

Thun-Brig retour = In the driver's cab from Thun to Brigue = Parcours de Thoune à Brigue

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): **62 (1989)**

Heft 6: **Zwischen Bern und Wallis : auf dem Weg von Thun nach Brig = Entre Berne et le Valais : traits d'union le long de la route de Thoune à Brigue = Fra Berna e Vallese : in cammino da Thun a Briga = Between Berne and the Valais : connecting links on the way from Thun to Brigue**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-774174>

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.

Thun–Brig retour

In the driver's cab from Thun to Brigue



59

59 *Einfahrt in Spiez. Hier trennen sich die Schienenstränge nach Brig und Interlaken*

59 *Entrée du train en gare de Spiez, où les voies ferrées vers Brigue et vers Interlaken se séparent*

59 *Entrata a Spiez, dove i fasci dei binari si biforcano in direzione di Briga e di Interlaken*

59 *Entering Spiez Station, where the line branches for Brigue and Interlaken*



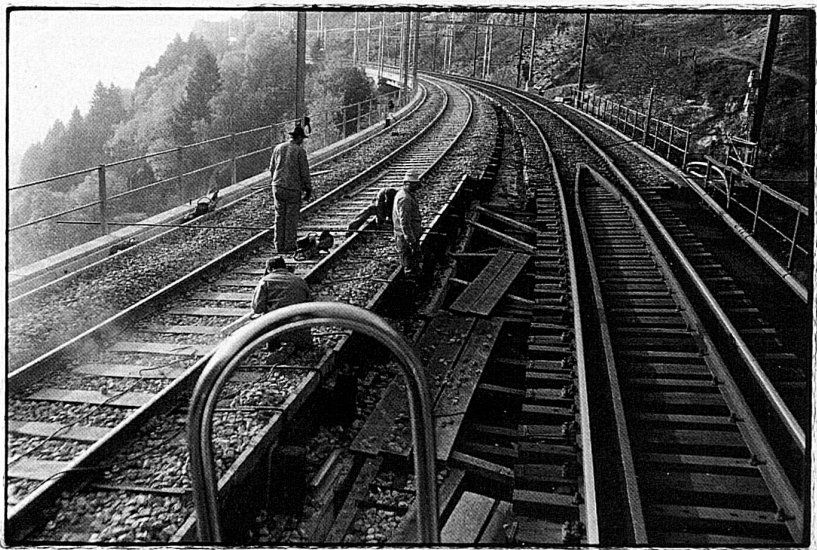
60/61

60 *Doppelspurige Ausfahrt aus dem Bahnhof Frutigen Richtung Kandersteg. Die Züge verkehren wahlweise auf beiden Gleisen, die Spurwechselweichen werden mit Streckengeschwindigkeit befahren*

60 *Sortie à double voie de la gare de Frutigen vers Kandersteg. Les trains peuvent circuler sur l'une ou l'autre des deux voies; ils traversent les dispositifs d'aiguillage à la vitesse de circulation*

60 *Doppio binario di uscita dalla stazione di Frutigen in direzione di Kandersteg. I treni circolano su ambedue i binari a seconda delle circostanze*

60 *Dual track leading out of Frutigen Station in the direction of Kandersteg. The trains can run on either track and can pass the points at the normal speed for the section*



61 *Die talseitige Verbreiterung zur Aufnahme des zweiten Gleises bedingte an den Abhängen der Nord- und Südrampe den Bau von Hängebriicken*

61 *L'élargissement pour la pose de la seconde voie du côté vallée a exigé la construction de ponts suspendus le long des rampes nord et sud*

61 *I lavori di ampliamento per la posa del secondo binario hanno richiesto la costruzione di ponti sospesi sulla rampa nord e sud del Lötschberg*

61 *When the second track was added, overhanging bridges had to be constructed on the valley side, on both the north and south slopes, to widen the permanent way*

62 Seit Beginn des Doppelspurausbaus vor 12 Jahren sind 18 bestehende Tunnels ausgeweitet...

62 Depuis le début de la construction de la double voie, il y a douze ans, on a déjà élargi dix-huit tunnels...

62 Dall'inizio dei lavori di costruzione del secondo binario dodici anni fa, sono state ampliate diciotto gallerie già esistenti...

