

Eisenbahnen der Welt = Les chemins de fer dans le monde [William Wenger]

Autor(en): **P.M.**

Objekttyp: **BookReview**

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

Band (Jahr): **43 (1970)**

Heft 4

PDF erstellt am: **26.07.2024**

Nutzungsbedingungen

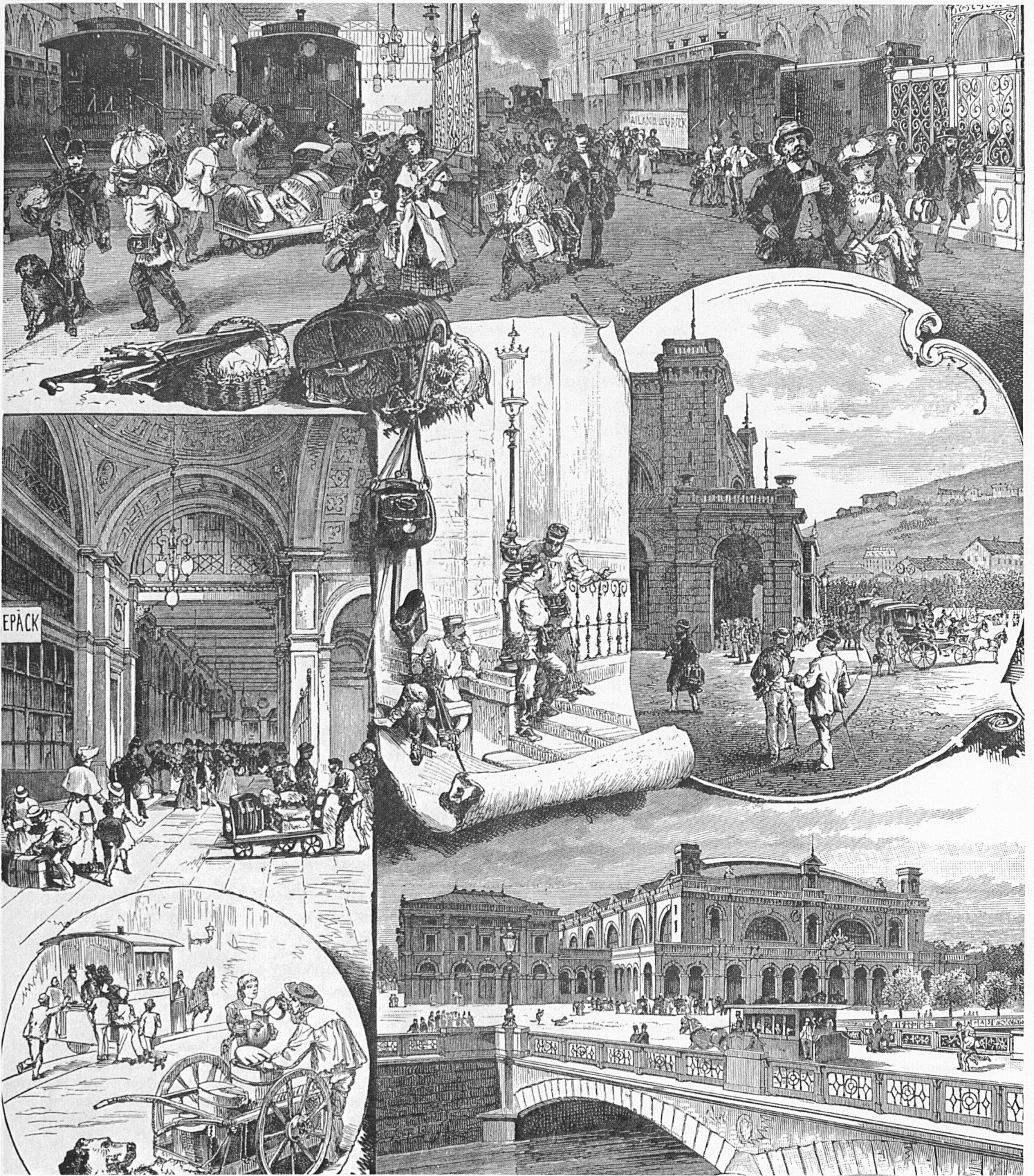
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Zürichs Hauptbahnhof kurz nach der Eröffnung der Gotthardbahn 1882
 La gare de Zurich au lendemain de l'ouverture de la ligne du Saint-Gothard 1882

