

Elektrisch durch den Herbst = De nouvelles lignes électrifiées

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - (1946)

Heft 10

PDF erstellt am: **31.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-775649>

Nutzungsbedingungen

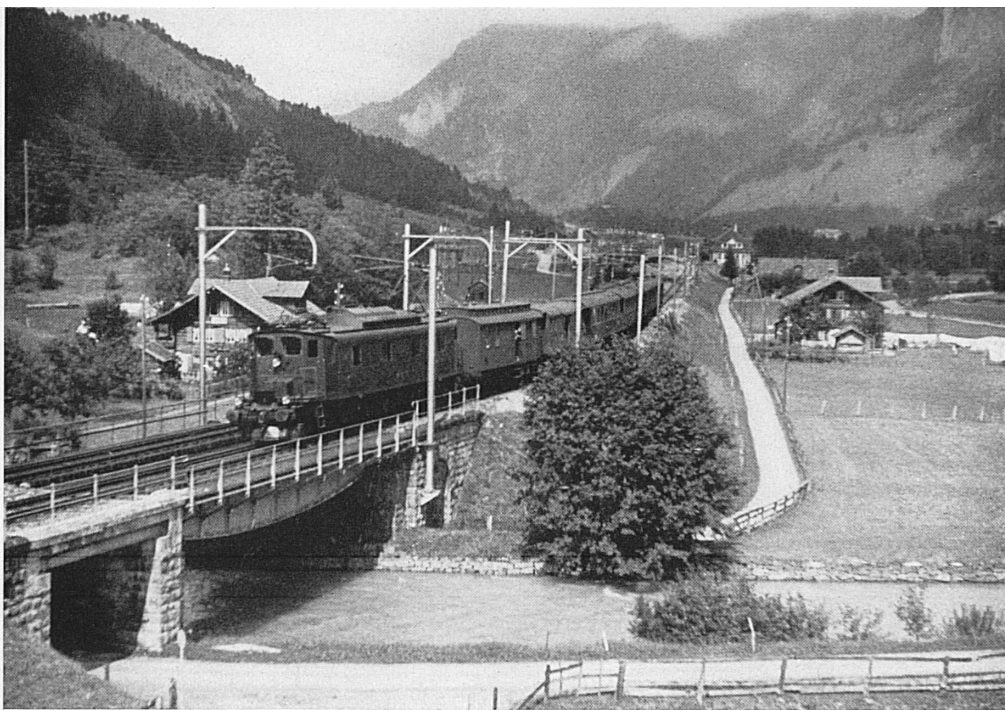
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Links oben und Mitte: Die Züge der Lötschbergbahn werden durchgehend mit neuem Rollmaterial geführt. Das untere der beiden Bilder zeigt eine der neuen vierachsigen Schnellzugslokomotiven Bo-Bo 4/4 mit angehängten Leichtstahlwagen im Bahnhof Kandersteg. — A gauche, en haut et au milieu: Les trains du Lötschberg ont été pourvus de nouveau matériel. L'image du milieu nous montre l'une des nouvelles locomotives de train direct à 4 essieux, Bo-Bo 4/4, avec wagons légers, à la gare de Kandersteg.

Phot.: H. R. Schwabe

Elektrisch



Elektrifizieren bedeutet für die Schweizer Bahnen, wirtschaftliche und betriebliche Verbesserungen für das Unternehmen mit Komfort und Sauberkeit für den Reisenden zu verbinden. Eine Fahrt durch den Herbst in einem der modernen Wagen oder Triebfahrzeuge — wir möchten für diesmal im Bilde auf das neue Rollmaterial der Berner Alpenbahn Bern—Lötschberg—Simplon hinweisen — ist an sich ein hoher Genuß. Nun sind wiederum einige bisher mit Dampf befahrene Linien der SBB zum elektrischen Betrieb übergegangen, die gerade zur Herbstzeit besonders schöne und beschenswertige Gegenden erschließen: im Kreis I die Strecke durch das obere Broyetal, von Palézieux bis Payerne, die Lausanne, den Genfersee und die Rebgegend von Lavaux mit dem beschaulichen, fruchtbaren nördlichen Waadtland verbindet und deren Traktionswechsel sich unten ein spezieller Bericht widmet; dann im Kreis II die alte Nationalbahnlinie von Zofingen über den Striegel nach Aarau, deren Fortsetzung über Lenzburg, Mellingen nach Baden und Wettingen in wenigen Wochen ebenfalls elektrisch werden wird; endlich im Kreis III, in der Ostschweiz, die Verbindung von Winterthur mit der Unterseeinie in Etwilen, die durch das zürcherische Weinland führt und die einst ebenfalls zur Nationalbahn gehörte — die Einweihung der modernen Betriebsart ist hier auf den 5. Oktober festgesetzt.

