

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

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1945)

**Heft:** 8

**Artikel:** Des méthodes rationnelles activent l'électrification de notre réseau de chemins de fer

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-776973>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 15.01.2026

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

# Des méthodes rationnelles activent l'électrification de notre réseau de chemins de fer

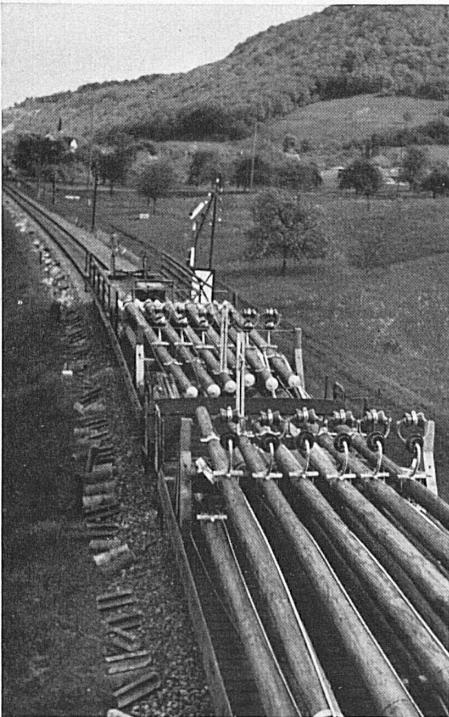
De grands travaux d'électrification sont actuellement en cours dans l'arrondissement III des C.F.F.; en connexion avec la transformation des lignes Stein—Koblenz, dans la vallée du Rhin, Turgi—Koblenz, dans celle de l'Aar, Koblenz—Eglisau et, enfin, Bulach—Winterthour, on prévoit la très prochaine électrification de la ligne Schaffhouse—Romanshorn et de celle de la vallée de la Toess. Il était nécessaire, pour mener ces travaux rapidement à chef, d'établir un plan détaillé, permettant d'économiser du temps. A la suite de diverses expériences, on a renoncé à la méthode pratiquée jusqu'alors, qui consistait à ajuster sur place les isolateurs, les supports, etc., des poteaux, employés en remplacement des pylônes de fer qu'on ne peut plus se procurer. Cette manière de faire entraînait une sérieuse perte de temps. De plus, le montage à l'aide de grappins — outre qu'il était préjudiciable à l'imprégnation des poteaux — présentait certains dangers et n'était pas sans inconvénients. Enfin, les grandes différences entre les fûts, jamais parfaitement ronds ni tout à fait droits, exigeaient que l'on prit des dispositions particulières dans chaque cas. Cet état de choses peu satisfaisant a maintenant cessé. On a aménagé à Zurich une usine centrale avec les perfectionnements les plus modernes et les plus raffinés, équipée avec les machines adéquates, et où l'on travaille selon des méthodes rationnelles. Là, les poteaux sont entièrement montés d'après une liste minutieusement établie par les bureaux de construction sur la base de relevés topographiques. Le pied de chaque poteau est façonné en fonction de son inclinaison



En haut : Une partie de la gare aux marchandises de Zurich s'est transformée en chantier où les charpentiers taillent les troncs d'arbre pour en faire des pylônes. — En bas : La préparation soignée de ces poteaux permet un montage plus rapide. S'ils sont bien adaptés, ils auront une meilleure assise dans le socle de béton.

Oben: Ein Areal des Zürcher Güterbahnhofes ist zum Werkplatz der Zimmerleute geworden, wo Leitungsmasten und schlanken Stämme zugerichtet werden. — Unten: Sorgfältiges Zuschneiden und Herrichten der Masten ist Voraussetzung für die rasche Montage. Wird der Mast richtig angepaßt, dann steht er auch fest und senkrecht im Betonsockel.

Phot. : E. Symmer.



En haut : Les poteaux sont transportés sur des wagons où ils reposent comme sur un ratelier, ceci pour empêcher que les armatures, déjà montées, ne soient endommagées. Le même train transporte également la grue qui servira à décharger les poteaux.

Oben: In dieser Reihenfolge werden die Masten auf die Wagen geladen. Wie Gabeln in einem Rechen liegen Stämme nebeneinander, so daß den bereits montierten Armaturen nichts geschehen kann. Mit dem Zug fährt auch der Kran, der die Masten abladen soll.

