

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1950)

Heft: 9

Artikel: Les rencontres internationales de Genève : 6-16 septembre

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774383>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Eisenbahnbaus überhaupt zurückgeht. Da bekämpften sich die Interessen einzelner Landstriche und Ortschaften; hochfliegende Pläne wollten eine Bahnlinie von Brugg reuſaufwärts über Bremgarten nach Affoltern am Albis als dem Anſchluſſpunkt nach dem Gotthard ins Werk geſetzt wiſſen, während die Kreiſe im weſtlichen Freiamt einer Tracéführung über Wohlen und Muri nach Rotkreuz den Vorzug gaben, die dann als «aargauische Südbahn» auch verwirklicht wurde. Nach Bremgarten errichtete man vorerſt nur eine normalspurige Stichbahn von Wohlen her, mit deren Geſchäftsgang es von Anfang an nicht zum beſten beſtellt war. Sie kam 1902 durch Rückkauf an die Bundesbahnen. Faſt auf den gleichen Zeitpunkt hin war aber auch die Idee einer elektriſchen Schmalspurbahn über den Muſſchellen, von Bremgarten ins Limmattal, realiſiert, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts mit Energie lanciert worden war. Nun erſt war den langjährigen Wünſchen des Städtchens, der Stadt und dem Wiſchaftszentrum Zürich näher gebracht zu werden, Genüge getan. Freilich dauerte es noch ein volles Jahrzehnt, biſ auch die Verbindung zwiſchen den beiden Bremgartner Bahnſtationen, über die Reuſ hinüber, zuſtande gekommen war; ſeit dem Februar 1912 fahren

die Züge der Bremgarten-Dietikon-Bahn biſ Wohlen, auf elektriſierter Strecke, auf der aber, als Kurioſum unter den Schweizer Bahnen, die urſprünglich alleinige Normalſpur beibehalten und ihr die Schmalspur mittelſt einer dritten Schiene eingefügt wurde. Wie ſehr die Bahn der Gegend Aufſchwung brachte, beweiſen die Frequenzen, die ſich ſeit der Zeit der Poſtkuſche mehr als ver-hundertfachen: zählte man 1898 noch rund 8000 Gäſte, die mit der Poſt über den Muſſchellen fuhren, ſo benützten 1902 80 000, 1949 1 337 000 Paſſagiere die BDB. Dabei hat ſich ein überaus reger Pendelverkehr vom Reuſ nach dem Limmattal entwickelt: rund 700—800 Abonnenten begeben ſich gegenwärtig von Bremgarten, Berikon uſw. jeden Morgen mit den Zügen zwiſchen 5 und 7 Uhr zur Arbeit Richtung Limmattal, über Dietikon, ſei es nach Zürich oder nach Baden, und kehren abends zwiſchen 17 und 20 Uhr wieder nach Hauſe zurück. Der tägliche Stoßverkehr iſt für den Betrieb der BDB heute charakteriſtiſch; er wird höchſtens an gewiſſen ſchönen Frühlings- oder Herbs-ſonntagen und vor allem am Oſter- und Pfingſtmontag überboten, da ein traditioneller großer Markt das Volk von weither nach Bremgarten lockt. Der Stoßverkehr aber iſt für die Bereithaltung von genügend Roll-

material maßgebend. Das Unternehmen iſt auch in dieſer Hinſicht heute ausgezeichnet gerüſtet. Neben je zwei vierachſigen Motorwagen von 1912/13 und 1928/32 mit je vier Motoren von 85, reſp. 90 PS und einer ganzen Reihe von Anhängern aus den letzten Jahrzehnten ſtehen ihm drei neue Motortriebwagen aus dem Jahre 1947, mit je vier Motoren von 125 PS, und ſeit dem Spätherbſt 1949 drei ebenſo geräumige und elegante Anhängewagen zur Verfügung. Die neuen Fahrzeuge wurden allesamt in der Schweiz. Wagonsfabrik Schlieren angefertigt; die elektriſche Ausrüſtung ſtammt, was den Betrieb anbelangt, von der Maſchinenfabrik Oerlikon, hiſichtlich der Lichtenanlage aus der eigenen Werkſtätte der BDB. Die 18,3 m langen, 2,5 m breiten Wagen zählen 54, reſp. 66 Sitzplätze, dazu je 20 Stehplätze auf den Mittelperrons.

Unſere Bilder auf der nebenſtehenden Seite möchten einige Ausſchnitte aus dem Betrieb dieſer an ihrer Streckenlänge gemessen kleinen, aber für die Gegend lebenswichtigen und erfreulich gedeihenden Bahn vermitteln, die unterwegs prächtige Ausblicke in eine anmutige Landſchaft und von der Paßhöhe des Muſſchellen weithin über das Reuſtal biſ zu den Gipfeln der Alpen gewährt.

