Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 28 (1902)
Heft: 1

Artikel: Chemin de fer électrique Aigle-Leysin
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-22826

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

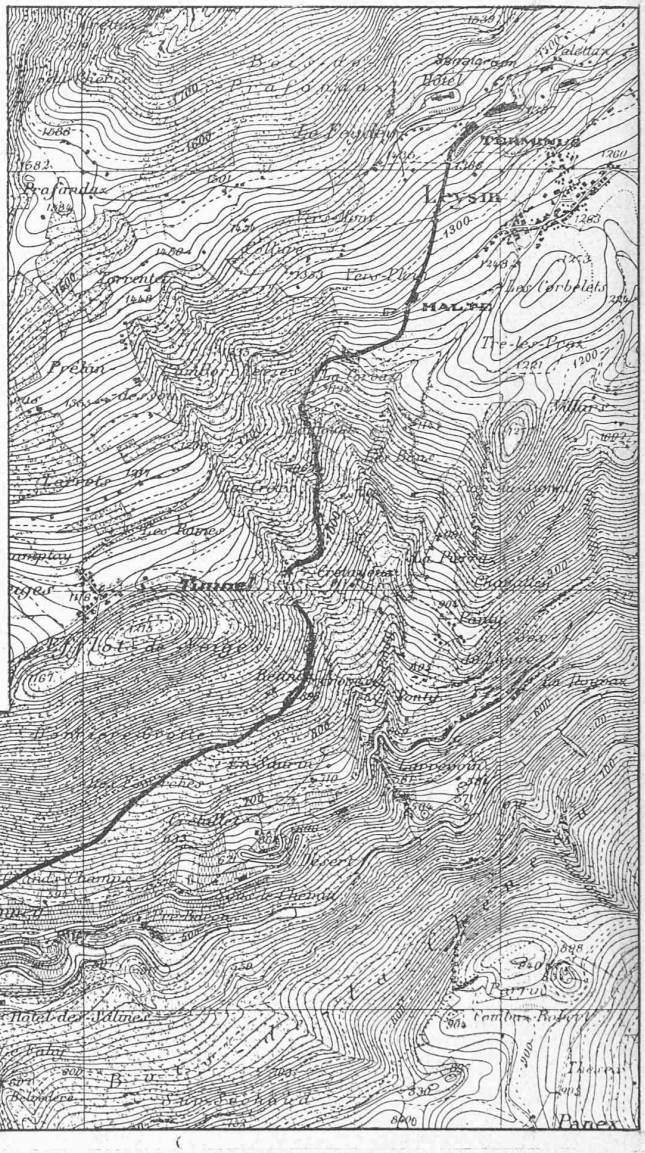
Download PDF: 09.12.2025

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

Chemin de fer électrique Aigle-Leysin.

La station climatérique de Leysin est reliée maintenant au réseau des chemins de fer Jura-Simplon par un chemin de fer électrique, remplaçant avantageusement les anciennes diligences, et permettant aux voyageurs fatigués déjà d'un long voyage, et aux touristes avides de l'air pur des montagnes, d'être transportés, en moins d'une heure, de la plaine à 1400 mètres d'altitude.

Ce chemin de fer contribue non seulement à alimenter les nombreux et somptueux hôtels et sanatorium de Leysin, mais encore, par un service de tramway spécial, il relie le Grand Hôtel d'Aigle à la Gare du J.-S. en desservant sur son passage les principales rues de la ville d'Aigle. Projeté depuis longtemps, il n'a pu être réalisé que ces dernières années, grâce au dévouement financier et à l'intelligence d'hommes actifs et énergiques qui se sont occupés avec persévérance de sa création.



Ce chemin de fer se compose donc de deux tronçons distincts, différant entre eux, tant par leur construction que par leur exploitation.

Le premier de ces tronçons est celui qui relie le Grand Hôtel d'Aigle à la gare du J.-S.; il n'a que 1800 mètres de longueur; c'est une ligne ordinaire de tramway, à simple adhérence. Un seul détail technique intéressant est la rampe de 10 % sur une longueur de 380 mètres que présente son tracé, avant l'arrivée au Grand Hôtel.

