

# 100 Jahre TST

Jubiläumsschrift

# 100 ans de la TST

Brochure anniversaire



Vereinigung Technischer Kader  
Schweizerischer Transportunternehmungen

Association des cadres Techniques  
des entreprises Suisses de Transport

# Inhalt Sommaire

100 Jahre TST – geschichtlicher Abriss La TST a 100 ans – Aperçu historique	3
Der Namen TST im Verlauf der Jahre Le nom TST au fil des ans	9
Entwicklung der Anzahl Mitglieder Evolution du nombre de membres	12
Entwicklung der Jahresbeiträge Evolution des cotisations	13
Die Präsidenten von 1922 bis 2022 Les présidents de 1922 à 2022	14
Jahresversammlungsorte Lieux des assemblées générales	16
Fachtagungen Colloques	19



Auslandfachtagung 2002 in der Slowakei: Meterspurstrecken in der Hohen Tatra. Colloque technique 2002 en Slovaquie: voies métriques Hautes Tatras.

# 100 Jahre TST – geschichtlicher Abriss La TST a 100 ans – Aperçu historique

Seit 100 Jahren existiert die TST. Als technische Kader von verschiedensten Transportunternehmungen haben unsere Mitglieder in dieser Zeit mitgeholfen den öffentlichen Verkehr in der Schweiz zu dem zu bringen was er heute ist. Am Anfang unseres Bestehens herrschten nicht immer ideale Verhältnisse und viele Bahnen hatten nicht die heute zur Verfügung stehenden Mittel um den Betrieb durchzuführen. Wenn das Geld fehlte musste man sich oft behelfsmässig und mit Hilfe benachbarter Unternehmungen helfen, um anstehende technische Probleme zu lösen.

Dieser Geist hat zur Gründung unserer Vereinigung im Jahr 1922 in Bern geführt. Die ersten Bestrebungen dazu hatten bereits 1911 stattgefunden. Schon damals waren zwei- bis dreitägige Jahresversammlungen geplant, um den technischen Austausch zu pflegen und sich über die rasch fortschreitenden Neuerungen zu informieren. Dieser Grundstein der ersten Stunde hat sich bis heute kaum geändert.

Technische Neuerungen und Elektrifizierungen, die seit dem ersten Weltkrieg an der Tagesordnung waren, führten bei vielen Bahnen zu Problemen, da das Personal mit alter Technik vertraut war. Dies führte zum regen Austausch zwischen den Mitgliedern anlässlich der Jahresversammlungen. Wiederkehrende Themen waren Wälzlager in den Achslagern, Umstellung von Vakuum- auf Druckluftbremse und die dazu erforderlichen Kompressoren auf dem Triebfahrzeug.

Ein über Jahre immer wieder behandeltes Thema waren die Stromabnehmerwippen und deren Störwirkungen auf den Radioemp-

L'association TST célèbre son 100<sup>e</sup> anniversaire. Une période durant laquelle nos membres, cadres techniques issus de multiples entreprises suisses de transport, ont contribué à l'évolution des transports publics suisses jusqu'à la forme que nous leur connaissons à ce jour. Au moment de la fondation de notre association, les conditions prévalentes n'étaient de loin pas toujours idéales. De nombreuses compagnies ne disposaient pas des ressources financières actuelles pour mener à bien leur exploitation. Lorsque les moyens financiers venaient à manquer, il fallait souvent recourir à des solutions de fortune et compter sur l'aide des entreprises voisines pour régler un problème technique.

C'est dans cet esprit que notre association a été fondée en 1922 à Berne. Les premières démarches en ce sens avaient déjà eu lieu en 1911. Dès cette époque s'est développée l'idée d'une assemblée annuelle se déroulant sur deux à trois jours, favorisant l'échange et permettant de s'informer sur les nombreux progrès techniques. Cette pierre angulaire de la première heure n'a guère changé jusqu'à ce jour.

Les innovations techniques et l'électrification, qui étaient à l'ordre du jour depuis la Première Guerre mondiale, ont entraîné des problèmes auprès de plusieurs chemins de fer, car leur personnel était familiarisé avec des technologies plus anciennes. Cela animait régulièrement les débats entre les membres lors des assemblées annuelles. Les boîtes d'essieux à rouleaux, la conversion du frein à vide au frein à air comprimé et le compresseur qu'il est nécessaire d'installer à cet



Jahresversammlung 2003 in Zermatt: Shuttlebetrieb Täsch – Zermatt mit Niederflurtriebzügen von Stadler. Assemblée annuelle 2003 à Zermatt: nouvelles rames à plancher bas pour les navettes Täsch – Zermatt du constructeur Stadler.

fang. In den dreissiger Jahren ist das dreiachsige SLM-Lenkuntergestell ein Thema, das vor allem Trambahnen interessiert. Auch die Spurkranzschmierung wird in dieser Zeit behandelt, um den Verschleiss an den Rädern zu reduzieren.