62 Eighteen existing tunnels have already been widened since construction of a dual track began twelve years ago...



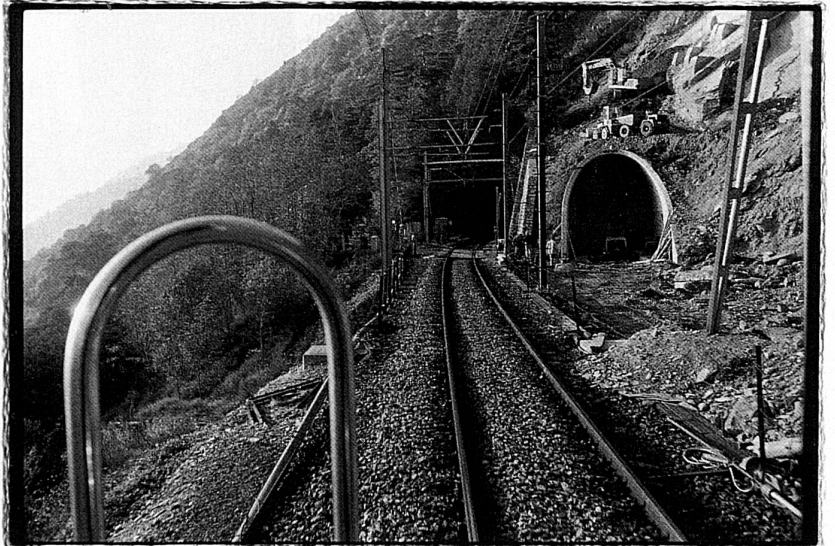
62

63 ... und zwei neue, einspurige Tunnels, der Mittelgrabentunnel bei Hochtenn (Bild) und der Hondrichunnel zwischen Spiez und Heustrich erstellt worden

63 ...et on en a construit deux nouveaux à voie unique: celui de Mittelgraben près de Hochtenn (illustration) et celui de Hondrich près de Spiez

63 ...e sono stati costruiti due nuovi tunnel ad un binario, quello di Mittelgraben presso Hochtenn (foto) e il tunnel di Hondrich presso Spiez

63 ... and two new single-track tunnels, the Mittelgraben Tunnel near Hochtenn (our picture) and the Hondrich Tunnel near Spiez, have also been completed



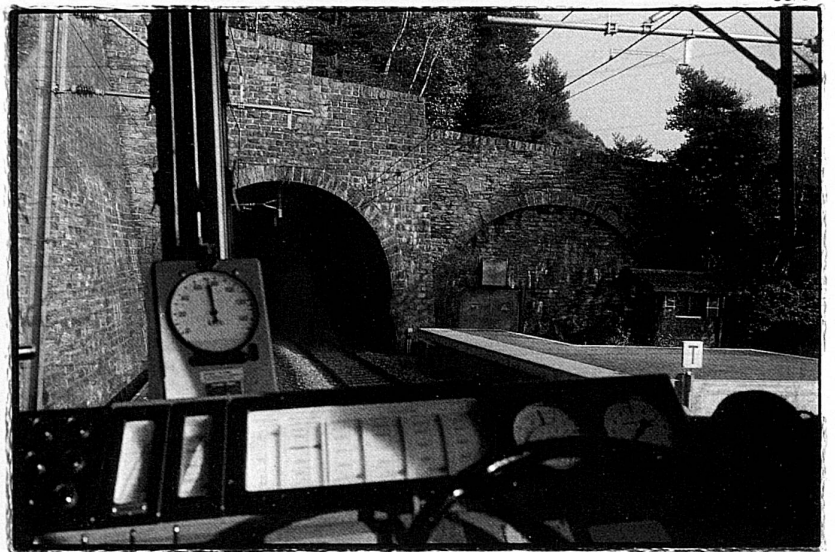
63/64

64 Das zweite Gleis ist 35 cm tiefer gebaut. Somit steht ein Lichtraumprofil für Huckepacktransporte mit 4 Metern Eckhöhe zur Verfügung

64 La seconde voie a été construite 35 cm plus bas, de sorte que le profil de la ligne permet les transports rail-route d'une hauteur d'angle de quatre mètres

64 Il livello del secondo binario è stato abbassato di 35 cm. Il profilo dello spazio libero permette quindi il transito di treni huckepack con quattro metri di altezza d'angolo

64 The second track is 35 centimetres lower than the first. This provides a tunnel clearance for piggyback transport with a corner height of 4 metres



