

Les chemins de fer de montagne suisses se modernisent

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - (1947)

Heft 7

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-777401>

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.



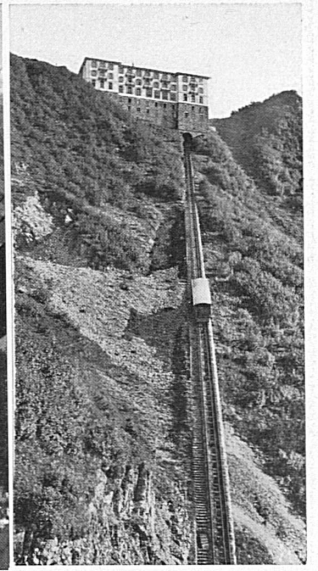
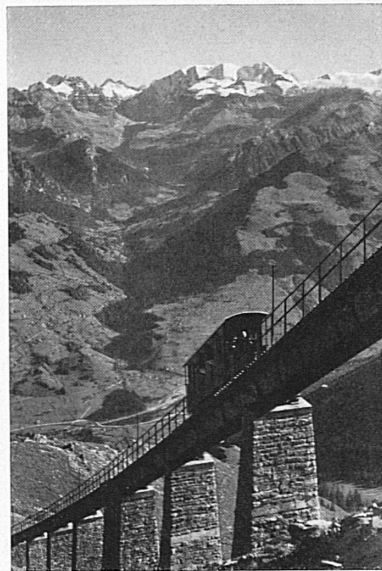
LES CHEMINS DE FER DE MONTAGNE SUISSES SE MODERNISENT

Dernièrement, le chemin de fer du Gornergrat a mis en service ses premières automotrices légères. Les chemins de fer de montagne, eux aussi, veulent rester en tête du progrès.

Avant tout un matériel léger et résistant! Tel est le mot d'ordre, qu'il s'agisse de chemins de fer à crémaillère, de funiculaires ou de téléphériques. L'exploitation n'est rentable que s'il est possible de ramener le poids du matériel roulant au minimum tout en portant au maximum la capacité de transport. Jusque vers 1935, la carrosserie des voitures de nos chemins de fer de montagne était en bois. Aujourd'hui, les alliages de métaux légers que l'in-

Chemin de fer de la Jungfrau, le plus haut d'Europe. Ce dernier et le chemin de fer du Wengernalp, qui cet été met en circulation une locomotrice rapide et moderne, ont une pente totale de plus de 2500 m à gravir.

Die Jungfrauabahn, die höchste Bergbahn Europas. Zusammen mit der Wengernalpbahn, die diesen Sommer moderne, rasche Triebwagen in den Verkehr setzt, überwindet sie eine Höhendifferenz von über 2500 m.



dustrie moderne a mis au point permettent de construire des véhicules plus stables, moins lourds et capables de transporter plus de voyageurs que les types en usage jusqu'à maintenant. Enfin, les locomotives sont progressivement remplacées par des automotrices, où peuvent prendre place un nombre relativement élevé de voyageurs.

Ces diverses innovations ont été adoptées dès 1937 par les chemins de fer du Pilate et du Rigi, puis peu après par les compagnies du Glion—Rochers-de-Naye et du Bex—Gryon—Villars-Chesières. Le chemin de fer d'Aigle à Leysin a suivi cet exemple l'automne dernier, ce qui lui a permis de réduire considérablement la durée du trajet et d'améliorer sensiblement ses horaires. Les automotrices et les voitures légères pénètrent jusqu'au cœur des Alpes. Sur le chemin de fer du Gornergrat, électrifié dès sa construction en 1898, une partie de l'exploitation est assurée par les deux automotrices légères 101 et 102; elles parcourent en 40 minutes les 9 km. du trajet Zermatt—Gornergrat (différence d'altitude de 1485 m.). Les trains remorqués par des locomotives mettaient une heure et dix minutes pour effectuer le même parcours. Chacune des deux automotrices est actionnée par un courant alternatif de 700 volts et développe une puissance de 260 chevaux. Les voitures ont 56 places assises et 110 places debout.

L'exemple du chemin de fer du Gornergrat sera suivi par la compagnie du Wengernalp, qui mettra bientôt en service une automotrice légère d'un type semblable. Nul doute que cette innovation ne rencontre, comme partout, un accueil chaleureux du public.

h. u. w.



En haut: Pont du Chemin de fer rhétique près de Brail, dans l'Engadine.

