Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 30 (1904)

Heft: 2

Inhaltsverzeichnis

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

30me Année. 25 janvier 1904. N° 2.

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES. — Paraissant deux fois par mois.

Rédacteur en chef: M. P. HOFFET, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Secrétaire de la Rédaction : M. F. GILLIARD, ingénieur.

Numéro spécial

publié à l'occasion du 50me anniversaire de fondation de l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

№ 4.

SOMMAIRE : *Chemins de fer électriques de la Gruyère,* par M. P. Schenk, ingénieur, à Lausanne. Planche 1. — *Etude sur les forces d'inertie de la bielle,* par M. E. Hahn, professeur, à Lausanne. — *Le rôle de l'ingénieur dans la civilisation,* par M. Alph. Vautier, ingénieur, à Lausanne. — *Sur la fixation de l'azote atmosphérique,* par M. E. Chuard, professeur, à Lausanne. — *« Modern style » et traditions locales,* par M. C. Melley, professeur, à Lausanne. Planche 2. — *Application de la statique graphique aux systèmes de l'espace* (suite), par M. B. Mayor, professeur, à Lausanne. — *La locomotion électrique à grande vitesse sur voies ferrées,* par M. E. Gaillard, professeur, à Lausanne. Planche 3. — *La responsabilité contractuelle de l'architecte,* par M. J. Spiro, professeur, à Lausanne. — **Divers:** Tunnel du Simplon. Etat des travaux au mois de décembre 1903. — La navigation intérieure en Italie. — Concessions de chemins de fer. — Sociétés. — Concours. — Note de la Rédaction.

Chemins de fer électriques de la Gruyère.

par M. P. SCHENK,
Ingénieur.
Ancien élève de l'Ecole d'Ingénieurs. (1881-1884).

Introduction.

Le réseau gruyérien proprement dit comprend les lignes construites de :

Palézieux à Châtel-St-Denis	7,024 km.
Châtel-St-Denis à Bulle.	20,324 »
Bulle à Montbovon	19,260 »
Soit, au total,	46,608 km.

chiffre qu'il faut ramener à 45 km. 158, si l'on tient compte d'un tronçon de 1 km. 450 entre la gare de Montbovon et la frontière, construit par la Compagnie du Montreux-Oberland, mais faisant partie de la concession gruyérienne. Ce réseau comprendra encore probablement la ligne projetée entre *Bulle et Fribourg* et un tronçon de *Bulle à Broc* ou de *Fribourg à Farvagny,* selon que la ligne principale suivra la rive gauche ou droite de la Sarine. Le réseau aura donc, finalement, un ensemble d'environ *80 kilomètres.*

Historique.

L'idée-mère des chemins de fer gruyériens et, en général, des divers chemins de fer à voie étroite concédés dans le *Simmenthal,* le *Pays-d'Enhaut,* la *Gruyère,* la *Veveyse* et le littoral du *Léman,* réside dans l'ancien projet du *Vevey-Bulle-Thoune* (concession fédérale du 27 juin 1890). Un court historique est ici nécessaire pour rappeler comment on en est venu du projet intercantonal et unique à l'exécution de sept ou huit tronçons, tant bernois que fribourgeois et vaudois, lesquels forment un ensemble plutôt hétérogène. Entre 1889 et 1892, MM. *Vautier,* ingénieur en chef, *Aguet, Gremaud* et *Anselmier,* aidés d'une brigade d'ingénieurs, étudiaient une ligne à voie de 1 m., à *traction à vapeur,* entre Vevey, Bulle et Thoune, pour le compte de trois sous-comités cantonaux appartenant à un grand comité d'initiative intercantonal dont le centre était à *Vevey.* Le 25 octobre 1892, la direction de ce comité publiait une étude sur le rendement de la ligne et un plan financier. Elle avait trouvé un consortium d'entrepreneurs et de fournisseurs disposé à assumer l'*entreprise générale* de la ligne, et ce consortium s'était mis à l'œuvre pour compléter les études. Sur un capital de 18,2 millions (le devis étant de 17 135 766 francs pour 116 ½ km.), le comité demandait :

En actions . . .	8 700 000 fr.	(subventions comprises)
En obligations .	9 500 000	»

Mais les difficultés financières et politiques pour réunir ce capital se montrèrent de plus en plus grandes. En septembre 1894, trois experts nommés par les cantons, MM. *de Stockalper, Pillichody* et *Béguelin,* fixaient le coût des 128 km. de voie étroite entre Vevey et Thoune à *18 100 000 francs* et concluaient à la quasi-impossibilité de faire renter les capitaux. Ils écrivaient notamment que le transit entre *Thoune* et *Vevey* ne serait pas acquis à la nouvelle ligne, malgré le raccourci de 20 km. offert sur la distance Vevey-Thoune par Lausanne, à cause de l'altitude (1288 m.) du col de Saanenmöser, de 528 m. plus élevée que celle du tunnel de *Vauderens.*

Cette circonstance devait majorer considérablement les frais de traction par la vapeur, aussi a-t-on pu dire que « le raccourci du nouveau tracé s'en allait en fumée ».

Bref, la justification financière du Vevey-Bulle-Thoune échoua et l'on vit l'initiative, jusqu'alors commune, des trois cantons se diviser. Chacun s'en fut chez soi et se débrouilla comme il put. Il faut se borner, depuis ce moment, à énumérer les faits principaux, à marquer les étapes :

1° En premier lieu, Berne rompt l'unité du projet Vevey-Bulle-Thoune en construisant à *voie normale* le tronçon de *Spiez* à *Erlenbach.*

2° Le 11 juin 1896, un comité fribourgeois et vaudois, craignant l'insuccès d'une ligne coûteuse, demande d'abord la concession d'un simple chemin de fer *routier* de *Châtel-St-Denis* à *Château-d'Œx,* puis renvoie à plus tard la par-