schweizerischen Centralbahn geschmückt.

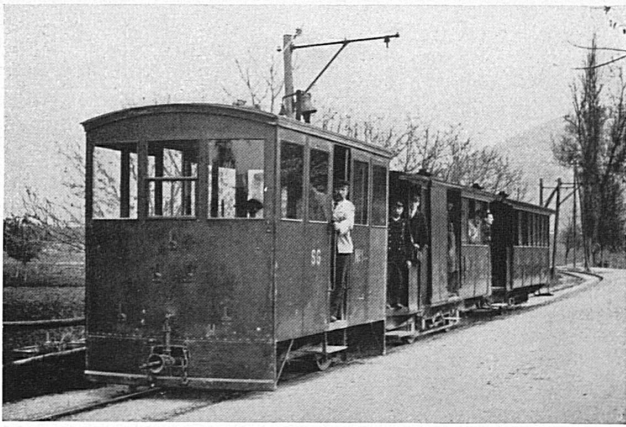
Vieille enseigne d'auberge à Wynigen (Berne), ornée d'une peinture représentant la locomotive « Olten » de l'ancienne compagnie de la « Schweizerische Centralbahn ».

VERSUNKENE ROMANTIK ROMANTISME D'AUTREFOIS

Der alte « Choli » der Urerikon-Bauma-Bahn wird bald seine letzte Fahrt antreten; bequeme Automobile sollen die Stelle des holprigen, gemütlichen Zügleins einnehmen.

La vieille « loco » du chemin de fer Urerikon-Bauma en est bientôt à sa dernière course. De confortables autocars viendront remplacer le paisible petit train qui en vit de rudes.



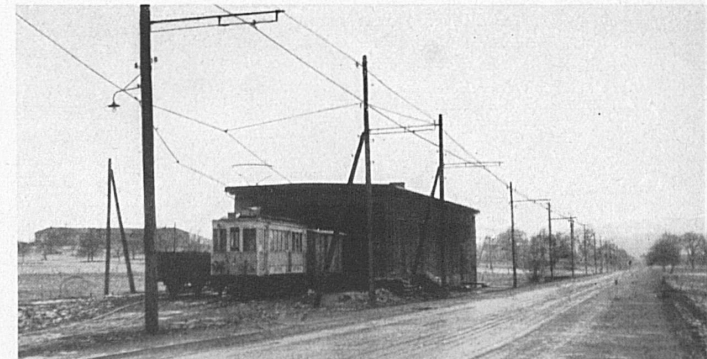


1: Die erste elektrische Lokomotive der Schweiz. Sie fuhr auf der schmalspurigen Nebenbahn von Sissach nach Gelterkinden (Baselland) zwischen 1891 und 1916. — 2: Das Lokomotivdepot Zürich zur Zeit des Dampfbetriebes. — 3: Fahrpläne aus der großen Zeit des «Eisenbahnfiebers». — 4: Die Maggialbahn im Tessin, eine Veteranin der elektrischen Wechselstromtraktion. — 5: Auch die Straßenbahn Uster—Oetwil wird, wie die übrigen Nebenbahnen des Zürcher Oberlandes, demnächst durch einen Automobilbetrieb ersetzt.

