

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 54 (1928)
Heft: 6

Artikel: Un beau pont
Autor: Es.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-41857>

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

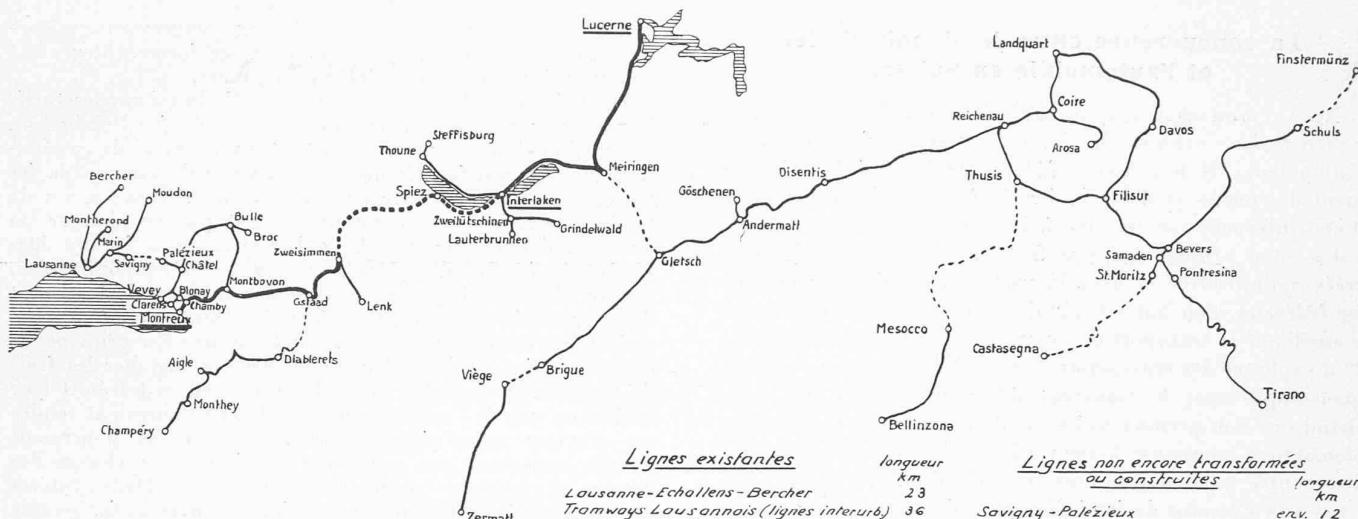
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 26.01.2026

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



Un projet de soudure de deux sections de notre réseau de chemins de fer à voie métrique.

On nous a fait remarquer que l'auteur de l'article publié sous le titre « Les chemins de fer à voie métrique et la constitution du réseau alpestre suisse », dans le *Bulletin technique* du 17 décembre dernier, avait passé sous silence le réseau du chemin de fer *Montreux—Oberland bernois*, bien qu'il ait une longueur propre de 82 km. (y compris le *Clarens Chailly-Blonay*), portée à 152 km. si on y adjoint les « Chemins de fer électriques veveysans » (21 km.) et les « Chemins de fer électriques de la Gruyère » (49 km.) avec lesquels il est raccordé directement, et bien qu'il soit doté de voitures dont l'agencement et le confort rivalisent avec ceux des célèbres « Pullman-Cars », et même de wagons-restaurants.

Or, la carte ci-jointe révèle, dans notre réseau à voie métrique, une autre et très malencontreuse « coupure » entre Zweisimmen, terminus du M.-O.-B. et Interlaken tête de ligne des chemins de fer de l'*Oberland bernois* (Grindelwald) et du *Brunig* (Lucerne). Les inconvénients des transbordements et ruptures de charge nécessités par cette solution de continuité, trop notoires pour qu'il soit opportun de les commenter ici, ont suggéré à M. le Dr R. Zehnder, directeur du M. O. B., l'idée ingénieuse, d'une anastomose, tout simplement par un troisième rail qui, posé sur la plate-forme du chemin de fer à voie normale Zweisimmen—Interlaken, réaliseraient la continuité de la voie d'un mètre entre Montreux et Lucerne.

