# Les C.F.F. aménagent leur réseau = Vom Ausbau einer Hauptlinie der SBB

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1949)**

Heft 11: **En roulant à travers la suisse et à travers les siècles...**

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-777804

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# LES C.F.F. AMÉNAGENT LEUR RÉSEAU

Lorsque la Confédération a racheté les chemins de fer, les lignes de Genève à Lausanne et de Berne à Zurich étaient déjà équipées en double voie, mais ce n'était pas le cas pour celle qui conduit de Berne à Lausanne. On y avait bien songé en 1852, lors de la signature d'une convention entre les gouvernements cantonaux intéressés, mais l'argent faisait défaut et l'on dut se borner à poser la voie simple, tout en achetant le terrain nécessaire.

Dès 1902, les C. F. F. entreprirent la construction de la double voie entre Lausanne et Berne, mais l'exécution du programme fut limitée par le manque de moyens financiers; de 1934 à 1949, notamment, on dut y renoncer totalement.

L'exploitation de la ligne Lausanne—Berne présente quelques difficultés, vu sa forte déclivité qui atteint 20 % entre Lausanne et Puidoux et la sinuosité du tracé; en effet, sur la distance de 98 km. qui sépare les deux capitales, le 48 % est en courbe.

De Romont à Fribourg, un tronçon de 26 km. est en simple voie, le dernier qui subsiste encore sur la grande artère principale de Genève à Romanshorn, longue de 372 km. Depuis 1935, le nombre des trains a doublé entre Romont et Fribourg; à l'horaire de 1949 s'inscrivent 64 trains réguliers voyageurs et marchandises. Densité extraordinaire pour une simple voie et qui posait des problèmes souvent très ardus pour l'exploitation, surtout lorsque certains trains sont doublés, triplés. Sur cette distance de 26 kilomètres, il y a 47 croisements de trains réguliers. L'urgence de la construction de la double voie s'imposait, on le voit.

Les travaux ont commencé en août 1948, répartis en trois lots. Le premier tronçon, long de 5060 m., entre Matran et Fribourg, est exploité en double voie depuis quelques semaines; deux passages à niveau ont pu être supprimés.

Le deuxième tronçon Romont—Villaz-Saint-Pierre, long d'environ 5 kilomètres, sera exploité en double voie au mois de mai de l'année prochaine et, si tout va bien, l'ensemble du réseau sera aménagé pour la fin de 1954.

* * *

Les Chemins de fer fédéraux cherchent à gagner quelques minutes, en améliorant le tracé, en augmentant le rayon des courbes. Entre Romont et Chénens, par exemple, la vitesse de 125 km. pourra être maintenue sur toute la longueur, alors qu'elle doit être actuellement limitée à 110 km. sur la moitié du parcours. Ces améliorations ont été possibles grâce à des déplacements, souvent importants, de la simple voie, jusqu'à 7,65 m. Le ripage de la voie en exploitation sur son emplacement définitif ne pouvait s'exécuter que pendant la nuit. Il a fallu parfois détourner de Fribourg — par Payerne et Palézieux — quatre trains de nuit dont trois directs, ce qui a permis à une équipe d'environ quatre-vingts hommes d'exécuter ces importants travaux pendant l'intervalle de cinq heures mis à sa disposition.

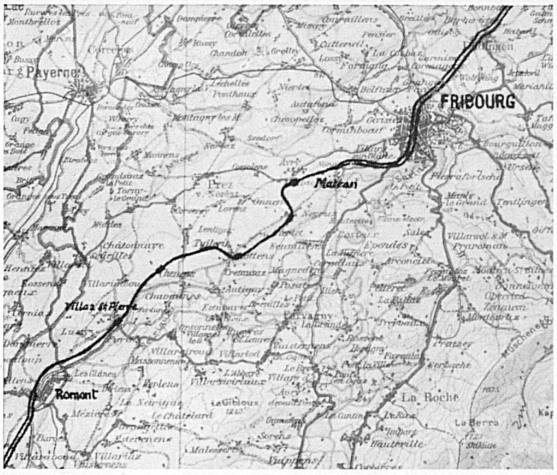
D'autres aménagements ont été apportés et prévus, notamment à la gare de Romont, où l'on a construit des passages sous-voies.