Ende der dreissiger Jahre kommen die Blockherzstücke zur Sprache. Bisher bestanden diese ausschliesslich aus speziell bearbeiteten Schienenprofilen. Wegen dem zweiten Weltkrieg wird die Problematik der Verdunkelung angegangen. Oft wurde die Beleuchtung direkt ab der Fahrleitung betrieben und die Anzahl Glühlampen liess sich daher nicht reduzieren. Der Korrosionsschutz der Karosserien wird regelmässig als Thema aufgebracht, besonders bei Bahnen mit Strassenbenutzung, wo im Winter viel Streusalz verwendet wird. Ab 1938 wird auch die Problematik der Trolleybusse aufgenommen.

Eine erste Fachtagung fand 1939 an der Landi in Zürich statt, wo neben den Eisenbahnexponaten speziell die dem Aluminium gewidmete Halle besichtigt wurde. Auch

effekt sur les véhicules moteurs ont été débattus à maintes reprises.

Un autre sujet récurrent concernait les frotteurs des pantographes et les perturbations radiophoniques qu'ils généraient. Dans les années trente, le châssis articulé à trois essieux, proposé par SLM, intéresse particulièrement les compagnies de tramway. Le graissage des boudins visant à diminuer l'usure des roues est également traité pendant cette période.

A la fin des années trente, les cœurs d'aiguillage réalisés d'un seul bloc font leur apparition. Jusqu'à présent, ceux-ci se composaient exclusivement de profils de rails spécialement préparés. Pendant la Seconde Guerre mondiale, c'est la problématique de l'obscurcissement qui est traitée. L'éclairage était souvent réalisé par la mise en série d'ampoules, alimentées directement à partir de la tension fournie par la ligne de contact, le nombre d'ampoules ne pouvait donc pas être réduit. La protection des carrosseries contre la corrosion a souvent été thématisée, en particulier par des

während dem zweiten Weltkrieg wurden die Jahresversammlungen regelmässig durchgeführt und auch rege besucht. Anlässlich der Jahresversammlung 1942 in Schaffhausen wurde speziell darauf hingewiesen nicht in Uniform über die Bahnstrecke Eglisau – Schaffhausen zu reisen, da sie über Deutschland führt. Bei den Strassenbahnbetrieben kommt das Thema der gummi-federten Räder zwecks Lärmreduktion auf.

1943 steht die Revision der Nebenbahnverordnung an. Es werden Vorschläge zu Geschwindigkeiten, Bremsen und Revisionsfristen gemacht. Nach dem zweiten Krieg standen grosse Erneuerungen an und es gab noch etliche Bahnen, die immer noch nicht elektrifiziert waren. Neu wurde das Problem von Gelenkstrassenbahnwagen besprochen. Ebenfalls wird erstmals über Lautsprecheranlagen in Schienenfahrzeugen informiert.

Im Jahre 1953 fand die Jahresversammlung als Novum in Strasbourg statt. Für die Reise von Basel nach Strasbourg und zurück konnte mit der französischen Staatsbahn SNCF die Freifahrt ausgehandelt werden,

compagnies exploitant un tracé commun avec la route, où du sel est abondamment utilisé en hiver. Les expériences en lien avec les trolleybus sont intégrées dès 1938.

Un premier colloque est organisé en 1939 à l'Exposition nationale à Zurich, où en plus de l'exposition ferroviaire, la halle dédiée aux nouvelles technologies de l'aluminium pouvait être visitée. Les assemblées annuelles ont continué à se tenir régulièrement même pendant la Seconde Guerre mondiale, avec une forte participation. Lors de l'assemblée de 1942, qui s'est tenue à Schaffhouse, il a explicitement été demandé de ne pas voyager en uniforme par la ligne Eglisau – Schaffhouse, puisque celle-ci emprunte le territoire allemand. Des amortisseurs en caoutchouc intégrés aux roues et visant à diminuer les émissions de bruit font leur apparition auprès des exploitants de tramways.

La révision de l'ordonnance sur les chemins de fer secondaires se prépare en 1943. Des propositions sont soumises concernant les vitesses, les freins et les intervalles de révision. D'innombrables réfections se présentent après la Seconde Guerre mondiale,

Auslandfachtagung 2004 in Barcelona: die Zahnradbahnen Ribes – Nuria und Montserrat der FGC. Colloque technique 2004 à Barcelone: lignes crémaillère Ribes – Nuria et Montserrat des FGC.



was zu einer Rekordbeteiligung führte. Das Thema Betonschwellen wird aufgenommen.