—e.

LES RENCONTRES INTERNATIONALES DE GENÈVE

6—16 ſeptembre

Les «Rencontres» de cette année, en traitant des droits de l'esprit et des exigences sociales, ne se proposent pas d'aboutir à une formule définitive. Mais un débat paraît nécessaire si l'on tient à dépasser quelques-unes des contradictions qui divisent le monde actuel. Sept grandes conférences sont prévues: «L'esprit et ses exigences», par M. Roland de Pury (Suisse) le 6 ſeptembre; «Vie intérieure et vie active», par M. Alph. de Waelhens (Belgique) le 7 ſeptembre; «La liberté de l'esprit et l'Etat», par M. Galvano della Volpe (Italie) le 8 ſeptembre; «Les

conditions du travail et la vie de l'esprit», par M. Georges Friedmann (France) le 11 ſeptembre; «L'insécurité matérielle et la vie de l'esprit», par M. Georges Duveau (France) le 12 ſeptembre; «La culture et sa diffusion dans le monde entier», par M. Roger Causse (Belgique) le 13 ſeptembre; «Chances et risques de l'esprit», par M. Henri Miéville (Suisse) le 14 ſeptembre.

Huit entretiens publics et gratuits auront lieu avec la participation des conférenciers et de personnalités européennes. Au Grand-Théâtre de Genève, ſamedi 9 et lundi 11 ſep-

tembre, spectacle de gala avec «Pelléas et Mélisande», de Claude Debussy, ſous la direction d'Ernest Ansermet; mercredi 13, concert symphonique de l'Orchestre de la Suisse romande, dirigé par Eugène Ormandy; vendredi 15 et ſamedi 16 ſeptembre, représentations d'une œuvre de Jean Mogin «A chacun ſelon ſa faim», par la Compagnie Hermantier.

Le ſecrétariat des «Rencontres internationales», 3, promenade du Pin, à Genève, donnera d'autres précisions.

LE RÊVE

Comme je me ſouviens de cette petite gare au bord du lac! Une de ces petites gares comme il y en a tant, ſtyle P. L. M. de prime abord et ſeulement pour les civils. Pour nous cheminots ce ſtyle importe peu, mais quantité d'autres choses telles qu'installations ferroviaires, double ou ſimple voie, barrières, etc. Mais cette petite gare-là, loin, bien loin à la ronde et ſur toutes les lignes était réputée, aſſi invraiſemblable que cela paraiſſe, pour ſon chef de gare. Si j'étais vieux ou chagrin, j'ajouterais aſſiôt que jamais plus on ne verra dans ce pays un chef de gare pareil. Qu'avait-il donc de ſi particulier? Il avait tout ſimplement manqué ſa vocation et était devenu cheminot à la place de militaire. Bien bâti, grand, large

d'épaules et mince de hanches, l'uniforme lui allait à ravir. La démarche, le ton, l'allure, tout cela dénotait une longue habitude de l'uniforme et d'un peu de commandement. Je ne puis mieux le décrire qu'en vous diſant qu'il reſſemblait aſſi bien à Eric von Stroheim. Et il le ſavait! Alors, hiſtoire de rire un brin, nous doſions ſavamment dans les conversations les prouesses des hommes de guerre fameux avec celles de ſon héros. Qui, le prochain jour de congé ſ'en allait à la grand-ville admirer ſon ſoſie dans la ſalle obscure d'un cinéma? Notre chef de gare. Il fallait le voir les jours ſuivants, le poing ſur la hanche, les muſcles du viſage criſpés. Les abonnés qui, du train, regardaient notre chef au moment où il don-

nait l'ordre de départ avec la palette, reſtaient ſidérés devant l'attitude impeccable et un tel déploiement de luxe ſobre dans le geſte.

Puis vint l'heure de la retraite et il lui fallut quitter ſa gare. A ce moment-là, devant ſon réel chagrin, nous en étions à regretter nos innocentes plaisanteries. Le jour du départ il vint nous trouver en tenant ſous le bras un grand tableau encadré. «Voilà, dit-il d'un ton ſolennel, le cadeau que je fais à ma dernière gare.» C'était «Le Rêve». Aux dernières lueurs de feux de bivouac, une troupe dort ſur la terre nue. Les ſoldats ſomnolent enroulés dans leurs capotes. Au premier plan deux jeunes ſoldats, la tête ſur le havreſac en guiſe d'oreillers, parlent, les