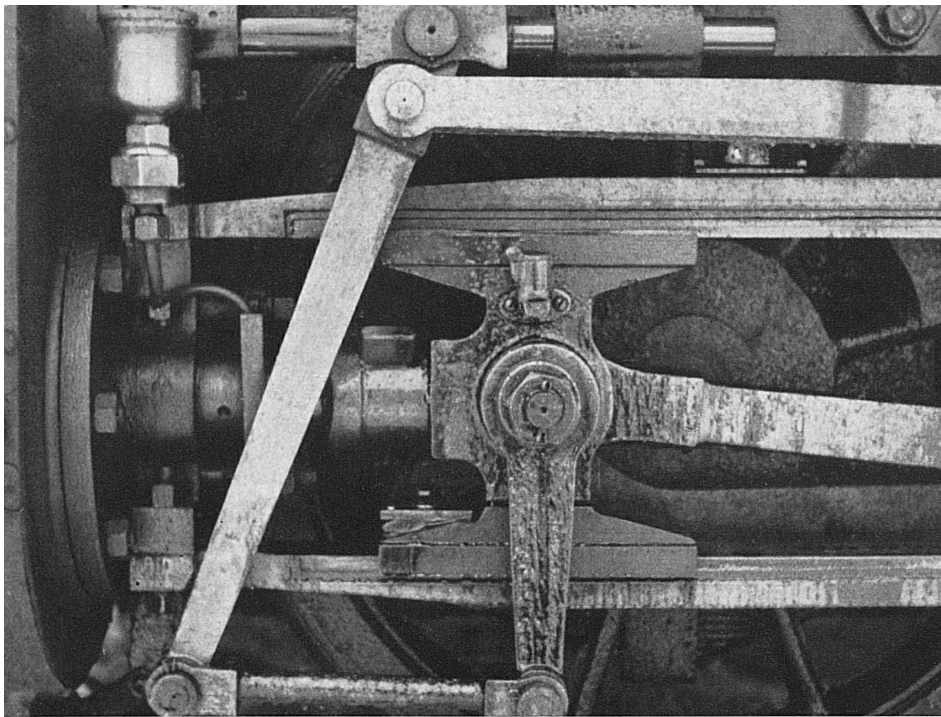


1: La première locomotive électrique en Suisse. Elle fut mise en circulation entre 1891 et 1916 sur l'ancienne ligne à voie étroite de Sissach à Gelterkinden (Bâle-Campagne). — 2: Le dépôt des locomotives à Zurich au temps de l'exploitation à vapeur. — 3: Horaires de l'époque mémorable où régnait «la fièvre du chemin de fer». — 4: Le chemin de fer de la Maggia au Tessin, vétéran de la traction électrique à courant alternatif. — 5: Le tramway Uster—Oetwil va être prochainement remplacé par un service automobile, comme d'ailleurs les autres chemins de fer secondaires de l'Oberland zurichois.

Photos: Schwabe, Tuggener, Würsten.