La stazione di Zurigo subito dopo l'inaugurazione della linea del San Gottardo 1882
 Zurich Main Station at the time of the opening of the Gotthard Railway in 1882

EISENBAHNEN DER WELT

LES CHEMINS DE FER DANS LE MONDE



Honoré Daumier widmete viele seiner Zeichnungen den aufkommenden Eisenbahnen. Hier bringt er den Schrecken zum Ausdruck, den die Reisenden vor den Tunneln empfanden

En exerçant sa verve sur les premiers chemins de fer, Honoré Daumier a mis en lumière la terreur que les voyageurs avaient des tunnels

Il caricaturista Honoré Daumier ha reso con umorismo il terrore ispirato dalle gallerie ai primi utenti della ferrovia

Honoré Daumier depicted in many of his drawings the beginning of the "Railway Age". In this drawing he pictures marvellously the frightened faces of tourists entering a tunnel

Un titre qui en dit long et qui promet une lecture attachante, pour les initiés comme pour les profanes. L'auteur, William Wenger, licencié ès lettres de l'Université de Lausanne, a dirigé le service de presse de la Direction générale des CFF, à Berne, avant d'être appelé à la tête du Centre de relations publiques de l'Union internationale des chemins de fer, à Paris, où il donne la pleine mesure de sa compétence. La cause du rail lui est chère et elle se passe, dans la démonstration qu'il en donne, des données sèches et chiffrées qui séduisent avant tout les techniciens.

Dans ces 170 pages généreusement illustrées, on chemine du passé à l'avenir, on retient l'appel des grands espaces, on salue la conquête de la sécurité, de la vitesse et de la puissance – autant de vérités mécaniques qui n'empêchent pas le voyageur de saluer au passage des paysages éloquentes; nous pensons aux horizons d'ici et d'ailleurs et nous osons ajouter que, sous d'autres cieux, la grisaille et la monotonie le satisfont dans la mesure où il se laisse aller, yeux clos, au rythme des convois pressés devant qui les sémaphores les plus gourmés lèvent les bras au ciel.

A lire l'auteur, on oublie de descendre à la gare élue, pour goûter tout ce qu'il nous dit des réseaux du monde entier. L'Histoire et l'Art ont leur place sous la plume d'un esprit cultivé qui ne récite pas sa leçon, mais nous confie tout ce qu'il sait, avec des pincées d'humour et, surtout, avec une clarté qui retiendra l'attention des jeunes autant qu'elle captivera les moins jeunes.

Alors, si vous voulez bien, en voiture!

P. M.

Soeben ist eine ausserordentlich lebendige und reich bebilderte Geschichte der «Eisenbahnen der Welt» erschienen. Ihr Autor ist William Wenger, einst Chef des Pressedienstes der SBB, heute Chef der Informationszentrale der europäischen Eisenbahnen bei der UIC. Eine hervorragende Auswahl mehrfarbiger Illustrationen begleitet den Text, in die Vergangenheit zurückblendend und mit Bildern jüngster Errungenschaften nicht minder den Anfang neuer technischer Entwicklungen dokumentierend. – Das Buch ist zu den üblichen Bedingungen beim Mondo-Verlag, Vevey, in deutscher, französischer und italienischer Sprache erhältlich