1955 wird erstmals ein zweitägiger Instruktionkurs zum Thema Traktionsfragen durchgeführt, der von 50 Teilnehmern besucht wurde. 1958 taucht das Thema des Containertransportes auf Meterspurbahnen auf. Neu ist auch die Warmluftheizung von Eisenbahnfahrzeugen, eine Vorstufe zur heute üblichen Klimaanlage. 1967 wird über die Automatisierung von Fahrzeugetüren für die Einführung des Einmannbetriebs gesprochen.

1971 organisiert die FART die zweite Jahresversammlung im Ausland in Milano. Im Jahr 1972 wird an der Jahresversammlung in Davos beschlossen regelmässig Fachtagungen durchzuführen. 1975 findet die Jahresversammlung, dank der Unterstützung durch die VBZ, in Mannheim statt. 1980 findet die Jahresversammlung in Lyon statt. Die von Standseilbahn auf Zahnradbahn umgestellte Metrolinie C hatte viele Kontakte in die Schweiz geschaffen. 1984 fand letztmals eine Jahresversammlung im Ausland statt. Die Stuttgarter Verkehrsbetriebe betreiben

plusieurs chemins de fer n'étant toujours pas convertis à la traction électrique. Des problématiques liées à l'apparition d'automotrices articulées sur les réseaux de tramway sont thématiques. Une première information quant à l'installation de haut-parleurs dans des véhicules ferroviaires a lieu.

Une nouveauté se présente en 1953 avec le déroulement de l'assemblée annuelle à Strasbourg. La gratuité du transport entre Bâle et Strasbourg a été obtenue de la part de la SNCF, ce qui a engendré une participation record à cette assemblée. Les traverses en béton deviennent un sujet qui est également abordé.

En 1955, un premier cours de traction est proposé sur deux journées, 50 participants y prennent part. Le transport de containers sur les réseaux à voie métrique fait son apparition en 1958. Le chauffage des véhicules ferroviaires par air pulsé fait alors partie des nouveautés, une première étape en direction des installations de climatisation devenues habituelles de nos jours. L'automatisation des portes d'accès en vue de l'introduction du service à un seul agent est discutée dès 1967.



**Fachtagung 2006 in Wallisellen/Islikon: neuer Zürcher S-Bahn-Zug RABe 514. Colloque 2006 à Wallisellen/Islikon: nouvelles rames RABe 514 du RER zurichois.**



**Auslandfachtagung 2005 Südtirol: Rittnerbahn mit Extrafahrt in historischem Triebwagen. Colloque 2005 au Tyrol du Sud: Rittnerbahn avec course spéciale en motrice historique.**

auch eine Zahnradbahn im Degerloch und pflegen dazu die notwendigen Kontakte mit der Schweiz. Ab diesem Zeitpunkt wurden im Ausland nur noch Fachtagungen durchgeführt, die immer eine gute Beteiligung hatten.

Um allen unseren Mitgliedern gerecht zu werden, wurde immer versucht zwischen Normalspur-, Schmalspur-, Zahnrad- und Trambahnen zu wechseln. Dabei wurde auch geschaut, dass die verschiedenen Sprachregionen berücksichtigt wurden. Mit der zunehmenden Anzahl Teilnehmern wird es immer schwieriger in kleineren Städten eine Jahresversammlung für bis zu 250 Teilnehmer zu organisieren. Im Jahr 2020 war geplant die Jahresversammlung bei der RhB in Landquart durchzuführen. Die Pandemie hat dazu geführt, dass diese nicht stattfinden konnte. Die statutarisch geforderten Abstimmungen mussten virtuell durchgeführt werden. Die Stimmabgabe wurde anonymisiert und es wurden die Stimmzettel ausgewertet, ohne dass der Abstimmende bekannt war. Die RhB

Les FART organisent en 1971 la deuxième assemblée annuelle à l'étranger: à Milan. C'est lors de l'assemblée de 1972 tenue à Davos qu'il a été décidé d'organiser régulièrement des colloques. L'assemblée de 1975 se déroule à Mannheim grâce au soutien des VBZ. L'assemblée de 1980 a lieu à Lyon. De nombreux contacts ont en effet été noués avec la Suisse lors de la conversion de la ligne C du métro lyonnais d'un funiculaire en un chemin de fer à crémaillère. La dernière assemblée à l'étranger s'est tenue en 1984. En effet, les transports urbains de Stuttgart exploitent la ligne à crémaillère du Degerloch, et maintiennent à cet effet les contacts nécessaires en Suisse. A compter de cette date, seuls des colloques ont eu lieu à l'étranger, toujours avec une bonne participation.