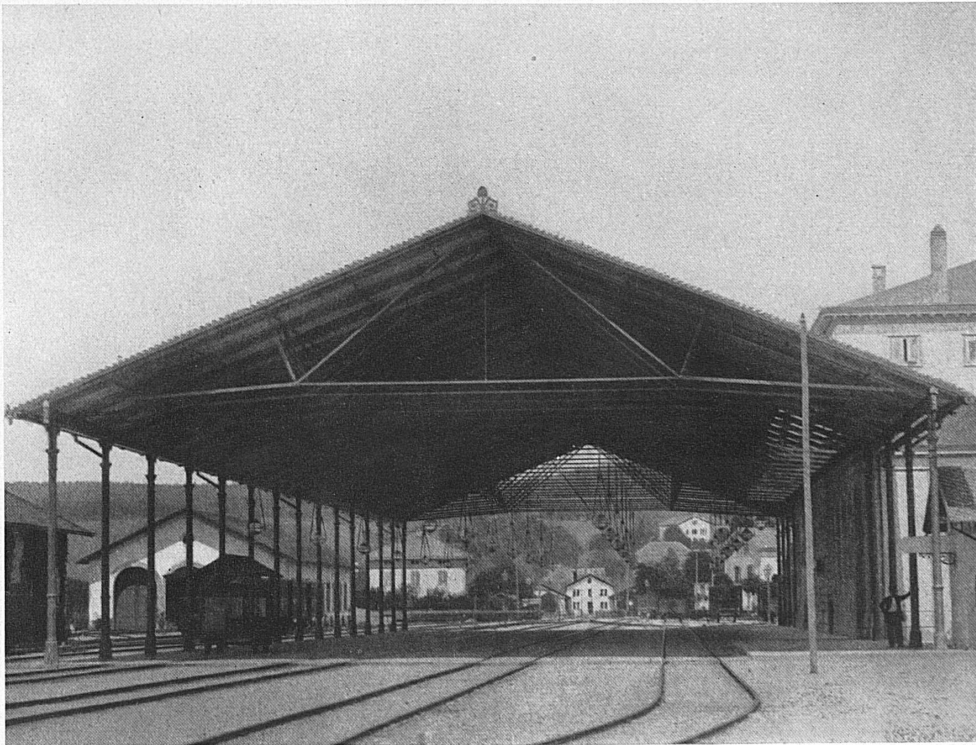


EINST



Das Triebwerk eines alten Dampfrosses. Öl, Ruß und Schmutz, aber auch wackere, ehrbare Handwerksarbeit kennzeichnen den Eisenbahnbetrieb von einst.

Le mécanisme de traction d'une vieille locomotive à vapeur. Beaucoup d'huile, de suie et de crasse, mais aussi du travail honnête, digne d'estime, telles furent les caractéristiques de l'exploitation ferroviaire d'antan.



Das behäbig breite Dach des alten Bahnhofes von Winterthur ladet zu Rast und Weile. Die Beschaulichkeit des Lebens der Biedermeierzeit spricht aus diesem Bild von zirka 1880.

Le large toit de la vieille gare de Winterthur invite au repos et à la détente. La photo prise vers 1880 reflète l'esprit contemplatif de l'époque Biedermeier.

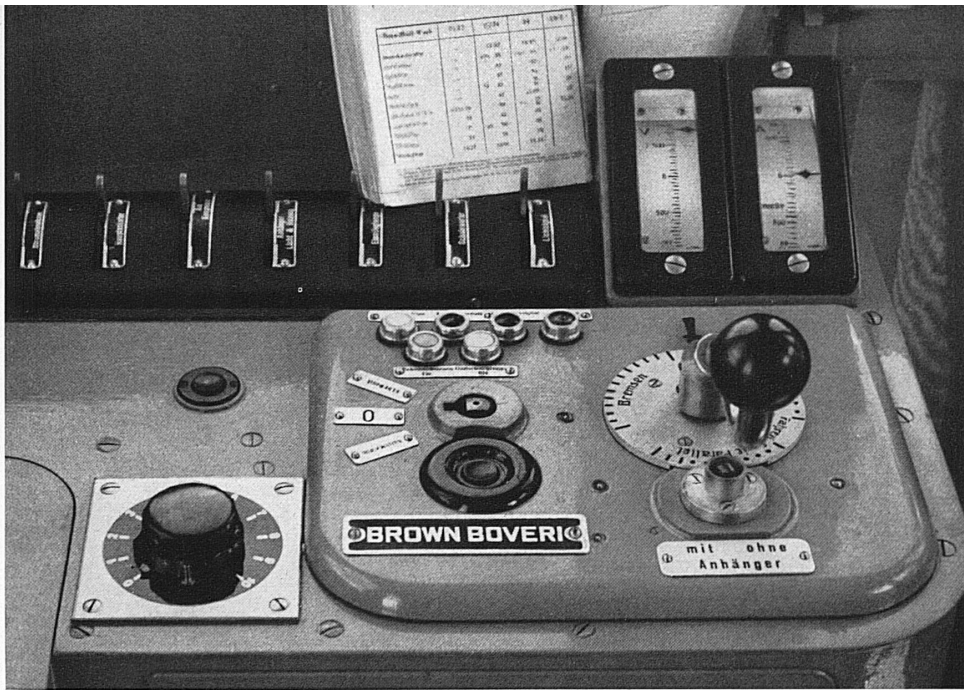
Die Station Grandvaux-Cully der Westschweizer Eisenbahn Lausanne—Fribourg—Bern («Oronbahn»), nach einer Photographie von 1862. Die im Bilde sichtbare Lokomotive gehört zur Serie der «Coucous» oder «Schildkröten», welche einen sattelförmigen Wasserkasten und anfänglich zwei Kamine besaßen.