L'électrification de la ligne de la Broye (Toute une vallée satisfaite)

Un important tronçon de nos chemins de fer vient d'être électrifié: celui qui, de Palézieux, conduit à Payerne sur une longueur de près de quarante kilomètres.

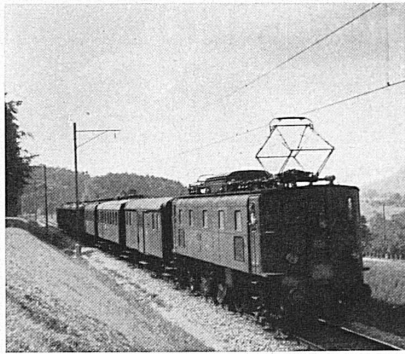
Ce fut une belle journée et les averses ne purent noyer l'allégresse générale. Car il y a belle lurette que les gens

Links: Die Einweihung des elektrischen Betriebes wird von den Anwohnern der jeweiligen Strecke freudig begrüßt. — A gauche: L'inauguration de la traction électrique sur un des tronçons des C. F. F. est saluée chaleureusement par les habitants de la région.

Phot.: P. Izard.



Rechts, von links nach rechts:
Elektrischer Zug zwischen Zofingen und Aarau. — Die ländliche Station Bressonnaz im Broyetal. — Die neue Bahnhofunterführung in Payerne. — A droite, de gauche à droite:
Train électrique entre Zofingue et Aarau. — La station rustique de Bressonnaz dans la vallée de la Broye. — Le nouveau passage sous voie de la gare de Payerne. Phot.: Tièche; SBB.



durch den Herbst

De nouvelles lignes électrifiées

de la Broye attendaient cette réalisation, qui s'opère soixante-dix ans, exactement, après le passage du premier train à vapeur. Une première adaptation aux temps modernes avait été saluée, lorsque les tronçons Payerne—Lyss et Yverdon—Payerne furent électrifiés (le premier en décembre 1944, le second en juillet 1945). Et l'on annonce que les travaux de la dernière étape ont commencé, ce qui comblera d'aise les usagers de la ligne Payerne—Fribourg.

Le train inaugural a été accueilli par des fanfares, des chœurs et des discours, tout au long du parcours. Syndics vaudois et fribourgeois dirent la satisfaction des populations et les dirigeants des C. F. F. enregistrèrent d'agréables témoignages, bien mérités, qui touchèrent parallèlement les artisans de cette réussite, du haut au bas de l'échelle.

Successivement, Palézieux-Village, Châtillens, Ecublens-Rue, Bressonnaz, Lucens, Henniez-Seigneux, Granges-Marnand et Trey retinrent le convoi qui battit tous les records broyards de vitesse pour revenir à Moudon où les participants prirent place autour de tables fleuries et où l'on applaudit cinq orateurs de choix.

Dès le lendemain de cette inauguration, l'horaire a été complété par de nouveaux trains et une accélération est prévue pour le nouvel horaire, en octobre.

Le tronçon nouvellement électrifié a une longueur de 38,7 km.; il

Zur Jahrhundertfeier der Schweizer Bahnen wird gegenwärtig unter der Jugend ein Zeichenwettbewerb durchgeführt. Das Thema heißt: «Unsere Bahnen». Nähere Angaben auf Seite 27.

