

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 73 (1947)
Heft: 14-15

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ABONNEMENTS :

Suisse : 1 an, 20 francs

Etranger : 25 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 17 francs

Etranger : 22 francs

Prix du numéro :

1 Fr. 25

Pour les abonnements
s'adresser à la librairieF. Rouge & C^{ie}, à Lausanne.

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président : R. NEESER, ingénieur, à Genève ; Vice-président : G. EPITAUX, architecte, à Lausanne ; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg* : MM. L. HERTLING, architecte ; P. JOYE, professeur ; *Vaud* : MM. F. CHENAUX, ingénieur ; E. ELSKES, ingénieur ; E. D'OKOLSKI, architecte ; A. PARIS, ingénieur ; Ch. THÉVENAZ, architecte ; *Genève* : MM. L. ARCHINARD, ingénieur ; E. MARTIN, architecte ; E. ODIER, architecte ; *Neuchâtel* : MM. J. BÉGUIN, architecte ; G. FURTER, ingénieur ; R. GUYE, ingénieur ; *Valais* : M. J. DUBUIS, ingénieur ; A. DE KALBERMATTEN, architecte.

RÉDACTION : D. BONNARD, ingénieur, Case postale Chauderon 475, LAUSANNE.

Publicité :

TARIF DES ANNONCES

Le millimètre

(larg. 47 mm.) 20 cts.

Réclames : 60 cts. le mm.

(largeur 95 mm.)

Rabais pour annonces
répétées.

ANNONCES-SUISSES S.A.
5, rue Centrale Tél. 2.33.26
LAUSANNE
& Succursales.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE

A. STUCKY, ingénieur, président ; M. BRIDEL ; G. EPITAUX, architecte ; R. NEESER, ingénieur.

SOMMAIRE : *Les Chemins de fer fédéraux et leurs constructions*, par MAURICE PASCHOUD, directeur général des C. F. F., à Berne. — *Les ponts*, par LÉON MARGUERAT, ingénieur, chef de la Section des ponts à la Direction générale des C. F. F., à Berne. — *La voie*, par P. JATON, ingénieur en chef du 1^{er} arrondissement des C. F. F., à Lausanne. — *Signalisation et installations de sécurité*, par C. DESPONDS, ingénieur C. F. F., chef de la Section des installations de sécurité du 1^{er} arrondissement, à Lausanne. — *Gare de Lausanne-Sébeillon*, par F. CHENAUX, ingénieur, directeur du 1^{er} arrondissement des C. F. F. — *Le matériel roulant léger des Chemins de fer fédéraux*, par R. GUIGNARD, ingénieur C. F. F. — *De quelques installations électriques des chemins de fer*, par A. BORGEAUD, adjoint à l'ingénieur en chef de la Division des travaux du 1^{er} arrondissement des C. F. F., à Lausanne. — *L'horaire*, par F. SAUVAGEAT, inspecteur d'exploitation à la Direction générale des C. F. F., à Berne. — LES CONGRÈS : *Association internationale du Congrès des Chemins de fer*. — *Comité provisoire suisse de l'Union internationale des architectes*.

LE CENTENAIRE DES CHEMINS DE FER SUISSES

Les Chemins de fer fédéraux et leurs constructions

par MAURICE PASCHOUD, directeur général des Chemins de fer fédéraux, à Berne.

625. 1/6 (494)

I

En rachetant les lignes des compagnies privées de chemins de fer et en les réunissant en un organisme unique, la Confédération avait pour but de créer un réseau qui, non seulement, pourrait améliorer ses horaires et réduire ses tarifs, mais qui, disposant de moyens matériels puissants, serait en mesure de développer largement et de perfectionner ses installations techniques.

A l'occasion du centenaire des chemins de fer suisses et comme introduction au numéro spécial publié par le *Bulletin technique de la Suisse romande*, je vais examiner comment les Chemins de fer fédéraux ont répondu à l'attente mise en eux à cet égard et j'indiquerai chemin faisant quelques-unes des tâches qui leur restent à accomplir s'ils veulent pouvoir résister victorieusement à la concurrence de la route et de l'air.

Voici d'abord, pour fixer les idées, comment les dépenses annuelles de construction des Chemins de fer fédéraux ont évolué au cours des années. Entre 1903 et le début de la

première guerre mondiale, ces dépenses, qui comprennent également les frais d'acquisition du matériel roulant, ont été de l'ordre de 35 millions de francs par an. De 25 millions durant les années de guerre, elles ont dépassé 100 millions entre 1918 et 1927, au cours de la grande période d'électrification. Après être restées aux environs de 50 millions pendant sept ans, ces dépenses annuelles sont tombées à 20 millions pendant les années de crise de 1935 à 1939. Elles ont augmenté ensuite petit à petit, pour atteindre 50 millions sous le régime actuel de la loi d'assainissement.

111

Les Chemins de fer fédéraux ont construit *peu de nouvelles lignes*. Toutefois, à part les 16 km de voie étroite destinés à l'achèvement de la ligne du Brünig, entre Brienz et Interlaken, les tronçons qu'ils ont ajoutés aux réseaux des compagnies rachetées sont très importants : Brigue-Iselle (22 km, tunnel du Simplon, 1906), Uznach-Wattwil (14 km, tunnel du Ricken, 1910), Sissach-Gelterkinden-Olten (16 km, tunnel de base du Hauenstein, 1916), Wylerfeld-Berne (2,3 km, pont de Lorraine sur l'Aar, 1941). Ils sont en train d'achever la première partie de la ligne de raccordement des gares de

¹ Pour tout ce qui concerne l'histoire des Chemins de fer fédéraux et de leurs constructions, voir ERNST MATHY, bibliothécaire des Chemins de fer fédéraux : « Les Chemins de fer suisses au cours d'un siècle », aperçu historique et technique, Berne 1942 et « Beiträge zur schweizerischen Eisenbahngeschichte », Berne 1944.