

Baptême d'une nouvelle voiture

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **5 (1931)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-780632>

Nutzungsbedingungen

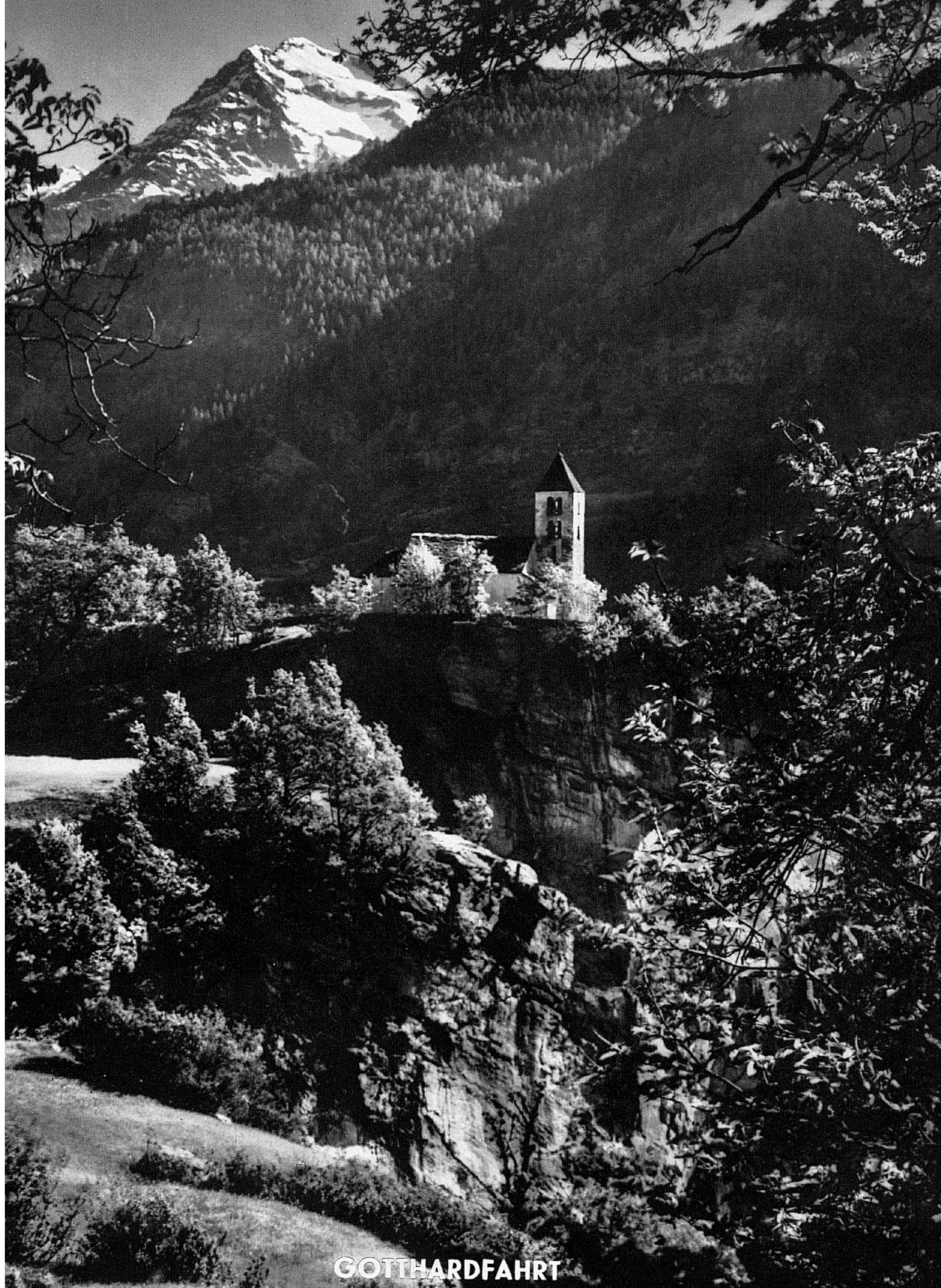
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

