



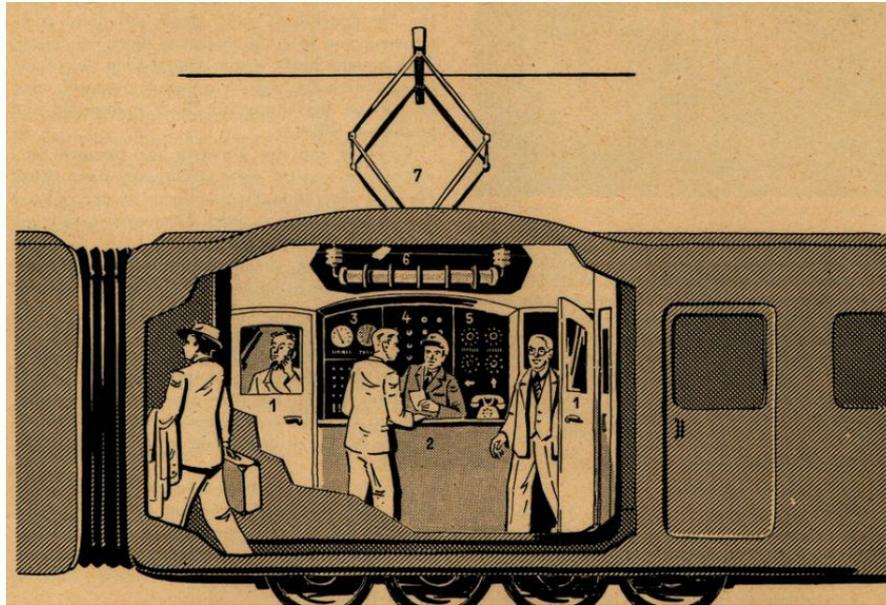
#Histoire #Passionnés du rail #Projets d'aménagement #Société

Les CFF travaillent aujourd'hui activement sur la mobilité de demain. En 1947, le mensuel suisse «Prisma. Natur, Forschung, Technik» se projetait lui aussi dans le futur.