Par souci d'équité envers nos membres, c'est un programme alternant les sujets liés à la voie normale, la voie métrique, les chemins de fer à crémaillère et les tramways qui est proposé. De même, les différentes



Auslandfachtagung 2006 zum «Top of Germany»: neue Zahnradtriebwagen der Zugspitzbahn. Colloque 2006 au «Top of Germany»: les nouvelles automotrices crémaillère de la Zugspitzbahn.

hat sich bereit erklärt das ausgearbeitete Programm leicht angepasst 2021 erneut durchzuführen. Auch in diesem Jahr hat uns die Pandemie einen Strich durch die Rechnung gemacht. Somit wird die Jahresversammlung 2022 bei der RhB unerwartet zur Jubiläumsjahresversammlung zum 100-jährigen TST- Bestehen.

Die schon länger geplante Jahresversammlung 2022 im Gründungsort Bern musste somit nicht organisiert werden. Parallel zum Ausfall der Jahresversammlungen konnten auch die Fachtagungen kaum mehr durchgeführt werden. Im Jahr 2021 fanden erstmals zwei virtuelle Fachtagungen zur Modernisierung der Pilatusbahn und der Umspurung der Waldenburgerbahn statt.

régions linguistiques sont prises en compte. À mesure que le nombre de participants augmente, il devient de plus en plus difficile d'organiser une assemblée annuelle pouvant accueillir jusqu'à 250 participants dans de petites villes. Il était prévu de tenir l'assemblée annuelle de 2020 à Landquart auprès des RhB. La pandémie en a décidé autrement. La partie statutaire de l'assemblée s'est déroulée virtuellement. Le vote a été anonymisé, les bulletins ont été dépouillés sans que le votant ne soit connu. L'organisateur, RhB, a accepté de reconduire un programme légèrement adapté en 2021. Encore une fois, la pandémie nous a forcés à revoir nos plans. C'est ainsi que, contre toute attente, l'assemblée prévue chez les RhB à Landquart deviendra l'assemblée jubilaire du centenaire de la TST.

Celle-là était prévue de longue date au lieu de fondation, à Berne, et n'y sera donc pas organisée comme initialement prévu. Au même titre que les assemblées annuelles, les traditionnels colloques ont été annulés. En 2021, ce sont deux colloques virtuels qui ont alors été proposés. Ils ont traité de la modernisation du chemin de fer du Pilate et du passage à la voie métrique sur le chemin de fer du Waldenburg.

## Der Namen TST im Verlauf der Jahre Le nom TST au fil des ans

Bei der Gründung hiess TST Techniciens suisses de transports. Ab den fünfziger Jahren wandelte sich in Technische Beamten-Vereinigung Schweizerischer Transportanstalten um dann Mitte der sechziger Jahre sich in Vereinigung Techn. Beamten Schweiz. Transportunternehmungen zu wandeln. Mit der Abschaffung der Beamten in der Verwaltung hiess TST ab 1992 Vereinigung technischer Kader Schweizerischer Transportunternehmungen.

A sa fondation, TST signifiait Techniciens Suisses de Transports. A partir des années cinquante, le nom est devenu Technische Beamten-Vereinigung Schweizerischer Transportanstalten et au milieu des années soixante, Techn. Beamten Schweiz. Transportunternehmungen. Avec l'abolition du statut de fonctionnaire dans l'administration, TST est devenue en 1992 l'association des cadres Techniques des entreprises Suisses de Transport.



Jahresversammlung 2013 in Thun: Werbelokomotive TST. Assemblée annuelle 2013 à Thoun: locomotive publicitaire TST.



Jahresversammlung  
2007 in Arbon:  
Samstaggrundfahrt  
mit Dampfschiff  
«Hohentwiel».  
Assemblée annuelle  
2007 à Arbon:  
voyage du samedi  
avec le bateau à  
vapeur «Hohentwiel».



Fachtagung 2012 Bonfol/Belfort: Bahnhof Belfort-Montbéliard TGV. Colloque 2012 à Bonfol/Belfort: gare Belfort-Montbéliard TGV.



Auslandfachtagung  
2011: Alstom-Werk  
Savigliano.  
Colloque 2011: usine  
Alstom de Savigliano.



Fachtagung 2013 in Erstfeld/Amsteg: Gotthard-Basistunnel. Colloque 2013 à Erstfeld/Amsteg: tunnel de base du St-Gothard.