William Wenger, ancien chef du service de presse des CFF, aujourd'hui chef du Centre de relations publiques de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), publie aux Editions Mondo, Vevey, un magnifique ouvrage, consacré à l'histoire des chemins de fer dans le monde. Il est abondamment illustré de planches en couleur. C'est un voyage passionnant à travers la technique ferroviaire

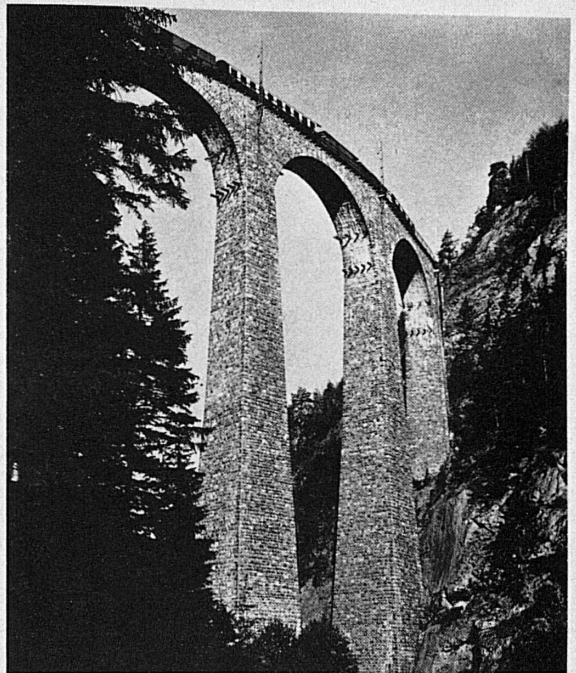
«Merveille qui s'ajoute aux merveilles du monde.
Triomphe du génie et gloire du travail.
Le Simplon est à nous! Par sa brèche profonde.
Les peuples voleront à leur tâche féconde.
Sur les ailes du rail».

La seconde galerie du Simplon, qui avait servi à l'aération de la première pendant les travaux et à l'évacuation des matériaux comme au retour des conduites d'air et d'eau, fut achevée le 4 décembre 1921; les travaux d'aménagement, commencés à fin 1912 - début 1913, avaient dû être interrompus pendant la guerre.

Le Simplon, qui ne connut que deux à trois mois la traction à vapeur - le temps de mettre au point les premières machines électriques - avait son complément naturel dans le Loetschberg. Une ligne de Berne au Haut-Valais avait déjà été préconisée par le conseiller fédéral Jakob Stämpfli, qui la voyait passer par la Gemmi (1866). Ce fut en fin de compte le Loetschberg qui fut choisi. Le canton de Berne, un groupe de financiers de Paris et la Confédération soutinrent l'entreprise. Commencés le 12 octobre 1906, les travaux furent interrompus en juillet 1908 à la suite d'un affaissement du terrain où se précipita la Gastern. Cet accident, qui fit vingt-cinq victimes et obstrua la galerie sur plus de 1,5 km, obligea à une modification du tracé, ce qui augmenta la longueur du tunnel de 800 m, la portant définitivement à 14 612 m. Le percement eut lieu le 31 mars 1911, et l'ensemble des travaux prit fin le 22 avril 1912. Les équipes nord et sud se rencontrèrent facilement, les différences ayant été de 257 mm dans la direction et de 102 dans la hauteur. Les trains se mirent à circuler normalement le 15 juillet 1913, d'abord à un régime réduit, jusqu'au 18 septembre.