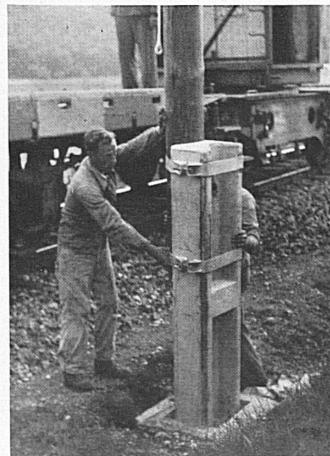
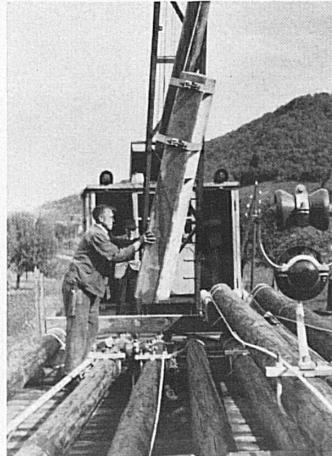
Phot. : E. Symmer.

et du poids qu'il aura à supporter afin de pouvoir être très fortement fixé dans son assise de béton. Les socles de béton, d'un poids de 350 kilos, sont disposés sur les wagons de manière qu'il n'y ait pas besoin de les bouger pendant les travaux. On escompte pouvoir ainsi mettre en place 200 poteaux par semaine, alors que durant la transformation de la ligne Koblenz—Eglisau il fallut plus de trois semaines pour atteindre le même résultat. Le chargement s'effectue directement à l'usine, sur des wagons à bords surbaissés, qui servaient jadis au transport des automobiles à travers le Gothard. De dix à douze poteaux, entièrement équipés et déjà encastrés dans leurs socles, peuvent être chargés par wagon; on les dispose dans l'ordre inverse de leur mise en place, afin d'éviter la encore une perte de temps.

Quant à la mise en place, elle s'effectue avec une rapidité incroyable. Il ne s'écoule pas plus de trois minutes entre le moment où la grue soulève sa charge et celui où le contremaître donne le signal que tout est en ordre. Ce dernier contrôle en effet que le poteau soit bien droit et que chacune de ses parties occupe la position qui lui est assignée. Pendant que le tracteur tire la rame plus loin, on fixe déjà le poteau suivant au crochet de la grue, de façon à pouvoir le décharger sitôt le train arrêté. S'il était possible de travailler sans interruption, il ne faudrait peut-être guère plus d'une semaine jusqu'à ce que tous les poteaux se trouvent en place. Mais l'horaire de la ligne doit être tenu, et cela oblige les monteurs à suspendre leur besogne, le temps de conduire la rame dans la gare la plus proche afin de laisser la voie libre. Mais là encore on ne perd pas une minute; pendant cet arrêt forcé, on fixe à nouveau les supports qui avaient dû être déboulonnés parce qu'ils dépassaient le profil.

Il n'est aujourd'hui pas encore possible de dire exactement quelle est l'économie de temps et d'argent réalisée. Elle est en tout cas importante, car tous les préparatifs pour un montage rapide ont pu être faits en hiver, alors qu'il n'était pas encore possible de travailler sur la voie. La « production » de poteaux — cette expression de l'industrie est ici tout à fait adéquate — est conforme au plan, et la mise en place s'effectue plus rapidement qu'on ne l'avait escompté. De plus, on a réalisé de notables économies de main-d'œuvre, de matériel roulant et de carburant, aussi n'est-il pas douteux que, quoiqu'il arrive, les mises de fonds pour les travaux préparatoires, et elles ne furent certes pas petites, seront largement compensées.

FLS



A l'extérieur, à gauche : La grue soulève le poteau, l'enlève du wagon et les monteurs le reçoivent pour le fixer (à gauche) dans la cavité bétonnée.

Links außen: Der Kran hebt den fertigen Mast vom Wagen hoch, setzt ihn über Bord, und Monteure nehmen ihn in Empfang, um ihn (links) vorschriftsgemäß in das bereitstehende Betonloch einzusetzen. Phot. : E. Symmer.