## Entwicklung der Anzahl Mitglieder Evolution du nombre de membres

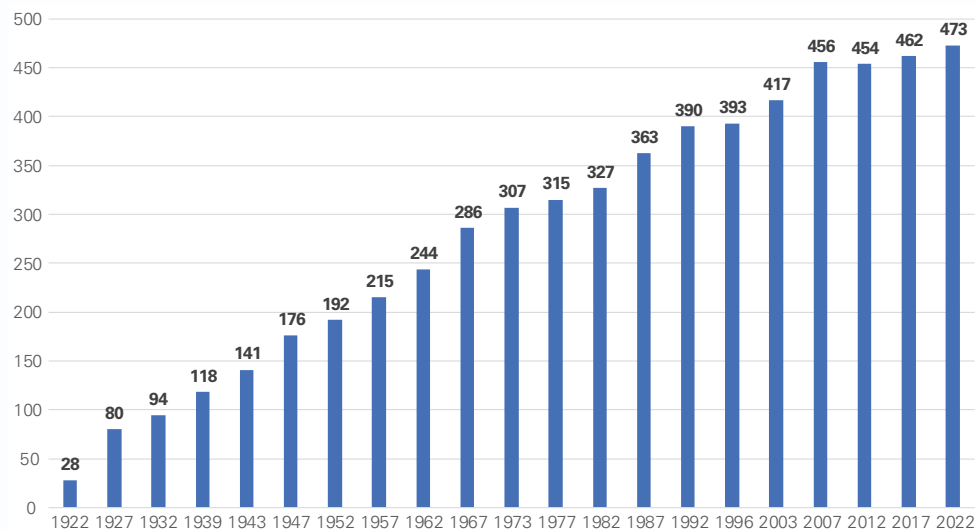
Die Mitgliederzahlen haben sich in den hundert Jahren fast kontinuierlich nach oben entwickelt. Damit auch die Zulieferindustrie an unseren Anlässen teilnehmen konnte, wurde ab 1980 an der Jahresversammlung in Lyon die Kategorie befreundete Mitglieder eingeführt.

Le nombre de membres a continuellement progressé au cours du siècle écoulé. Pour permettre à l'industrie de prendre également part à nos événements, la catégorie des membres amis a été créée lors de l'assemblée de 1980 à Lyon.



Fachtagung 2015 im Waadtland: neue Meterspurtriebzüge von Stadler. Colloque 2015 dans le canton de Vaud: nouvelles rames voyageurs voie métrique de Stadler.

## Mitglieder Membres



## Entwicklung der Jahresbeiträge Evolution des cotisations

Der Jahresbeitrag wurde bei der Gründung auf 6 Franken angesetzt. Im Jahre 1940 wird der Jahresbeitrag auf 4 Franken reduziert. 1957 wird der Jahresbeitrag wieder auf 6 Franken erhöht. 1963 wird der Mitgliederbeitrag auf 12 Franken verdoppelt. Bereits 1968 beträgt der Jahresbeitrag neu 15 Franken. 1973 erfolgt eine erneute Erhöhung des Jahresbeitrages auf 20 Franken. Seither wurde der Jahresbeitrag nie mehr erhöht. Indexiert würde dieser Betrag heute 50 Franken entsprechen. Der Vorstand hat wegen Pandemie beantragt auf den Jahresbeitrag 2021 zu verzichten, da die Vereinskasse genügend Reserven aufweist.

Le montant de la cotisation annuelle au moment de la fondation a été fixé à 6 francs. En 1940, il est même diminué à 4 francs, pour être relevé à 6 francs en 1957. Un doublement à 12 francs intervient en 1963, et déjà en 1968, il est porté à 15 francs. Une nouvelle augmentation intervient en 1973 et la cotisation vaut dorénavant 20 francs. Ce montant est resté inchangé depuis. Indexé, il correspondrait à 50 francs actuels. Le comité a demandé une exonération exceptionnelle des cotisations pour 2021 en raison de la pandémie et de la situation financière saine.

# Präsidenten von 1922 bis 2022

## Présidents de 1922 à 2022

1922 – 1931	Hugo Richter (Schaffhauser Strassenbahn)
1932 – 1946	Otto Kreis (EBT)
1947 – 1967	Alfred Bächtiger (VBZ, später RhB)
1968	Maurice Baer (BAV) als Vizepräsident
1969 – 1971	Eduard Felber (BTB/BEB)
1972 – 1988	Maurice Baer (BAV)
1989 – 1996	Hans Schlunegger (BLS/BN, später Jungfraubahnen)
1997 – 2022	Theo Stolz (CJ)



Fachtagung 2016 in Preda: Neubau des Albulatunnel. Colloque 2016 à Preda: nouveau tunnel de l'Albula.



# Jahresversammlungsorte

## Lieux des assemblées annuelles

Jahr Année	Ort Lieu	Organisator Organisateur
1922	Bern	
1923	Bern	SSB
1924	Lausanne	TL
1925	Zürich	StStZ
1926	Luzern	TrL
1927	Lugano	FL/LT/LCD
1928	Neuchâtel	TN
1929	Basel	BStB
1930	Martigny	MO/MC
1931	St. Gallen	TStG
1932	Bern	SSB
1933	Bremgarten	BD
1934	Genève	CGTE
1935	Interlaken	BOB/WAB/JB
1936	Chur	ChA
1937	Zermatt	VZ/GGB
1938	Winterthur	StStW
1939	Montreux	MOB
1940	Zürich	VBZ
1941	Basel	BStB
1942	Schaffhausen	SchSt
1943	Fribourg	GFM
1944	Lugano	FL/LT/LCD
1945	Lausanne	TL/LO
1946	Aarau	WSB
1947	Bern	SVB/VBW
1948	Martigny	MO/MC
1949	Neuchâtel	TN
1950	Elm	SeTB
1951	Einsiedeln	SOB
1952	Genève	CGTE
1953	Strasbourg	CTS
1954	La Chaux-de-Fonds	CMN/CJ
1955	St. Gallen	BT/TB/VBStG/SGA
1956	Interlaken	BLS/BOB/WAB/JB
1957	Yverdon	YSteC