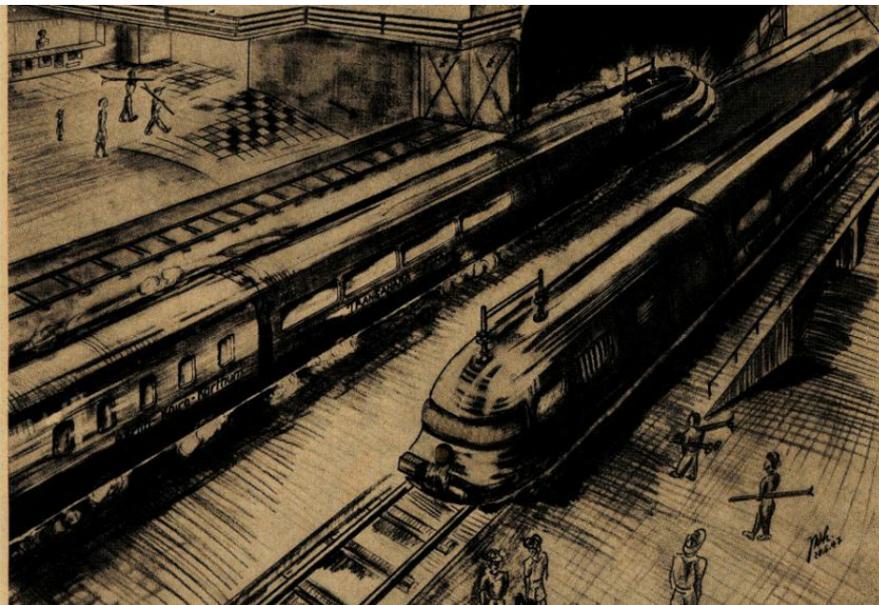




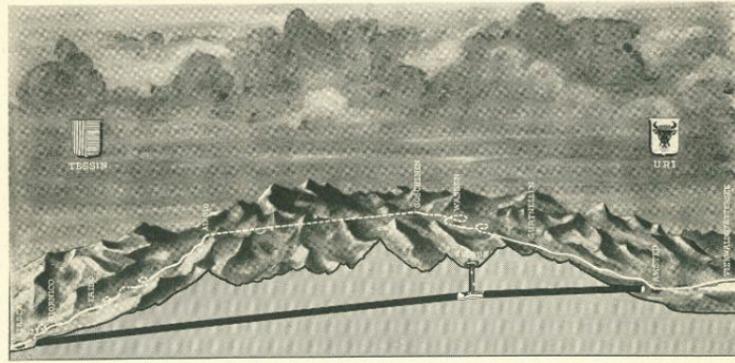
«Nous, les Suisses, ne pouvons pas sérieusement croire que nous en avons fait assez pour les transports en Suisse rien qu'en perçant le tunnel du Saint-Gothard il y a septante ans, puis en électrifiant la ligne après la Première Guerre mondiale», pouvait-on lire en préambule au quatrième numéro du mensuel «Prisma», consacré aux chemins de fer suisses de l'an 2000. Parmi les visions formulées à l'époque, beaucoup sont devenues réalité. Démonstration.



Dans son article écrit sous forme de nouvelle, Herbert Sitterding imagine le jour où l'on pourra téléphoner dans les trains. La ligne de contact ferait alors office de ligne téléphonique. Sa nouvelle met en scène une téléphoniste expliquant les possibilités d'utilisation à un directeur: «Vous pouvez parler jusqu'à l'entrée du train en gare de Zurich. Vous pouvez aussi recevoir des appels, qui vous seront signalés haut-parleurs. Toutes les voitures en sont équipées. [...]».



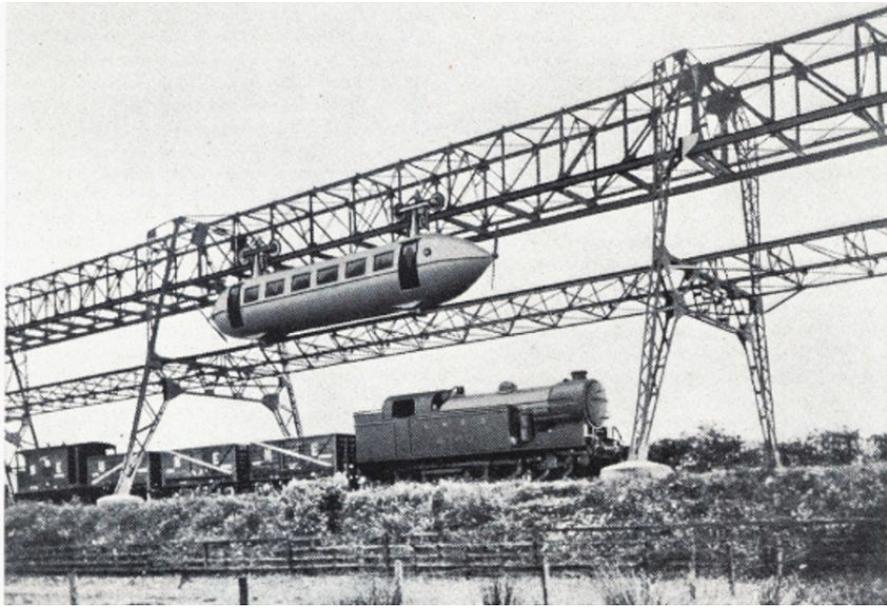
Dans les années 30, l'ingénieur Eduard Gruner se préfigurait déjà le tunnel de base du Saint-Gothard et la station de tunnel de Sedrun. En 1947, il décrit dans le magazine «Prisma» le mode de construction du tunnel et ses répercussions sur le trafic de l'an 2000.