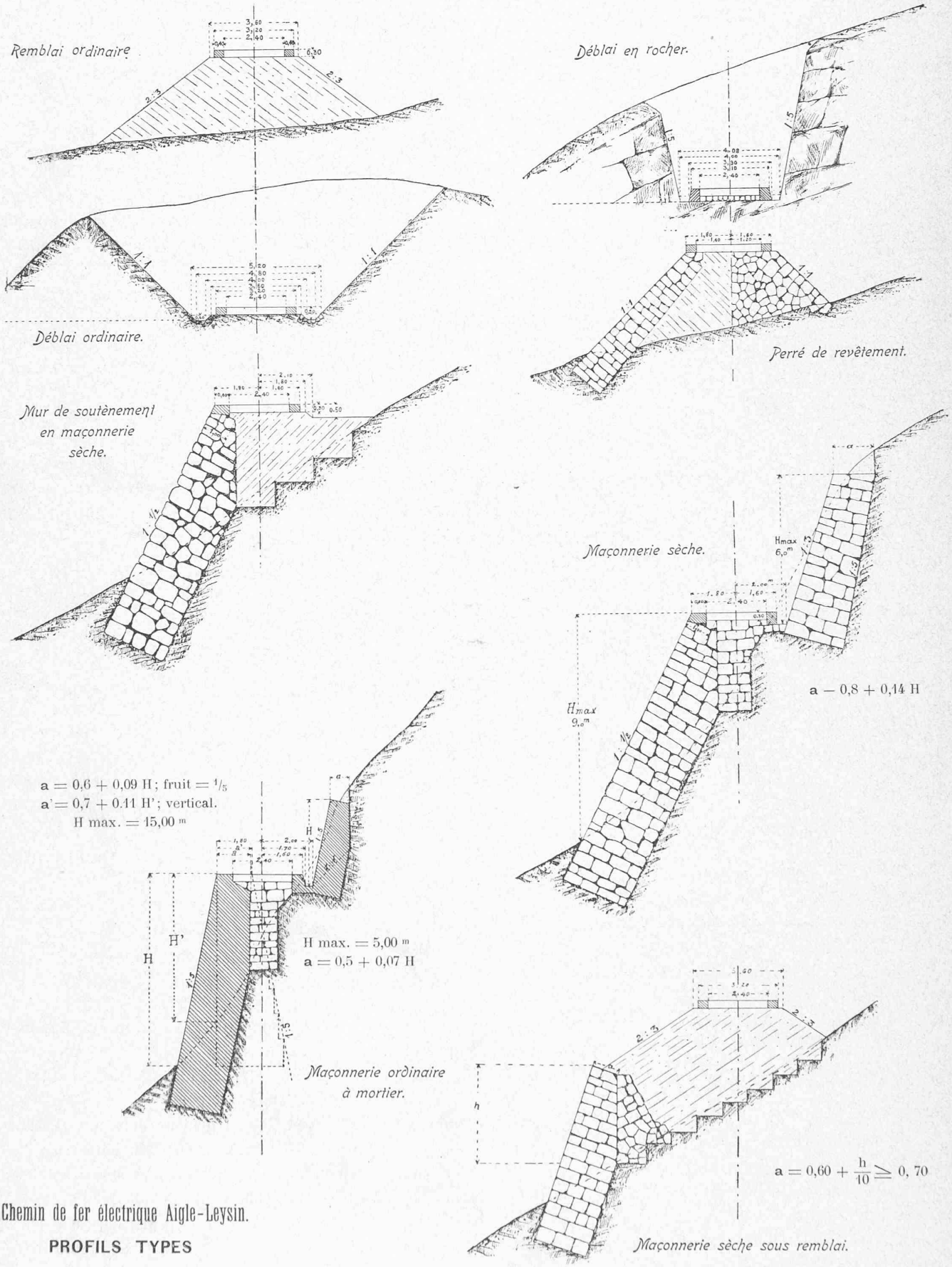
Cette ligne de tramway traverse la ville d'Aigle dans toute sa longueur, jusqu'à la Grande-Eau, où se trouve le point de bifurcation des deux sections; d'un côté le tramway remonte au Grand Hôtel en suivant la rive gauche de la rivière; de l'autre, la ligne traverse le vieux pont en pierre, entre au dépôt d'où part la ligne à crémaillère pour Leysin.

La longueur de cette section est de 4900 mètres; dès la sortie du dépôt, la ligne, par une courbe hardie, entre dans les vignes renommées d'Aigle et s'élève rapidement en prenant la montagne en écharpe.

Le coup d'œil est superbe; la ligne domine la ville d'Aigle avec son vieux château, la plaine du Rhône, puis le hameau de Fontanney et le Grand Hôtel, jusqu'à ce que, traversant le premier tunnel, elle entre dans la vallée des Ormonts. Jusqu'à Rennaz, milieu de la ligne, et point de croisement facultatif des trains montant et descendant, les ouvrages d'art ne présentent rien de caractéristique; à part quelques petits ponts métalliques avec dallage en béton, les profils types ont pu être conservés.

La deuxième section est beaucoup plus mouvementée. Un tunnel en courbe de 80 mètres de rayon et 154 mètres de longueur, plusieurs ponts en maçonnerie permettant de franchir toutes les sinuosités du terrain et de traverser les torrents.

Deux de ces ponts sont à remarquer, l'un de 50 mètres de longueur, comportant trois arches de 15 mètres d'ouverture, et avec des piles de 10 mètres de



Chemin de fer électrique Aigle-Leysin.