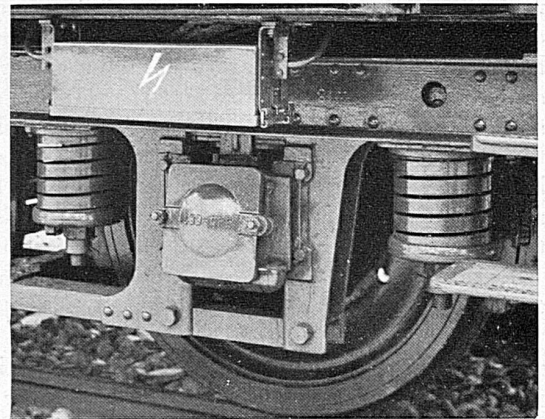
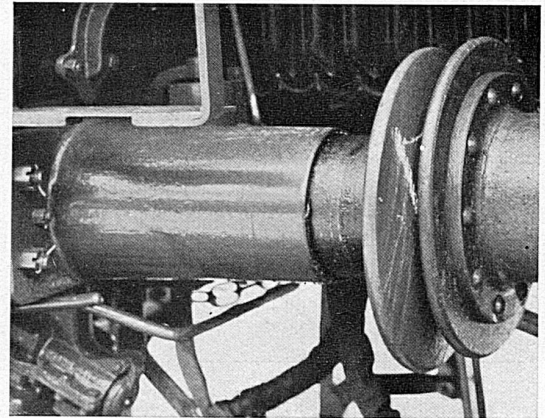
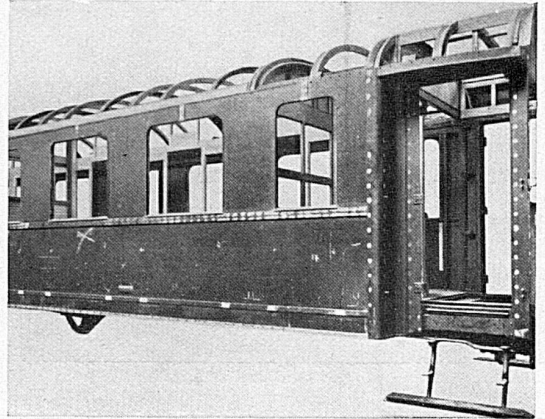


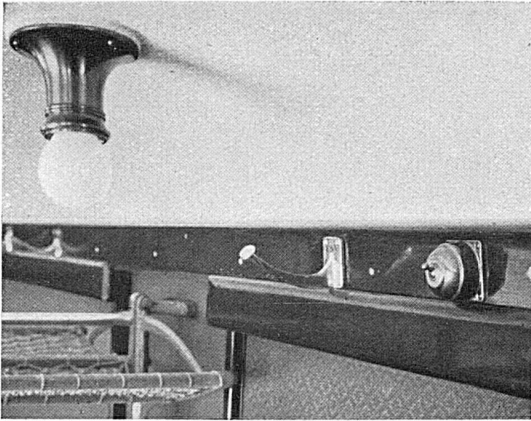
GOTTHARDFAHRT

BAPTÊME D'UNE NOUVELLE VOITURE

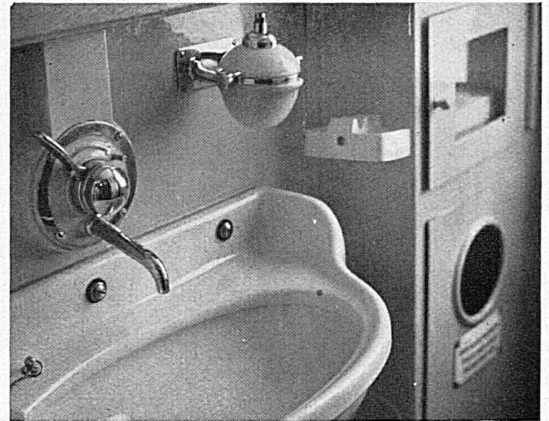
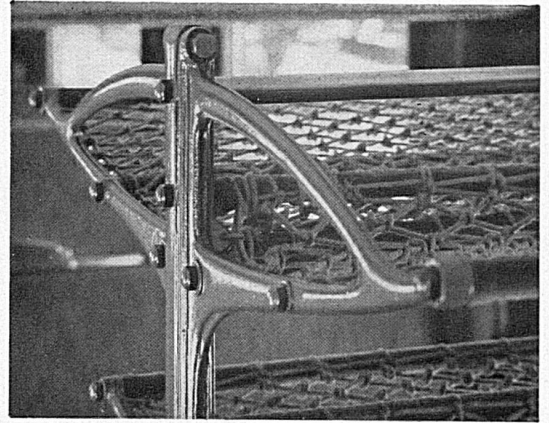
Nos constructeurs de voitures, s'inspirant de la devise « Sûr et commode », ont créé un nouveau type suisse qui ne pourra qu'accroître l'excellente réputation dont ils jouissent. La construction solide en tôle d'acier et en fers profilés donne à la charpente de la caisse une très grande résistance. De forts tampons à boisseau absorbent des chocs allant jusqu'à 30.000 kg. avec une réaction maximum de 3000 kg. seulement et réduisent ainsi les à-coups si désagréables pendant la marche. La caisse est à triple suspension élastique. De puissants ressorts à boudins et à lames amortissent les chocs verticaux lors du passage du véhicule sur les joints de rails et sur les aiguilles, tandis que des balanciers à biellettes avec doubles ressorts à lames absorbent les chocs latéraux. La voiture, dont la longueur est de 20 m., a 48 places assises et pèse 41 tonnes, c'est-à-dire 850 kg. par place assise. Elle peut être chauffée à la vapeur ou à l'électricité. Son freinage est du système Westinghouse. Les initiales R. I. C. (Regolamento Internazionale Carrozze) signifient que ce véhicule peut aussi circuler à l'étranger. Au cours de cette année, il sera mis en service 18 voitures de ce type.