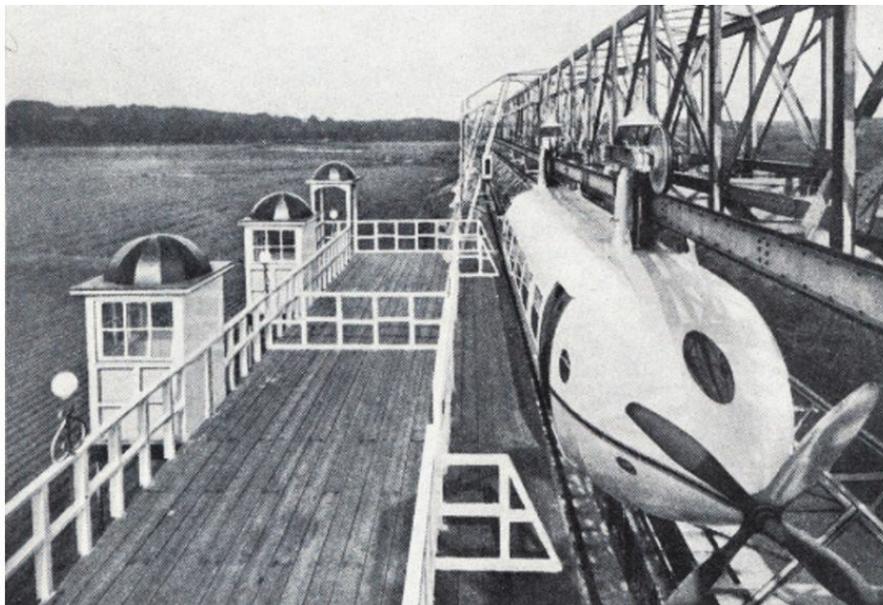


1144 4: Längsschnitt durch den Gotthard-Basis-Tunnel. Die Umeng, die die heutige Bahn markieren muß, ist klar erkennbar.

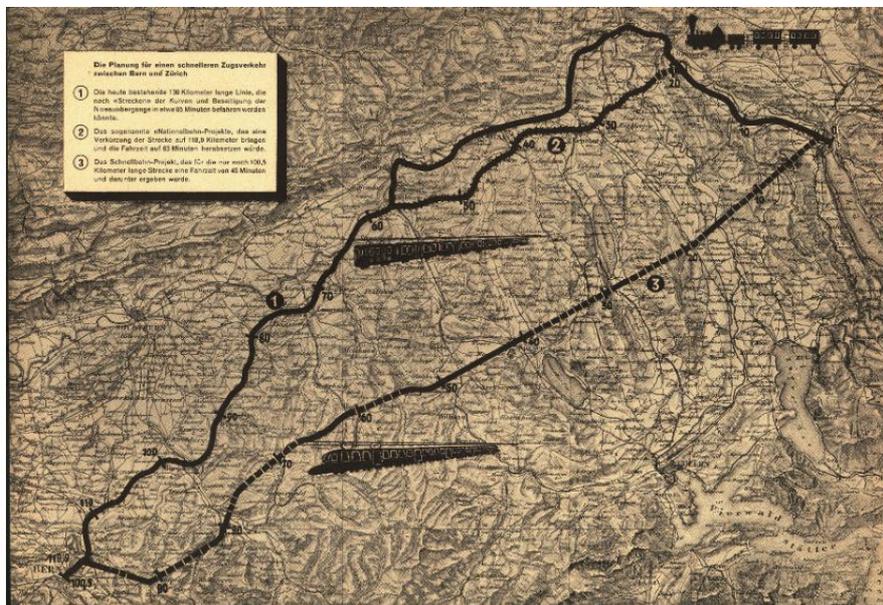
1143

Cette illustration tirée de l'article de l'ingénieur Eduard Gruner paru dans le magazine «Prisma» montre une coupe transversale du massif du Saint-Gothard avec les tracés respectifs de la ligne de faite et du tunnel de base.





L'ingénieur M. Hug envisage le monorail rapide comme un moyen efficace de remédier à la problématique de pénurie de l'espace au sol. Le monorail rapide pourrait être superposé aux voies de chemin de fer existantes et ainsi utiliser très peu d'espace supplémentaire. Pour la ligne Winterthour–Zurich–Baden, de 40 kilomètres de long, le temps de parcours est estimé à 15 minutes (avec arrêt à Zurich). Le monorail futuriste de Milngavie, en Écosse, sert d'illustration (photo). L'entraînement et le freinage de l'engin suspendu sont assurés par des hélices.



«Zurich–Berne en 45 minutes». Dans son article paru en 1947 dans le mensuel «Prisma», Max Schuler envisage deux possibilités pour réduire le temps de parcours entre Zurich et Berne d'environ une heure et demie: le projet «Nationalbahn» (du nom de la compagnie ferroviaire), consistant à améliorer la ligne existante entre Rothrist et Aarburg, et le projet «Schnellbahn» (voie express), prévoyant la construction d'une nouvelle ligne Berne–Huttwil–Sursee–Zurich pour un temps de trajet de 45 minutes.