La station de Grandvaux-Cully du chemin de fer de la Suisse occidentale Lausanne—Fribourg—Berne («chemin de fer d'Oron») d'après une photographie de 1862. La locomotive qu'on aperçoit appartient à la série des «Coucous» ou des «Tortues», pourvues d'un réservoir à eau en forme de selle et, tout au début, de deux cheminées.



AUTREFOIS

JETZT



Klare Übersichtlichkeit, Sauberkeit und Sachlichkeit haben im modernen Eisenbahnwesen die Romantik verdrängt. — Der Fahrshalter eines neuzeitlichen elektrischen Triebwagens.

Le romantisme d'antan a fait place, dans les chemins de fer modernes, à la clarté, la propreté et la précision.



Das Geleisefeld des Zürcher Hauptbahnhofes, wie es sich im Jubiläumsjahr 1947 präsentiert. Der moderne Verkehr kennt keine Ruhe mehr; Tag und Nacht, Sommer und Winter rollen die Räder über die vielen Schienen und Weichen.

Le réseau des voies ferrées à la gare principale de Zurich en 1947.

Die Station Grandvaux der SBB 1946. Die Bahnlinie Lausanne—Bern wurde 1860/1862 gebaut, gehörte längere Zeit dem Kanton Freiburg und ging dann als Teilstück der « Compagnie du Jura-Simplon » im Jahre 1903 an den Bund über. 1926 wurde sie elektrifiziert.

La station de Grandvaux des C.F.F. en 1946. La ligne de Lausanne—Berne, construite en 1860/1862, fut pendant un certain temps la propriété du canton de Fribourg et passa à la Confédération en 1903, comme tronçon de la Compagnie du Jura-Simplon. Elle fut électrifiée en 1926.

Photos: Beringer, SBB.



AUJOURD'HUI



Dampfbahnen eingestellt werden mußte, bedeutete diese Maßnahme bloß für diejenigen Linien keine neue Störung, die schon rechtzeitig sich der elektrischen Traktion bedienten; eine einzige Dampfstrecke war ebenfalls nicht berührt: die schmalspurige Regionalbahn von Yverdon nach Sainte-Croix hatte bereits lange vor dem Kriege, der testamentarischen Weisung ihres größten Geldgebers zufolge, ihren Verkehr an Sonn- und Feiertagen stillgelegt!

Unter dem Fahrdrat

Gegen die durch die Abhängigkeit vom Ausland bedingte Transportkrise half ein einziges Mittel: die Anwendung einheimischer Betriebskräfte. Mit größtem Eifer wurde die Elektrifikation der schweizerischen Eisenbahnen, vorab der Bundesbahnen, in Angriff genommen, und dem Verdienste eines Huber-Stockar, eines Haab und eines Schrafl ist es in erster Linie zu verdanken, wenn im zweiten großen Krieg die Eisenbahn nicht nur ihren eigenen, sondern auch den durch den Ausfall des Automobils neu hinzutretenden Verkehr ohne jede Mühe gemeistert hat!