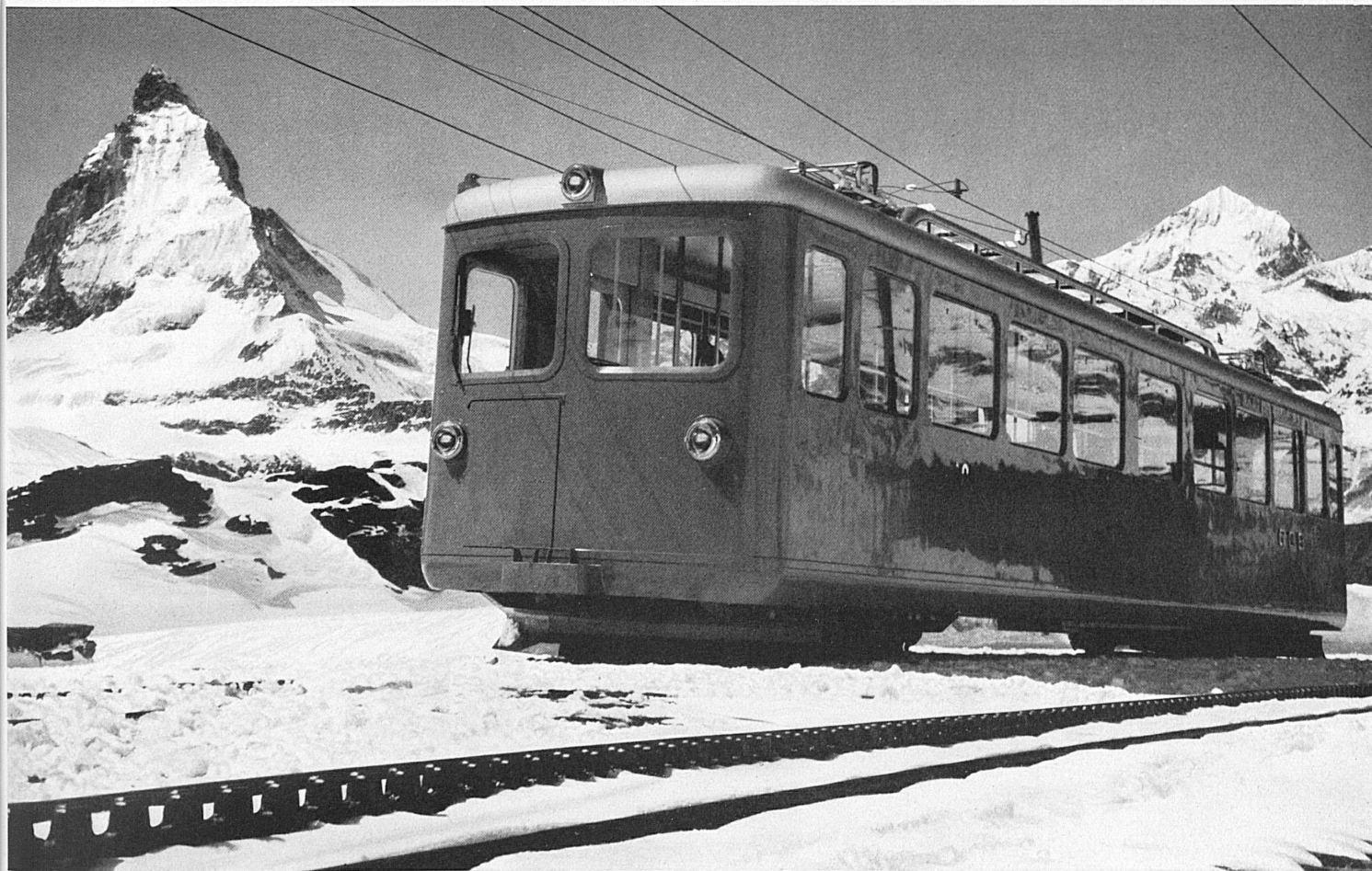
Oben: Brücke der Rhätischen Bahn bei Brail im Engadin.

Page de gauche, de gauche à droite: Train de la ligne Viège-Zermatt à Stalden. — Le chemin de fer du Niesen (Oberland bernois) et celui du Stanserhorn (Suisse centrale) comptent parmi les funiculaires les plus longs en Suisse.

A droite: Train léger moderne du M. O. B., au-dessus de Montreux.

Seite links, von links nach rechts: Zug der Visp-Zermatt-Bahn in Stalden. — Die Niesenbahn (Berner Oberland) und die Stanserhornbahn (Zentralschweiz) gehören zu den längsten Drahtseilbahnen.

Rechts: Moderner Leichtschnellzug der MOB oberhalb Montreux.



Nouvelle locomotrice du chemin de fer du Gornergrat. Vue sur le Cervin.

Neuer Triebwagen der Gornergratbahn. Blick auf das Matterhorn.



A droite: Le chemin de fer Furka-Oberalp, à Gletsch.

Rechts: Die Furka-Oberalp-Bahn in Gletsch.

Dessins de F. Krumenacher