64

Parcours de Thoune à Brigue

In the driver's cab from Thun to Brigue

Die BLS Lötschbergbahn feierte vor einem Jahr ihren 75. Geburtstag. Am 15. Juli 1913 fuhr der erste fahrplanmässige Zug von Thun nach Brig, nachdem nur sieben Jahre zuvor mit dem Bau der Nord- und Südrampe (Zufahrten zum Tunnel) begonnen worden war. Kernstück der BLS-Stammstrecke bildete der 14 612 m lange Lötschbergtunnel. Täglich rückten die Arbeiter durchschnittlich 7,33 m im Tunnel vor, was schliesslich genau 5½ Jahre Bauzeit für den Alpendurchstich von Kandersteg nach Goppenstein erforderte. Bis zu 3250 Männer aus vielen Nationen lebten grösstenteils in Arbeitersiedlungen nahe der Tunnelportale. Harte und gefährliche Arbeit kennzeichnete ihr Leben: Einst wurde gar eine Felstemperatur von 34 °C gemessen, 4596 Unfälle mit 64 Todesopfern wurden registriert, wobei das Lawinunglück in Goppenstein und ein unerwarteter Stolleneinbruch unter dem Gasterntal die einschneidendsten Ereignisse darstellten. Wegen des Wasser- und Gerölleinbruchs, der eine gerade Linienführung des Tunnels verunmöglichte, befährt noch heute jeder BLS-Zug im Lötschbergtunnel ein langgezogenes S.

Bald nach der Betriebseröffnung stellten die Verkehrsplaner fest, dass als Folge der zunehmenden Zugsdichte neben der doppelspurigen Tunnelröhre auch die Zufahrten im Norden und Süden zwei Geleise aufweisen sollten. So baute man bei Einigen bereits 1914 eine zweite Kanderbrücke ein, die Strecke Spiez-Frutigen wurde 1961, die Bergstrecke Frutigen-Brig 1976 in Angriff genommen. 1990 wird die Lötschbergbahn durchgehend im Gegenverkehr fahren.

Von der BLS-Betriebsgemeinschaft, zu der auch die Bern-Neuenburg-Bahn, die Simmentalbahn, die Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn, die Schiffsbetriebe auf dem Thuner- und Brienersee sowie Autobuslinien gehören, beförderte 1988 allein die BLS Lötschbergbahn über 9 Millionen Passagiere. Der grösste Teil sind Ferien- und Ausflugsgäste im inländischen und im internationalen Verkehr von und nach Italien.

C'est le 15 juin 1913 que le premier train circula de Thoune à Brigue conformément à l'horaire. Le centre d'intérêt de ce trajet était le tunnel du Lötschberg long de 14612 mètres. Le percement progressait chaque jour de sept mètres un tiers, de sorte qu'il exigea cinq ans et demi de travail entre Kandersteg et Goppenstein. Il fut exécuté par des équipes de différents pays, logées près des portails du tunnel. Elles comptaient jusqu'à 3250 hommes. Le travail était rude et dangereux, par une température qui s'élevait à l'intérieur jusqu'à 34 °C. On enregistra 4596 accidents, qui causèrent la mort de 64 ouvriers, notamment une avalanche à Goppenstein et l'effondrement de la galerie au-dessous du Gasterntal, qui furent les plus graves. A cause de ces chutes d'eau et de pierres qui empêchèrent de construire un tunnel rectiligne, le tracé de la voie a encore aujourd'hui la forme d'un S aux courbes allongées.

Peu après l'inauguration, les planificateurs constatèrent que la densité du transit obligeait à installer la double voie non seulement dans le tunnel, mais aussi sur les voies d'accès. C'est ainsi que l'on construisit près de Einigen un second pont sur la Kander et que les travaux pour la double voie commencèrent en 1961 sur le trajet de Spiez à Frutigen et, en 1976, sur celui de Frutigen à Brigue, de sorte qu'ils seront totalement achevés en 1990.

Au Chemin de fer BLS appartiennent aussi la ligne Berne-Neuchâtel, le chemin de fer du Simmental, celui de Gürbetal-Berne-Schwarzenburg, la compagnie de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz, ainsi que diverses lignes d'autobus.



65



66/67



65 Im Rückspiegel beobachtet der Lokführer von seinem Arbeitsplatz aus die Bereitmeldung des Zugführers.

66 Der Lokführer achtet bei Einfahrt in einen Bahnhof (hier Brig) stets auf eventuelle Zeichen des Betriebspersonals, zum Beispiel über einen geänderten Halteort.

67 Von den 19 grösseren Brücken und Viadukten zwischen Frutigen und Brig wurden früher die meisten aus Naturstein gebaut. Spannweiten von über 25 Metern überbrückte man mit Stahlkonstruktionen. Für die Verbreiterung hat die BLS die alten Bauformen erhalten. Bild: Rhonebrücke in Brig.