Une des principales innovations que l'on constate dans cette





voiture de II^e classe, c'est l'aménagement des sièges. Il n'y a plus 4 places assises par rangée transversale, comme autrefois, mais 3 seulement: deux, de l'un des côtés du couloir, et une, de l'autre. De cette façon, on a pu donner aux banquettes à deux places des dimensions qui permettent même à des personnes corpulentes de garder l'une et l'autre toute la liberté de leurs mouvements. Les sièges sont plus larges. Les ressorts ont été renforcés et leur disposition améliorée pour qu'il y ait une forte inclinaison vers l'arrière. Les sièges à une seule place seront



certainement très appréciés des dames voyageant isolément.

Les boiseries sont en chêne et cerisier foncés. Le revêtement des parties rembourrées et des panneaux au-dessous des appuis de fenêtre est en peluche bleutée. De belles photographies accrochées aux parois frontales soulignent le caractère attrayant et confortable de l'ensemble. Le plafond de couleur claire se compose de trois éléments longitudinaux dont celui du centre est horizontal ce qui donne l'impression que le compartiment a une très grande largeur. Huit grands ventilateurs à registres de bon goût assurent une aération parfaite.

Le couloir est de 10 cm. plus large ce qui facilite tout particulièrement la manipulation des bagages.

L'éclairage est bien meilleur que dans les anciennes voitures. Pour chaque paire de banquettes, il y a un plafonnier à lampe opalisée de 40 watts avec un inter-

rupteur à bouton. Quand, la nuit, les voyageurs ont éteint toutes les lampes, il brûle dans chaque compartiment deux veilleuses à ampoule bleue dont la lumière est suffisante pour les agents de contrôle. Du reste, le conducteur peut, en entrant dans la voiture, allumer deux lampes, sans déranger personne. Les porte-bagages font corps avec les sièges de sorte que les barres reliant ces porte-bagages au plafond ont disparu. Les filets sont très spacieux et le public sera certainement fort satisfait de cette innovation. Dans le vestibule des W. C. se trouve une corbeille à papier dont les voyageurs feront, espérons-le, un fréquent usage ce qui contribuera à maintenir propre l'intérieur du véhicule. Les W. C. sont pourvus d'un lavabo fort pratique, d'un distributeur de savon, d'une petite table, d'un cendrier, de linges de toilette, en un mot, de tout le nécessaire.

Benützt zu Ostern die vor- Utilisez à Pâques les dou- gesehenen Entlastungs- und blures de trains et les trains Extrazüge spéciaux

Vom Gründonnerstag bis Ostermontag werden wir viele bestehende Züge doppelt führen und zahlreiche Extrazüge einlegen. Ein Bahnhofplakat gibt die genauen Fahrzeiten bekannt. Wir empfehlen Ihnen diese Oster-Extrazüge, weil sie rasch fahren und weil sie Ihnen bei kleinerem Gedränge grössere Bequemlichkeit bieten.

Du jeudi saint au lundi de Pâques, nous dédoublons de nombreux trains réguliers et mettons en marche plusieurs trains spéciaux. Des affiches placardées dans les gares en indiqueront l'heure exact. Nous vous recommandons d'utiliser ces trains de Pâques, parce qu'ils sont rapides et vous permettront de voyager plus commodément, l'encombrement étant moindre.