*« Cramper » c'est, en langage technique, tasser le ballast sous les rails et les traverses.*

*Mit «Krampen» bezeichnet man die Festigung des soliden Schotterbettes unter den Schwellen und Schienen.*

## Vom Ausbau einer Hauptlinie der SBB

Die Bahnlinie vom Genfersee zum Bodensee, die so wichtige Verbindung der West- mit der Ostschweiz in der Längsrichtung durch das ganze, dichtbesiedelte Mittelland, und neben dem Schienenstrang über den Gotthard, den sie in Olten kreuzt, gewissermaßen die Stammstrecke des schweizerischen Eisenbahnnetzes, weist zwischen Romont und Fribourg ein 26 km langes Zwischenstück auf, das als einziges zwischen Genf und Romanshorn noch nicht mit Doppelspur versehen ist. Der Reisende, der in rascher Fahrt durch die sanftwellige, erst am Horizont, in den Greyerzer Bergen, zackige Formen annehmende Landschaft getragen wird, merkt auf, wenn sein Schnellzug an irgendeiner kleinen Station anhält und eine Kreuzung abzuwarten gezwungen ist. Noch mehr wird er stutzig, wenn er nach dem



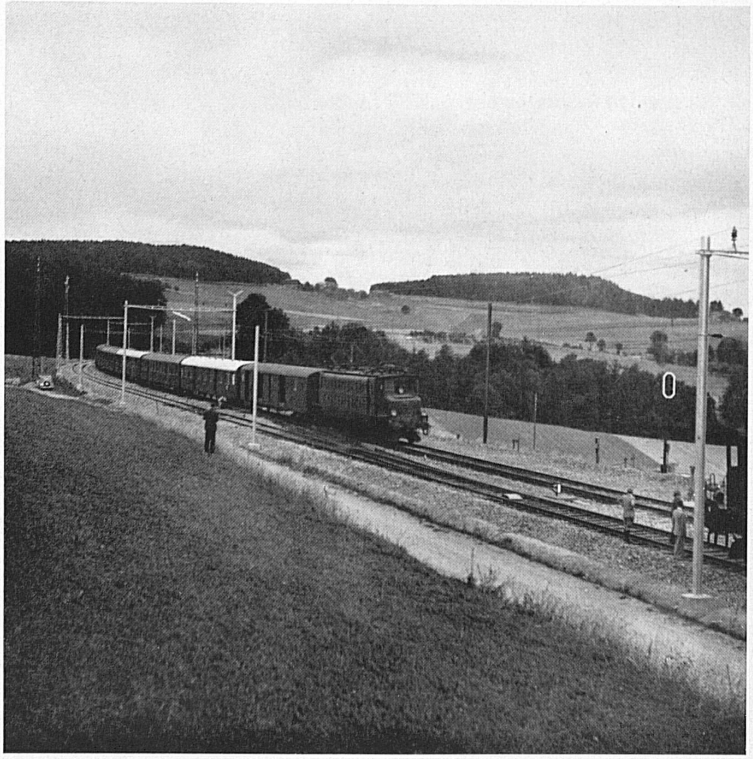

*Ci-dessus: Le parcours sinueux entre Romont et Fribourg est conditionné par la nature accidentée du terrain. Sur 26 km., il n'y avait ici qu'une seule voie, réduite à 21 km. depuis la mise en exploitation du tronçon Fribourg - Matran. — Oben: Die gewundene Streckenführung zwischen Romont und Fribourg ist durch das Gelände bedingt. Hier bestand eine 26 km lange Lücke in der Doppelspur, die heute, nach der Inbetriebnahme des Abschnittes Fribourg - Matran, auf 21 km reduziert ist.*

*Ci-dessous: Venant de Fribourg, un train léger entre en gare de Matran, peu avant la mise en exploitation de la deuxième voie. — Unten: Leichtschnellzug bei der Einfahrt in die Station Matran (aus Richtung Fribourg). Das zweite Geleise steht kurz vor der Aufnahme in den Betrieb.* Photo: Schwabe.