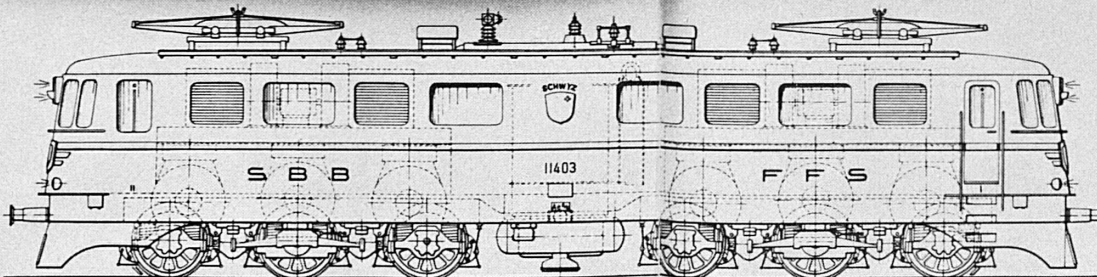
A eux seuls, les trois grands tunnels du Simplon, du Saint-Gothard et du Loetschberg, qui totalisent une longueur voisine de 30 km, sont un démenti aux propos des experts anglais R. Stephenson et H. Swinburne qui, dans leur rapport de 1850 au Conseil fédéral, affirmaient qu'à l'approche de la région des Alpes, il n'y a plus de probabilité que les locomotives puissent servir; seuls les appareils fixes peuvent être employés pour franchir ces chaînes élevées. Ils ne voyaient, nos deux insulaires, qu'une exception: le passage du Jura au Hauenstein. Les entrepreneurs Bâlois confièrent la construction de ce premier tunnel de montagne à un ingénieur de Stuttgart, W. Pressel, auquel succéda un entrepreneur londonien, Thomas Brassey. Il y avait 2495 m de roche à percer. Les travaux débutèrent en juillet 1853 et furent achevés un peu plus de quatre ans après. L'exploitation normale du chemin de fer commença le 1^{er} mai 1858. Ils furent eux aussi retardés par un accident, l'incendie d'un puits de mine qui coûta la vie à cinquante-deux ouvriers et onze sauveteurs.

Des tunnels, on en trouve dans tous les pays, et ceux de la Cordillère des Andes



Sur la ligne de l'Albul, dans les Grisons, la beauté des ponts s'allie à l'audace de leurs constructeurs.

LOKOMOTIVE Ae% 11403-11425



| | |
|------------------------------|-----------------|
| Triebradurchmesser | 1260 mm |
| Übersetzungsverhältnis | 1:2,56 |
| Anzahl Triebmotoren | 6 |
| Dienstgewicht | |
| Reibungsgewicht | 120 t |
| Max. Geschwindigkeit | 125 km/h |
| Max. Anfahrzugkraft | |
| am Rad | 40 000 kg |
| Stundenzugkraft am Rad | |
| bei V = 74 km/h | 22 000 kg |
| Stundenleistung am Rad | |
| bei V = 74 km/h | 6000 PS |
| Stundenleistung an der Welle | |
| bei V = 74 km/h | 736 kW |
| Dauerleistung am Rad | |
| bei V = 78,5 km/h | 5230 PS |
| Dauerleistung an der Welle | |
| bei V = 78,5 km/h | 662 kW |
| Elektrische Bremse | |
| | Nutzstrombremse |

Spigliatissima nella presentazione e ricca oltremodo di belle illustrazioni polichrome è uscita testè la storia delle «Ferrovie nel mondo», scritta da William Wenger, già capo del Servizio stampa delle FFS, ed ora capo della Centrale d'informazione delle ferrovie europee presso l'UIC. Agili capitoli consentono al lettore di seguire l'evoluzione della ferrovia, dai primordi alle radicali innovazioni del nostro tempo. Il libro è venduto, alle condizioni usuali, dalla Casa editrice Mondo, di Vevey, la quale, oltre all'originale francese, ha stampato due ottime versioni, italiana e tedesca

Recently a very lively and richly illustrated book about the history of "Railways of the World" was published. The author is William Wenger, former Press Chief of the Press Information Office of the Swiss Federal Railways, who is now Director of the Information Centre of the European Railways at UIC. An excellent collection of multi-colour photos illustrates the text; it covers the past as well as the latest developments thus documenting the beginning of new technical advances