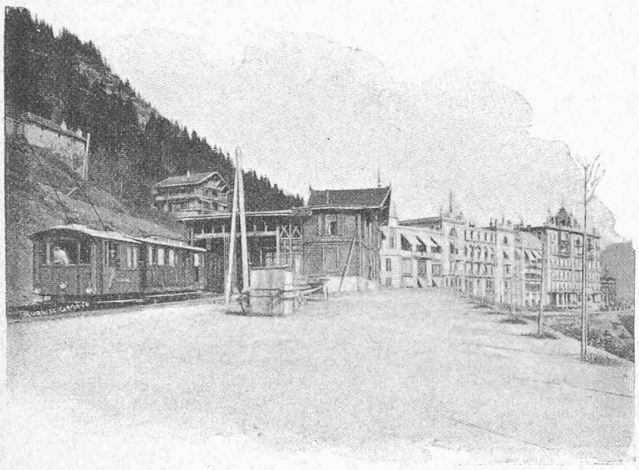
PROFILS TYPES

Echelle 1 : 200.

hauteur; l'autre de 30 mètres de long, en courbe, à trois arches, et avec des piles de 12 mètres.

A partir de ce dernier, la ligne quitte les splendides forêts de sapins pour gravir les dernières pentes de Leysin, au milieu des prés et des pâturages.

Une première halte dessert le village de Leysin; encore quelques minutes et le sommet est atteint.



La gare, surplombée par le Sanatorium de réputation universelle, se trouve au niveau du superbe hôtel du Mont-Blanc, à la cote de 1390 mètres. Elle est entourée d'une terrasse spacieuse, d'où les nombreux visiteurs aiment à contempler le panorama grandiose des Alpes qui s'étend devant eux.

(A suivre.)

Les ponts en fer et l'esthétique.

Nous avons eu l'honneur d'entretenir à deux reprises les lecteurs du *Bulletin* de catastrophes de ponts et de pathologie des constructions en fer.

Ce dernier sujet devient un peu aride, assez spécial pour que nous n'osions plus en servir qu'à faible dose de peur de passer pour obsédé, et assez épineux pour que, méfiant de nous-même, trouvant à chaque pas que d'autres ont déjà mieux fait et mieux dit, nous ne produisions, tant bien que mal, à travers nos occupations quotidiennes, que de petits chapitres décousus, qu'il faudrait polir et repolir sans cesse avant de songer à les faire imprimer.

Fort heureusement, il n'y a pas que des catastrophes dans notre métier, tout n'y est pas tension, flambage et craquements : nous avons aussi nos jours de soleil et nos échappées de ciel bleu ; nous osons même rêver, non seulement de grandes choses, mais de belles choses, et il nous arrive parfois — nous parlons ici au pluriel — de recueillir un éloge de la part des connaisseurs, ou du grand public, ou même de la presse, ce qui est encore beaucoup plus difficile. Ces jouissances-là sont d'autant plus vives qu'elles sont plus rares.

Ce n'est pas d'une récente controverse avec le sympathique peintre vaudois M. Burnand, ni même du mouvement ruskinien, qu'il s'est appliqué à propager dans notre pays, que datent nos premières aspirations esthétiques, si nous osons les appeler ainsi. Il ne s'agit, hélas, que de simples désirs et nous nous hâtons de reconnaître qu'à part ces aspirations, nous sommes l'homme le moins qualifié du monde pour venir parler d'esthétique.

C'est bien pour cela que nous nous proposons de dire ici leur fait à messieurs les architectes afin qu'ils nous donnent la réplique, qu'ils crient holà et même haro, si nous déraillons, et qu'ils nous remettent tous, pauvres ingénieurs, nous et nos aspirations, sur le droit chemin, qui doit d'ailleurs être public, celui du vrai et du beau !

Nous ne nous attarderons pas à une définition théorique de la beauté ; nous avouons n'avoir jamais tout à fait saisi aucune de celles que nous avons trouvées et nous nous sommes demandé parfois si ceux qui les avaient données les avaient bien comprises eux-mêmes, en vrais métaphysiciens qu'ils étaient !

Mais nous avons eu, nous avons tous eu, dès notre jeunesse, le désir de faire de belles choses qui plaisent, qui charment ou édifient ; nous avons tous, nous ingénieurs surtout, souffert dès le temps de nos études, de ne pouvoir faire que de l'utile, sec, anguleux, souvent maussade, ou même franchement laid.

Nous nous étions fait sur ce point, dès nos débuts dans la vie pratique, un petit credo opportuniste, que nous résumerons comme suit :

« Un pont en fer est toujours laid, il est donc inutile » de chercher à le faire moins ou plus laid ; il n'est » qu'utile, il faut donc le faire rationnel, c'est-à-dire so- » lide avant tout, économique ensuite pour autant que » la prudence le permet. Pour beaux, jamais ils ne pour- » ront l'être, pauvres ponts en fer ! Et voilà. »

Si nous rappelons ici cet ancien credo, ce n'est pas que nous jugions notre évolution particulièrement intéressante, mais c'est parce que nous croyons cet état d'âme celui du plus grand nombre de nos collègues ingénieurs, qu'ils se l'avouent ou non.

Indifférents, pour la plupart, ou intéressés, ou trompés, comme nous l'étions jadis, par de fausses prémisses, nous sommes tous, hélas, ingénieurs chers confrères, des apôtres inconscients du laid. Quoique faisant le bien et animés d'intentions pures, nous manquons à mieux faire là, où avec un peu d'attention et de bonne volonté nous pourrions, souvent à peu de frais, faire très bien, procurer jouissance et édification à beaucoup de nos semblables et pour longtemps.