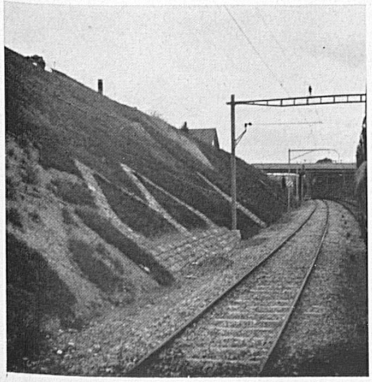
*Ci-dessus: Entre Romont, dont la silhouette se dessine à l'arrière-plan, et Villaz-St-Pierre, on travaille actuellement au terrassement de la seconde voie. Ce parcours presque rectiligne de 5 km. ne soulève aucune difficulté technique. — Oben: Zwischen Romont, dessen Silhouette im Hintergrund sichtbar wird, und Villaz-St-Pierre wird gegenwärtig am Unterbau des zweiten Geleises gearbeitet. Auf der 5 km langen, fast völlig geraden Strecke stellen sich keine technischen Schwierigkeiten ein.*

kurzen Unterbruch der Reise den breiten, für die Aufnahme der Doppelspur angelegten Bahnkörper und den bereits gespannten zweiten Fahrdraht entdeckt; zu Recht frägt er sich da, weshalb denn die SBB mit dem Ausbau so lange zuwarten, da doch alles dafür weithin vorbereitet ist und die Erstellung des zweiten Geleises wohl nur unbedeutende Kosten zu verursachen den Anschein gibt.

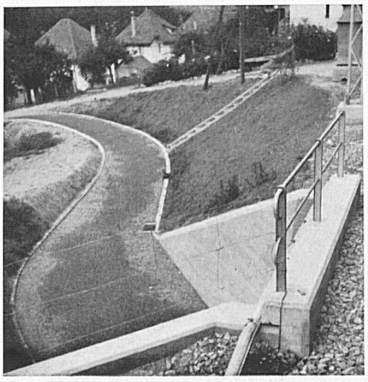
Leider ist dem nicht ganz so. Die Begründung erfordert freilich einen Hinweis auf die Geschichte der Strecke und auf die Wandlungen, welche die Änderung des Betriebssystems zur Folge hatte. Schon beim Bau der Linie Lausanne—Bern vor rund 90 Jahren wurde das für die Doppelspur notwendige Land erworben. Man beschränkte sich dann allerdings aus finanziellen Gründen darauf, nur die Erdarbeiten durchzuführen, die am wenigsten Schwierigkeiten boten. Der Bahnkörper selber wurde wohl doppelspurig angelegt; auf ihm verlief jedoch die Einspur bald links, bald rechts, so wie es am einfachsten und zweckmäßigsten erschien. Das zweite Geleise blieb Projekt; die verschiedenen Privatbahngesellschaften brachten die Gelder zu seiner Verwirklichung nie auf, und erst nach dem Rückkauf konnten die nunmehrigen SBB die Hand dazu reichen. Aber auch sie waren infolge Mangels an finanziellen Mitteln am raschen Ausbau gehemmt, zumal die



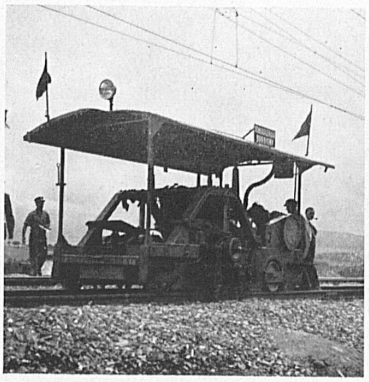
*Ci-dessous: Nouvelle tranchée et nouvelle passerelle à la sortie de la gare de Fribourg. — Unten: Neuer Bahneinschnitt und neue Überführung bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Fribourg.*



*Ci-dessous: Le passage à niveau du chemin de Planafaye près Fribourg a été remplacé par un passage souterrain pour piétons. — Unten: Der Niveau-Übergang des Weges von Planafaye bei Fribourg wurde durch eine Fußgänger-Unterführung ersetzt.*