1958	Chur	RhB
1959	Solothurn	SZB/SNB/EBT
1960	Locarno	FART
1961	Brig	BLS/FO/VZ
1962	Luzern	VBL
1963	Huttwil	EBT/VHB/SMB
1964	Zürich	VBZ/SiTB/BZUe
1965	Lausanne	TL/LO/LEB/CGN
1966	Wil	MThB
1967	Engelberg	LSE
1968	Interlaken	JB/BOB
1969	Basel	BVB/BTB
1970	Montreux	MOB
1971	Milano	FNM
1972	Davos	RhB
1973	Bern	SZV/VBW/SVB/STB
1974	Genève	CGTE
1975	Mannheim	MVG
1976	Zürich	VBZ/FB/SZU
1977	Brig	BVZ/GGB/FO/BLS
1978	St. Gallen	BT/TB/AB
1979	Lugano	FART/FLP
1980	Lyon	TCL
1981	Aarau	WSB
1982	Villars-sur-Ollon	TPC
1983	Andermatt	FO
1984	Stuttgart	SSB
1985	Montreux	MOB
1986	Interlaken	Bahnen Jungfrauregion
1987	Landquart	RhB
1988	Lausanne	TL
1989	Basel	BVB/BLT
1990	Neuchâtel	TN
1991	Genève	TPG
1992	Solothurn	RBS/EBT/OSST
1993	Grindelwald	Bahnen Jungfrauregion



Fachtagung 2017 in Zweilütschinen: neues Rollmaterial BOB und Anpassung der Werkstätte.  
Colloque technique 2017 à Zweilütschinen: nouveau matériel roulant et adaptations des ateliers.

1994	Chur	RhB
1995	Locarno	FART
1996	St. Gallen	VBStG
1997	La Chaux-de-Fonds	TRN
1998	Zürich	FB/SZU/VBZ
1999	Martigny	MO/MC
2000	Einsiedeln	SOB
2001	Meiringen	zb/MIB
2002	Kandersteg	BLS
2003	Zermatt	MGB/GGB
2004	Yverdon-les-Bains	Travys
2005	Wengen	Bahnen Jungfrauregion
2006	Montreux	MOB
2007	Arbon	THURBO
2008	Disentis	RhB/MGB
2009	Basel	BVB/BLT
2010	Luzern	VBL/zb/PB

2011	Genève	TPG
2012	St. Gallen	SOB/AB
2013	Thun	BLS
2014	Bulle	TPF
2015	Brig	MGB
2016	Martigny	TMR
2017	Zürich	VBZ/FB
2018	Solothurn	ASm
2019	Interlaken	Jungfraubahnen
2020	Virtuell	-
2021	Virtuell	-
2022	Landquart	RhB

# Fachtagungen Colloques



Ausland-Fachtagung 2017 in Innsbruck und Garmisch-Partenkirchen: neue Zahnradlokomotive der Zugspitzbahn. Colloque 2017 à Innsbruck et Garmisch-Partenkirchen: nouvelle locomotive crémaillère du chemin de fer de la Zugspitze.

1939	Landesaustellung	Zürich
1973	FO Zahnradbahntechnik	Brig
1973	Lärmbekämpfung	Zürich
1974	BT Tunnel- und Brückenunterhalt	Herisau
1974	LSE Zahnradbahnen	Stansstad
1975	FO Furka-Basistunnel	Realp
1977	RhB/SBB Schotterfreies Tunnelgleis / Umladeanlage/ Werkstätte RhB	Landquart
1978	Ligne de contact/redresseurs MOB	Rougemont
1978	DB Studienreise Hochgeschwindigkeit 200 km/h	München
1979	Zugfunk und Sicherungsanlagen	Zürich/Wallisellen
1980	SBB Instandhaltung Dieselmotoren	Biel
1980	Réparation des dégâts crues dans le Centovalli FART	Centovalli
1981	Betriebsleitsysteme	Wil
1981	AB/SGA Gleismesstriebwagen Kamerun / Zahnrad-diesel- lokomotive Sumatra	Gais



Jahresversammlung 2018 in Solothurn: TST-Extrazug auf dem Bahnhofplatz Solothurn. Assemblée annuelle 2018 à Soleure: train spécial TST sur la place de la gare de Soleure.