68 Vom Rangierpersonal nimmt der Lokführer Anweisungen entgegen, so beim Verstellen der Zugskompositionen.

69 Alte Tradition: Der Lokführer grüsst einen Kollegen auf dem Gegenzug.

70 Im Dienste der Sicherheit für Fahrgäste und Güter besitzt jedes Triebfahrzeug der BLS Lötschbergbahn eine Funkanlage. Auf diese Weise können dem Lokführer jederzeit besondere Vorkommnisse gemeldet werden. Andererseits werden Beobachtungen vom Lokführerstand aus via Stationen an den Bahndienst weitergegeben

65 De son poste de pilotage le mécanicien voit dans le rétroviseur le signal de départ donné par le chef de train.

66 En entrant dans une gare (ici Brigue) le mécanicien guette les signaux éventuels du personnel notamment en vue d'un changement du lieu d'arrêt.

67 Des dix-neuf ponts et viaducs les plus importants entre Frutigen et Brigue, la plupart ont été construits autrefois en pierre de taille. Pour les travées de plus de vingt-cinq mètres on les construisait en acier. La Compagnie BLS a conservé les anciennes formes de construction pour l'élargissement de la voie. Illustration: pont sur le Rhône à Brigue.

68 Le mécanicien reçoit les consignes du personnel à la gare.

69 Une ancienne coutume: le salut échangé par les mécaniciens de deux trains qui se croisent.

70 En vue de la sécurité des voyageurs et des marchandises, chaque locomotive du chemin de fer BLS est équipée d'une installation radio qui permet au mécanicien de capter en tout temps l'annonce de ce qui survient sur la ligne

65 Nello specchio retrovisivo il macchinista vede dal suo posto di lavoro il segnale dato dal conduttore.

66 Quando il treno entra in stazione (Briga nell'immagine), il macchinista osserva con attenzione eventuali segnalazioni del personale di servizio che, ad esempio, possono indicare un cambiamento del punto dove deve arrestarsi il treno.

67 I diciannove ponti e viadotti principali fra Frutigen e Briga furono costruiti per lo più in pietra naturale. Per le campate di oltre 25 m si è fatto ricorso a manufatti d'acciaio. Nel quadro dei lavori di ampliamento della linea, la BLS ha mantenuto le vecchie forme architettoniche. Foto: il ponte sul Rodano a Briga.

68 Il macchinista riceve dal personale addetto alla manovra le istruzioni relative alla composizione del treno.

69 Una vecchia tradizione: il macchinista saluta un collega alla guida del treno proveniente dalla direzione opposta.

70 Per garantire la sicurezza dei viaggiatori e delle merci, tutte le motrici della Ferrovia del Lötschberg BLS sono dotate di un ricetrasmittitore che permette di segnalare in ogni momento al macchinista avvenimenti particolari lungo la linea

65 The locomotive driver sees the guard's signal in the rear mirror from his post.

66 When entering a station (here Brigue), the driver must always watch out for any signs, for instance about changes in his stopping position.

67 Most of the nineteen large bridges and viaducts between Frutigen and Brigue were built of stone. Steel structures were used only for spans of over 25 metres. In widening the line, the BLS Railway has retained the old structural forms. Our picture shows the Rhone Bridge in Brigue.

68 The locomotive driver also gets instructions from the marshalling staff, for instance in the matter of train compositions.

69 It is a tradition for the driver to salute his colleague on a passing train.

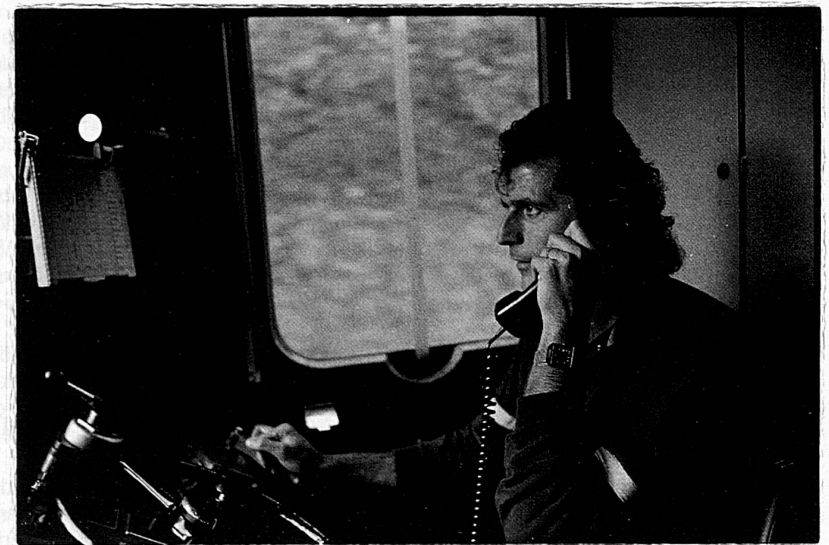
70 Every propulsion unit of the BLS Railway has a radio control station to ensure the safety of passengers and goods. The driver can therefore be apprised at all times of any special developments



68



69/70



68