Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **36 (1910)**

Heft 24

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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

36me Année. 25 décembre 1910. N° 24

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES — PARAISSANT DEUX FOIS PAR MOIS

RÉDACTION : Lausanne, 2, rue du Valentin. P. MANUEL, ingénieur et Dr H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : *Les chemins de fer de la Furka* (pl. 13). — *Alternateurs à arbre vertical à faible vitesse de rotation*, par M. L. Legros, ingénieur (suite et fin).— Concours pour un bâtiment postal à St-Blaise : Rapport du jury.— Concours d'idées pour l'aménagement du terrain appartenant à la Communauté catholique-romaine de Bâle. — Fondations de l'Entrepôt Fédéral du Col des Roches.— La plus haute chute d'eau du monde. — Note sur un nouvel interrupteur automatique. — *Bibliographie*. — Tunnel du Lœtschberg. — Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne : Demande d'emploi.

Les Chemins de fer de la Furka.

Depuis longtemps déjà trois concessions de chemins de fer ont été accordées par les Chambres fédérales, savoir :

Brigue-Gletsch, Gletsch-Disentis, Gletsch-Meiringen.

Les concessionnaires n'ont considéré, les uns et les autres, que la réalisation de leur ligne. Cependant, dès l'année 1908, le groupe promoteur qui a constitué la *Compagnie de la Furka* a pris en mains le problème avec une toute autre envergure. Ces initiateurs ont entrevu l'importance qu'il y avait au point de vue de la réalisation et au point de vue de l'exploitation, à considérer ces lignes comme ne devant faire qu'un seul réseau.

En effet, bien que Gletsch et le glacier du Rhône constituent un centre d'attraction très important, ils ne sauraient être en eux-mêmes un but suffisant pour justifier l'existence d'un chemin de fer long et coûteux. Les lignes dont nous parlons plus haut tirent leur principal caractère économique des liaisons qu'elles procurent entre les plus grands centres de tourisme en Suisse. Elles relient l'Engadine, le Valais, l'Oberland bernois entre eux par une voie de montagne pittoresque et rapide. Ce sera le mérite de ceux qui ont pris l'initiative de la création de ce réseau, que d'avoir mis en évidence cet important facteur, le seul sur la base duquel on puisse compter pour un rendement économique des lignes.

Il est vrai que seuls des groupes financiers puissants pouvaient songer à donner à ce problème une telle envergure. Il fallait avoir, à côté de la conception, la capacité de grouper des capitaux suffisants, et on n'a pas été peu surpris en Suisse de voir réussir un effort aussi énorme que celui qui a abouti à la création de la *Compagnie de la Furka*. On a été, en général, étonné de la rapidité avec laquelle cette affaire a pu être constituée. Il ne faudrait cependant pas croire que cette opération n'ait duré que les quelques mois pendant lesquels le public a eu la surprise de la voir naître.

Dès l'été 1908, le groupe promoteur de cette affaire fit exécuter sur le terrain tous les levés nécessaires à la rédaction du projet complet au $^1/_{2000}$, afin de pouvoir se rendre compte du prix réel des travaux, ainsi que du montant total des capitaux nécessaires à la construction. L'année 1909 entière fut employée à l'établissement de divers projets, dont le dernier est devenu celui qui a servi de base à la création de la *Compagnie de la Furka*. C'est donc à la suite de très longues études, dirigées par la *Société de construction des Batignolles* et M. *H. Golliez* tout d'abord, auxquels s'est joint plus tard M. *J. Chappuis*, que le parti technique et financier a été définitivement arrêté.

Si le public n'a eu connaissance de cet énorme travail que dans le courant du printemps dernier, peu de jours avant la création de la Compagnie, c'est qu'il est d'usage, dans les groupes tels que celui des promoteurs de la Compagnie, de travailler tout d'abord dans le silence du cabinet avant de se livrer à l'exécution et à la réalisation d'aussi grandes affaires.

En tous cas, l'importance du réseau que va créer la *Compagnie de la Furka* est, pour la Suisse, de tout premier ordre. Ce réseau est le dernier grand complexe de lignes secondaires qui reste à faire en Suisse. Il remplit une lacune qui saute aux yeux de tout lecteur qui regarde une carte de nos chemins de fer suisses.

C'est en tout cas une œuvre importante qui va s'accomplir. Cette œuvre aura, à côté de son importance économique, encore un caractère technique très nouveau, par l'application d'un système qui a fait ses preuves, mais dont on n'a pas encore, pour les chemins de fer de montagne, tiré un parti suffisant : c'est le système dit du *rail central*, tel qu'il existe au Puy de Dôme depuis plusieurs années.

La grandeur des capitaux à engager n'a pas permis cependant qu'on songeât à créer d'un seul coup tout le réseau. Il a donc fallu faire une ventilation et c'est pourquoi les promoteurs ont proposé la création, tout d'abord, de la ligne *Brigue-Disentis*. Il faut remarquer, en effet, que la prochaine ouverture de la ligne du Lœtschberg amèn sans difficulté les voyageurs de l'Oberland bernois à Brigue. Par conséquent, les parcours Oberland bernois-Engadine et vice-versa se feront facilement. Il était donc tout indiqué de ne pas créer, dès le début, la ligne *Gletsch-Meiringen*, dite du Grimsel. Lorsque, plus tard, l'importance du trafic justifiera l'augmentation du capital de la Compagnie, elle pourra facilement envisager la création de cette ligne.

Le réseau de la Furka se complétera certainement par la constitution du petit tronçon *Andermatt-Gœschenen*, dont aujourd'hui on commence à s'occuper activement. Il est