Leider ist dem Eisenbahnwesen nach dem Ende des ersten Weltkrieges kein ruhiger Aufstieg beschieden gewesen. Neue Verkehrsmittel, das Automobil und das Flugzeug, raubten der Schiene das Monopol über die wichtigen Transporte. Der private Verkehr, der sich des Motorfahrzeuges in hohem Maße zu bedienen begann, bereitete der Eisenbahn schwere Konkurrenz, vermied es aber, ihr die staatlich auferlegten öffentlichen Lasten abzunehmen, wie sie die Pflicht zur Aufrechterhaltung des Betriebes unter allen Umständen, die Pflicht zum unbedingten Innehalten eines festen Fahrplanes und die Pflicht, bestimmte staatlich festgesetzte, öffentlich ausgekündete Tarife anzuwenden, unter anderem darstellen. Daß hier eine Bevorzugung der nicht an diese Belastungen gebundenen privaten Verkehrsarten besteht, liegt auf der Hand. Es wird eine der wichtigsten, wenn nicht überhaupt die dringlichste Aufgabe des beginnenden zweiten Säkulums schweizerischer Bahngeschichte sein, diese Unebenheit zu glätten.

Diener der Volkswirtschaft

Eine der schönsten Seiten des Verkehrswesens besteht darin, daß es dem ihm Dienenden stets neue Aufgaben zuweist. So wird auch in der Zukunft die Eisenbahn sich der Zeit anpassen, technisch und wirtschaftlich dem Fortschritt treu bleiben müssen. Einige kleinere, nur geringem öffentlichem Bedarf dienende Bahnstrecken mögen durch öffentliche Automobil- oder Trolleybusbetriebe ersetzt werden, welche hier und dort dem im Einzelnen geringen Verkehr besser entsprechen können. Der Großteil der Schienenwege aber, im besondern die Hauptlinien, können beim heutigen Stand der Technik niemals wirtschaftlich durch andere Transportmittel ersetzt werden; der Verlauf der letzten Kriegsjahre hat dies klar an den Tag gebracht.

In der Glut des Sommernachmittags liegt die doppelgleisige Eisenbahnstrecke ins fruchtbare Land eingebettet. Schienen und Kupferdrähte glitzern in der heißen Luft. Im Hintergrunde, kurz bevor eine leichte Kurve unseren Blick auf die gleißenden Eisenbänder abschneidet, blinken in schwarzer Tafel statt der gelben zwei sattgrüne Lichter auf. Die Bahn ist frei!

nieur bâlois Riggenbach konstruiert den ersten Dampflokomotive des Rigi, le premier du genre sur le Continent (et deuxième dans le monde). Bientôt, de petites locomotives à vapeur, avançant sur des voies aménagées selon de nouveaux systèmes (Riggenbach ou Abt) offrant toute sécurité, escaladèrent les montagnes d'où l'on jouit d'une vue particulièrement belle et étendue; puis l'ingénieur Locher construisit le funiculaire du Pilate, le plus abrupt du monde entier, et ce fut ensuite le tour du chemin de fer de la Jungfrau, dont le



1930

projet particulièrement hardi — on sait qu'il n'existe, dans toute l'Europe, aucune ligne atteignant altitude pareille — fut établi par Guyer-Zeller, le directeur général de la Compagnie du Nord-Est.

Dans les rues des villes d'une certaine importance, des hommes d'affaires avisés commencèrent également, vers 1860 à faire placer des voies ferrées, sur lesquelles circulèrent bientôt, pour reprendre les termes d'un contemporain, « de nouvelles machines, appelées trams, qui avançaient doucement et ne font presque pas de bruit »; relevons en passant que ce nouveau mode de locomotion rapporta alors à ceux qui l'avait introduit beaucoup plus d'argent, toutes proportions gardées, que les chemins de fer n'étaient en mesure de le faire. Au début, les voitures de tramway furent tirées par des chevaux, puis, dès 1876, par de petites locomotives à vapeur. A Berne, on vit même apparaître, en 1890, un véhicule bizarre appelé « tram à air comprimé »; mais tous ces engins fumants et bruyants durent céder bientôt la place aux trams électriques.