A l'occasion du centenaire des Chemins de fer suisses, un concours de dessin est actuellement organisé parmi la jeunesse. Le sujet proposé est: «Nos chemins de fer». Des indications plus détaillées sont données à la page 27.

comporte 42,750 km. de voie et a nécessité la pose de 51,330 km. de ligne de contact.

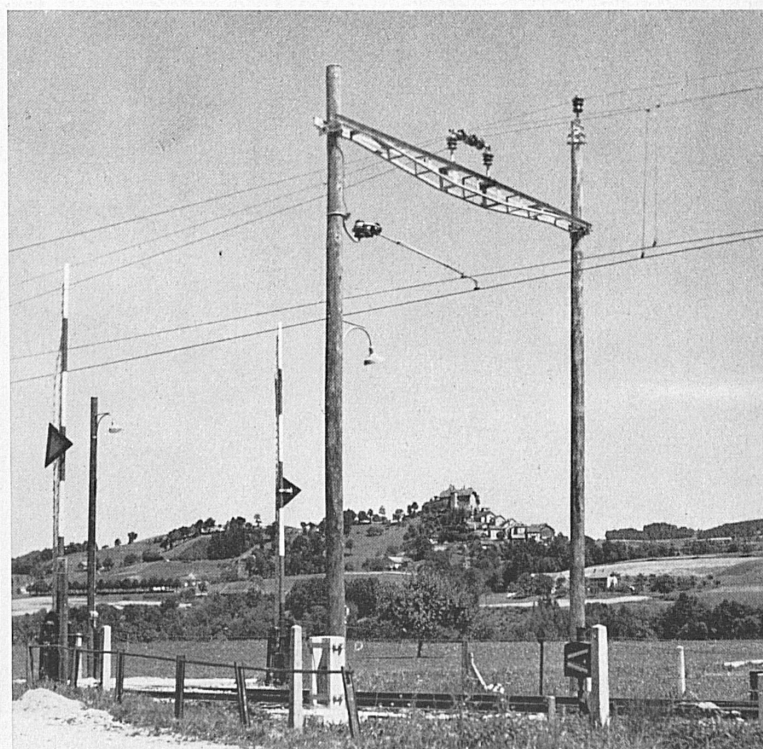
Le tronçon est alimenté simultanément à ses deux extrémités: à Payerne par la sous-station de Chiètres et à Palézieux par celle de Puidoux; pour éviter qu'un court-circuit ne se répercute sur les deux sous-stations, on a placé à Châtillens un disjoncteur rapide de puissance qui coupe le tronçon en deux en cas de perturbation.

La ligne franchit la Broye en 4 points et les 4 ponts durent être renforcés ou remplacés pour supporter les locomotives électriques. Celui de Bressonnaz avait déjà été remplacé en 1937 et celui de Lucens en 1938. A Moudon, le pont métallique à treillis, bien que construit en 1894, put supporter l'opération d'un renforcement, effectuée en 1943. A Châtillens, en 1944, l'ancien pont métallique à treillis de 56 tonnes en une travée fut remplacé par un pont à 2 travées, à poutres à âmes pleines, avec dalle en béton.

La présence d'une ligne de contact sous tension de 15 000 volts provoque la suppression de toutes les lignes à courant faible et à basse tension voisines. Les Entreprises électriques fribourgeoises durent mettre sous câbles souterrains de nombreuses lignes de distribution ou remanier leur réseau; il en fut de même des P. T. T. — Le plus grand nombre de conducteurs qu'offre le câble par rapport à la ligne aérienne a permis l'introduction du téléphone automatique.



Die beflaggte Hauptstraße von Moudon anlässlich der Einweihungsfeier des elektrischen Betriebes. — La rue principale de Moudon pavoisée lors des fêtes d'inauguration de la nouvelle ligne électrifiée. Phot.: SBB.



Die elektrische Bahnlinie bei Rue im oberen Broyetal. — La ligne de chemin de fer électrique près de Rue dans la partie supérieure de la vallée de la Broye. Phot.: SBB.