Espérons que ce projet, si favorable à tant d'intérêts économiques, militaires et touristiques, sera exécuté prochainement.

Un beau pont.

Pont sur la Piave, à Bellune.

Qu'on nous permette de signaler ici aux amis des arches élancées et du béton armé la monographie que M. l'ingénieur Miozzi, directeur du Génie civil de la province de Bolzano (Bozen), a publiée récemment dans les *Annales des travaux publics*, à Rome, où l'on peut en avoir des tirés à part¹.

Dans une intéressante plaquette d'une cinquantaine de pages,

¹ Estratto dagli *Annali dei Lavori pubblici*, già « Giornale del Genio civile », Roma. Anno 1927. Fascicolo VII^o.

Lignes existantes

	longueur km
Lausanne-Echallens-Bercher	23
Tramways Louannais (lignes interurb.)	36
Chemins de fer électriques Veveysans	21
Chemins de fer électriques de la Gruyère	49
Clarens-Chailly-Blonay	6
Montreux—Oberland bernois	76
Montreux—Champéry	12
Aigle—Ollon—Monthey	11
Aigle—Sépey—Diablerets	23
Steffisburg—Thoune—Interlaken	26
Chemins de fer de l'Oberland bernois	24
Interlaken—Brunig—Lucerne	74
Viège-Zermatt	35
Brigue-Distret (Turlo—Oberalp)	38
Göschenen—Andermatt (Schöllen)en	4
Coire—Arosa	26
Chemins de fer Rhétiques	276
Chemin de fer de la Bernina	61
Bellinzona—Mesocco	32

Lignes non encore transformées ou construites

	longueur km
Savigny—Palézieux	env. 12
Diablerets—Gstaad	24
Zweisimmen—Interlaken	51
Meiringen—Gletsch	env. 28
Viège—Brigue	9
Mesocco—Thusis (Bernhardin)	env. 60
St. Moritz—Castasegna	56
Schuls—Finstermünz	23

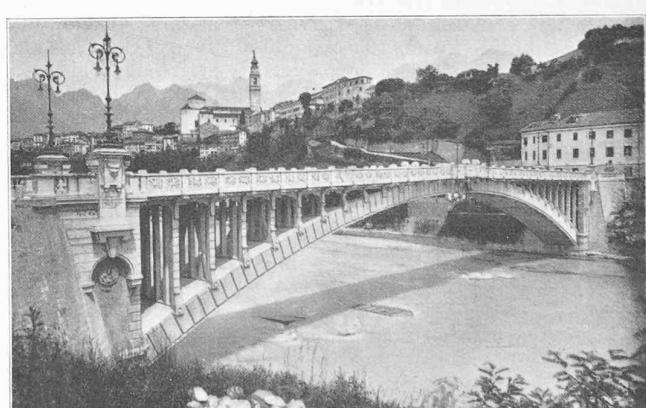
Longueur totale des lignes existantes: 913 km

Longueur totale des lignes non encore transformées ou construites 263 km

En tout 1176 km

abondamment illustrée, M. l'ingénieur Miozzi décrit avec détails le pont dont il est l'auteur et que montre l'image ci-contre.

Ce pont franchit la Piave à Bellune même, par une seule arche en béton armé, non articulée, fondée qu'elle est de part et d'autre sur le rocher, de 71 m. 60 d'ouverture et de 9 m. 27 de flèche, l'une des plus hardies qui se soient construites en Italie, où l'on en a fait beaucoup, et de fort belles, surtout depuis la guerre. L'ouvrage a 7 m. 05 de large, soit 5 m. 05 pour la chaussée et deux trottoirs d'un mètre.



Il a été construit en 1926 : c'est le roi Victor-Emmanuel III en personne qui en a fermé la voûte, le 23 mai 1926, et la dépense totale s'est élevée à 1 496 396,72 lire italiennes.

On lira avec fruit les expériences faites au cours de la construction de ce beau pont et la savante dissertation de l'auteur sur la courbe des pressions et les déformations présumées et réelles.

Fait digne de remarque, l'arche s'est décintrée toute seule à l'approche de l'été, grâce aux chauds rayons du soleil d'Italie.

Es.