La guerre

La première conflagration mondiale, qui affecta durement l'ensemble de la vie économique suisse, porta un coup particulièrement sensible aux chemins de fer. En effet, il était impossible de chauffer les locomotives à vapeur avec autre chose que du charbon de bonne qualité, de sorte qu'on se vit obligé, dès que les importations de ce combustible diminuèrent, ce qui se produisit bientôt, de réduire toujours davantage les horaires. Vers la fin du conflit, on fut même contraint de suspendre le trafic du dimanche sur toutes les lignes où circulaient encore des trains remorqués par des locomotives à vapeur. Seules les lignes qui s'étaient équipées à temps en vue de la traction électrique ne furent pas touchées par cette mesure. Disons cependant, par souci d'exactitude, qu'une ligne non électrifiée n'eut pas à pâtir, elle non plus, de la dite mesure; il s'agit de la compagnie du chemin de fer à voie étroite Yverdon—Ste-Croix, qui avait cessé, bien avant la guerre déjà, de faire circuler des trains les dimanches et les jours de fête religieuse; les dispositions testamentaires de son principal bailleur de fonds empoisaient cette singularité!

L'électrification

Pour remédier à la crise des transports provoquée par la pénurie de charbon étranger, un seul moyen se révéla efficace: l'emploi de la houille blanche produite dans le pays. C'est pourquoi on se mit à pousser très activement l'électrification des chemins de fer, en commençant par le réseau des C. F. F., cela avec les résultats que l'on sait. Si, pendant la deuxième guerre mondiale, les chemins de fer helvétiques ont réussi, sans aucune peine, à assurer un trafic fortement accru du fait de l'interruption temporaire de la circulation automobile, nous en sommes redevables aux hommes clairvoyants qui ont travaillé sans relâche à les rendre indépendants des importations de charbon: aux Huber-Stockar, aux Haab, aux Schrafl et à bien d'autres encore.

Malheureusement, le rail n'a pas pu, à l'issue de la première guerre mondiale, poursuivre son essor dans le calme. De nouveaux moyens de locomotion, l'automobile et l'avion, le privèrent du monopole qu'il détenait auparavant en matière de transports importants. Le trafic privé, pour lequel on se mit à utiliser toujours davantage des véhicules à moteur, commença dangereusement les chemins de fer, mais sans leur enlever, même partiellement, les multiples charges qui leur sont imposées par l'Etat, notamment l'obligation de maintenir leur exploitation en toute circonstance, de s'en tenir absolument à un horaire fixe et d'appliquer des tarifs établis officiellement. Il tombe sous le sens que cet état de choses favorise nettement les entreprises de transport privées, qui elles, n'ont pas à supporter des charges dont bénéficie la population. Aussi faut-il espérer que cette anomalie disparaîtra bientôt, tant il est vrai qu'elle risque, à la longue, d'avoir de très fâcheuses répercussions.

Au service du peuple

Dans le domaine des communications, les choses évoluent rapidement — ce qu'on ne saurait d'ailleurs déplorer, au contraire — et de nouvelles tâches se présentent constamment. Aussi bien, les chemins de fer seront-ils obligés, à l'avenir également, de s'adapter aux circonstances de l'heure, de rester toujours en tête du progrès tant sur le plan technique que du point de vue économique. Il se peut fort bien, par exemple, que quelques lignes de chemins de fer d'importance secondaire et dont l'intérêt pour le public est assez mince soient remplacées par des services officiels d'autocars ou de trolleybus répondant mieux aux besoins réels. Cependant, il convient de ne pas perdre de vue que la plupart des voies ferrées, et notamment les lignes principales, ne pourront jamais être remplacées par d'autres moyens de transport assurant le même rendement; c'est ce qui a été amplement démontré au cours des dernières années de la seconde guerre mondiale.

Voie libre!

Sous le soleil de plomb d'un après-midi d'été, la voie ferrée déroule son double ruban à travers la campagne fertile. Les rails et les fils de cuivre brillent d'un vif éclat. A l'arrière-plan, un peu avant que les rubans d'acier se dérober à notre regard, deux lumières, d'un vert éblouissant cette fois-ci, scintillent sur un tableau noir: voie libre!