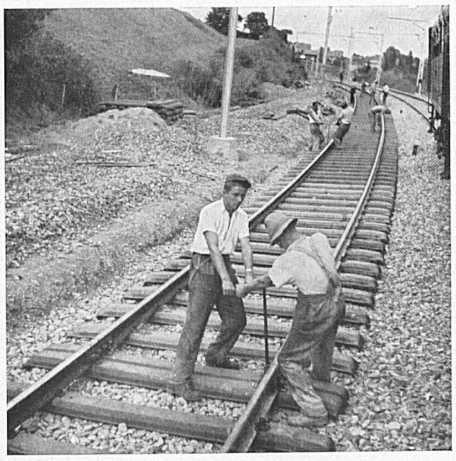


*Ci-dessous: La machine à cramper « Scheuchzer » permet de travailler plus vite et de « bourrer » solidement le ballast sous les rails. — Unten: Die « Scheuchzer »-Krampmaschine ermöglicht ein flinkes Arbeiten und solides « Stopfen » des Schotters unter dem Geleise.*



*Ci-dessous: Le pont de la route Fribourg - Bulle, un des plus importants ouvrages d'art exécutés. — Unten: Die neue Überführung der Straße Fribourg - Bulle, eine der wichtigsten ausgeführten Kunstbauten.*

Bahnlinie Lausanne—Bern wegen ihrer besondern Verhältnisse manche technische Schwierigkeiten bereitete. Bis zum Jahre 1934 waren immerhin die Strecken Lausanne—Romont und Fribourg—Bern, d. h. 72 von 98 km, mit der zweiten Spur ausgerüstet. Dann kam ein längerer Stillstand. Denn die Leistungssteigerung des Betriebes dank der Elektrifikation, namentlich die Inbetriebnahme des «Roten Pfeils» im Jahre 1935 und die Einführung der Leichtschnellzüge 1936 verlangten eine vollkommene Umstellung. Nun achtete man bei der Erstellung des zweiten Geleises vermehrt darauf, daß das Trasse durch Vergrößerung der Kurvenradien verbessert, der Unterbau der Fahrgeschwindigkeit der Züge angepaßt wurde. Auf dem 5060 m langen Teilstück Fribourg—Matran, dessen Doppelspur als erste der Strecke Romont—Fribourg in Arbeit und Ende September dieses Jahres in Betrieb genommen wurde, können die Züge heute mit einer Geschwindigkeit von 100 statt bisher 95 km/Std. verkehren. Um dies zu erreichen, mußten indessen Verschiebungen des bestehenden Geleises bis zu 7,65 m vorgenommen werden, was die Erweiterung des Bahndammes und der Einschnitte und natürlich beträchtliche Kosten zur Folge hatte. Weitere Bauten hätten eine Erhöhung auf 105 km/Std. zugelassen; doch ließen sie sich mit den Mehrausgaben, die 3 Millionen Franken betragen hätten, nicht in Einklang bringen. Immerhin wird auch durch das, was erreicht wurde, der Betrieb wesentlich entlastet, und sukzessive wird in den kommenden Jahren, je mehr der doppelspurige Ausbau fortschreitet, der überaus dichte Verkehr auf der Strecke — man zählt im gegenwärtigen Fahrplan 64 regelmäßig verkehrende Reise- und Güterzüge und 47 Zugskreuzungen zwischen Romont und Fribourg — leichter abgewickelt werden können. Momentan sind die Arbeiten zwischen Romont und Villaz-St-Pierre in vollem Gang. Sie werden nächstes Frühjahr beendet sein, und auf 1954 rechnet man mit der Fertigstellung des zweiten Geleises auf dem ganzen 26 km langen Abschnitt. esch.



*Ci-dessous: Une vive activité règne sur le dernier tronçon entre Fribourg et Matran; dans peu de jours, les trains circuleront sur cette voie. — Unten: Emsige Tätigkeit herrscht auf dem letzten Bauabschnitt zwischen Fribourg und Matran; in wenigen Tagen schon werden die Züge über das Geleise rollen.*

*Shooting a long scene on the Gornergrat. — Eine längere Szene wurde auf dem Gornergrat gefilmt. — Scène tournée au Gornergrat, au-dessus de Zermatt.*

*The Kilroys before the poster that invites them to visit Switzerland. — Die Kilroys vor dem Plakat, das sie zum Besuch der Schweiz einlädt. — Les Kilroys aperçoivent l'affiche les invitant à se rendre en Suisse.*

*On Lake Leman a motorboat ride takes them to Chillon Castle. — Im Motorboot auf dem Genfersee, beim Schloß Chillon. — Scène en canot automobile tournée devant le Château de Chillon.* Photo: Pilet.