- 1983 BVB Unkrautvertilgung auf Bahngleisen
- 1983 Instandhaltung Rollmaterial in Aluminiumbauweise
- 1984 Fahrzeugsteuereinrichtungen heute – morgen
- 1984 VBZ Fahrleitung Milchbuckeltunnel
- 1985 FO/BVZ Unterflur-Radsatz-Schleifanlage
- 1985 Vers Genève-Aéroport Ligne CFF
- 1986 BLS Moderner Radsatzunterhalt
- 1986 AB Schallabsorber an Eisenbahn- und Tramrädern
- 1987 SBB Bauplätze und Tunnels für die Zürcher S-Bahn
- 1987 Tramways à plancher bas TPG / Voitures pour trafic de pointe RhB
- 1987 RBS Unkrautbekämpfung / Sanierung Bahnübergänge
- 1987 BT Drehstromlokomotive
- 1988 Modernisation de la ligne de contact CJ
- 1988 BZB Bayerische Zugspitzbahn
  
- 1989 RhB Drehstromtriebwagen Bernina
- 1989 BLS Doppelspurausbau Südrampe
  
- 1990 BLS/BOB Druckluftherzeugung auf Triebfahrzeugen
- 1990 Salzburger Verkehrsbetriebe
- 1990 FO Zahnstangenprobleme
- 1991 BVZ Neubaustrecke Felssturz Randa
- 1991 Bogies à voie étroite MOB
- 1992 Fibre optique le long du tracé ferroviaire CJ
- 1992 Wendelsteinbahn / Beilhack Schneeräumung
  
- 1992 RhB Funkfernsteuerung von Triebfahrzeugen

- Basel
- Zürich
- Oerlikon
- Zürich
- Glisergrund
- Genève
- Bönigen
- Appenzell
- Zürich
- Lausanne
- Deisswil
- Herisau
- Alle
- Garmisch-Partenkirchen
- Pontresina
- Lötschberg-Südrampe
- Interlaken
- Salzburg (A)
- Brig
- Randa
- Montreux
- Tramelan
- Brannenburg-Rosenheim (D)
- Landquart



Fachtagung 2018 in Basel : Hafenbahnen beider Basel mit neuer Ostzufahrt zum Auhafen.  
Colloque 2018 à Bâle: chemins de fer portuaires des deux Bâle et nouvel accès est au Auhafen.



Fachtagung 2019 in Genf: Batteriebus «TOSA». Colloque 2019 à Genève: bus à batteries «TOSA»

- 1993 VBZ Oberbauwerkstätten / SZU Y-Schwellen und Triebwagen Uetliberg
  - 1994 JB Zahnstangenschmierung
  - 1994 Schmalspuroberbau
  - 1994 Schmalspurlaufwerke
  - 1995 Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya FGC
  - 1995 Ligne de tram 13 / ateliers Bachet-de-Pesay TPG
  - 1996 MThB Strecke Stockach – Radolfzell
  - 1997 BOB/WAB Zahnstangenfachtagung
  - 1997 HSB Harzer Schmalspurbahnen
  - 1998 AB/BT Geschlossene WC-Anlagen
  - 1998 MThB Neue Sicherungsanlagen und erster elektrischer GTW
  - 1999 Bayerische Oberlandbahn / Wendelsteinbahn
  - 1999 ATG Gotthard-Basistunnel-Baustelle Sedrun
  - 2000 RhB Neuer Vereina-Tunnel
  - 2000 BT/SOB Dolmetschersteuerung Voralpenexpress
  - 2001 Eurotunnel / transports en commun à Lille
  - 2001 Nouvelles automotrices crémaillère AOMC
  - 2002 Meterspurbahnen in der hohen Tatra
  - 2002 BOB Traktion: Speicherprogrammierbare Steuerungen
  
  - 2002 SOB Ausbau Doppelspur Degersheim-Waldbach
  - 2003 ATM et FNM à Milan
  - 2003 SBB Neubau Strecke Mattstetten-Rothrist
  - 2003 SZU Gleichstromtraktion Uetliberg
- Zürich
  - Kleine Scheidegg
  - Zürich
  - Neuhausen
  - Barcelona (E)
  - Genève
  - Stockach (D)
  - Zweilütschinen
  - Wernigerode (D)
  - Herisau
  - Seelinie
  - Lenggries (D)
  - Sedrun
  - Klosters
  - Roggwil-Berg
  - Calais (F)
  - Aigle
  - Strbske Pleso (SK)
  - Interlaken-Zweilütschinen
  - Degersheim
  - Milano (I)
  - Langenthal
  - Zürich



Fachtagung 2019 in  
 Realp: neues Infra-  
 strukturfahrzeug  
 der MGB.  
 Excursion technique  
 2019 à Realp:  
 nouveau véhicule  
 infrastructure de  
 la MGB.

2004	Chemin de fer Cerdagne SNCF / Ribes-Nuria FGC / Cremallera Montserrat FGC	Perpignan (F), Nuria, Barcelona (E)
2005	AB/TB Niederflursteuerwagen und Niederflurtriebzüge Be 4/8	Trogen
2005	Vinschgerbahn STA / Rittnerbahn / Trento – Malè FTM	Bozen (I)
2006	SBB S-Bahn Doppelstocktriebzug RABe 514	Wallisellen, Islikon
2006	BZB Bayerische Zugspitzbahn – Top of Germany	Garmisch- Partenkirchen (D)
2008	«Erz – Eisen – Stahl» / Mariazellerbahn / VAE Weichenwerk / Schneebergbahn	Leoben (A)
2008	BLS Triebzug «Lötschberger» RABe 535	Spiez
2009	RBS Moderne Triebzüge «NeXT» RABe 4/12	Worb
2010	BDWM Niederflurtriebzüge «Diamant» ABe 4/8	Bremgarten
2011	«Tenda-Nice-Provence» / Alstom Savigliano / Tramway Nice / Nice – Digne CP	Torino (I), Nice (F)
2011	Stadler Inbetriebsetzungszentrum Erlen / Dosto «KISS» / Flirt NSB	Erlen
2012	Décharge de déchets spéciaux de Bonfol CJ / Rhin – Rhône TGV	Bonfol, Belfort (F)
2012	zb «Adler, Fink und Spatz» / Neues Rollmaterial Zentralbahn	Stansstad
2013	ATG «Gotthard-Basistunnel» / Nordportal / Infocenter / Tunnel Nord	Erstfeld
2013	«Bahnen an der Ostsee» / RBB Rasender Roland / UBB Usedomer Bäderbahn	Stralsund (D)
2013	«Unter und über Zürich» / SBB Bahnhof Löwenstrasse / SZU neue Triebzüge Be 510	Zürich, Uetliberg
2014	KWO 100 MW-Umrichter / Stollenbahn Guttanen - Handeck	Innertkirchen, Handeck
2015	«Güterverkehr im Gäu» / ASm Niederbipp / Bahnlogistik railCare und Migros	Oensingen, Neuendorf
2015	«Bergen- und Flambahn» / Nahverkehr Oslo / NSB Drammen / Stadtbahn Bergen	Oslo, Drammen, Bergen (N)

2015	«Matériel roulant de Romandie» / MBC Be4/4+B+Be4/4 / NStCM ABe2/4+Be2/4	Morges, Nyon
2016	RhB «Albula» / Neubau Albulatunnel / Sanierung Glatscherastunnel / Bahnmuseum	Preda/Bergün Sargans
2016	«Bergwerk Gonzen» / Stollenbahn Gonzen-Express	Zweilütschinen
2017	BOB / Neue Zahnradtriebswagen ABeh 8/8 / Anpassung Werkstätte / StW Do 67	Innsbruck (A)
2017	«Innsbruck-Zugspitze» / IVB / Zillertalbahn / Achenseebahn / Pinzgauer Lokalbahn / Zugspitzbahn	Rosshäusern/ Kerzers
2017	«Rosshäusern-Kerzers» / BLS Neubau Rosshäuserntunnel / Historisches Stellwerk Kerzers	St. Gallen, Speicher
2018	«DML-AB» / Neubau Riethüslitunnel / Neues Rollmaterial Tango ABe 8/12	Birsfelden/ Kleinhüningen
2018	«HBS Basel» Hafnenbahn / Ausbauprojekte Kleinhüningen und Auhafen Schweizerhalle	Genève
2019	«CEVA-TPG» / CFF Léman Express CEVA / TPG autobus électrique TOSA	Realp
2019	«704/704» MGB Diesellok HGm 2/2 / Sanierung Furka-Basistunnel / DFB Dampflok HG 4/4	Stansstad
2020	«Zentralbahn» / Optimierung Instandhaltung Fahrzeuge / Zahnstangeneinfahrt	Digital
2021	«Pilatusbahn» / Modernisierung Infrastruktur / Neues Rollmaterial / Neue Leittechnik	Digital
2021	«Waldenburgerbahn BLT» / Neubau Infrastruktur / Neue Fahrzeuge Tramlink / CBTC	Digital

Fachtagung 2020 in  
 Stansstad: Neue  
 Instandhaltungshalle  
 der Zentralbahn.  
 Colloque 2020 à  
 Stansstad: nouvelle  
 halle de maintenance  
 de la Zentralbahn.





[www.tst-suisse.ch](http://www.tst-suisse.ch)