Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 70 (1944)

Heft: 8

Sonstiges

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

70 année — 15 avril 1944 — N° 8

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ABONNEMENTS :
Suisse : 1 an, 13.50 francs
Etranger : 16 francs
Pour sociétaires :
Suisse : 1 an, 11 francs
Etranger : 13.50 francs
Prix du numéro : 75 centimes.
Pour les abonnements s'adresser à la librairie F. Rouge & Cie, 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 d'ingénieurs 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 : † M. Imer, à Genève ; secrétaire : J. Calame, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg :* MM. L. Hertling, architecte ; P. Joye, professeur ; *Vaud :* MM. F. Chenaux, ingénieur ; E. Elskes, ingénieur ; Epitaux, architecte ; E. Jost, architecte ; A. Paris, ingénieur ; Ch. Thévenaz, architecte ; *Genève :* MM. L. Archinard, ingénieur ; E. Martin, architecte ; E. Odier, architecte ; *Neuchâtel :* MM. J. Béguin, architecte ; R. Guye, ingénieur ; A. Méan, 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.
Tarif spécial pour fractions de pages.
En plus 20 % de majoration de guerre.
Rabais pour annonces répétées.
ANNONCES-SUISSES S. A.
5, Rue Centrale,
LAUSANNE
& Succursales.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE
A. Stucky, ingénieur, président ; M. Bridel ; G. Epitaux, architecte.

SOMMAIRE : *Les améliorations techniques du chemin de fer Montreux-Oberland bernois*, par le Dr R. Zehnder, ingénieur. — *L'évolution du lieu de culte protestant depuis la Réforme*, par Marcel D. Mueller-Rosselet, architecte S. I. A. — *L'aménagement territorial du Canton de Vaud*, par P. Quillet, architecte. — Divers : *Grande salle, salle de concerts et locaux annexes, à Montbenon, à Lausanne.* — Bibliographie. — Communiqués. — Service de placement. — Documentation.

Les améliorations techniques du chemin de fer Montreux-Oberland bernois

par le Dr R. ZEHNDER, ingénieur,
directeur des Chemins de fer Montreux-Oberland bernois
et Territet/Montreux-Glion-Naye.

I. Historique.

Il y a plus de septante ans que l'on commença à se préoccuper de relier les cantons de Vaud, Fribourg et Berne au moyen d'une voie ferrée traversant la vallée de la Sarine et le Simmenthal.

Le premier projet, auquel une subvention fut allouée, par décret bernois du 28 février 1875, se bornait à prévoir un chemin de fer régional qui se soudait à Bulle et à Thoune aux voies ferrées déjà existantes. Ce projet prévoyait des rampes maximum de 85 ‰ avec crémaillère.

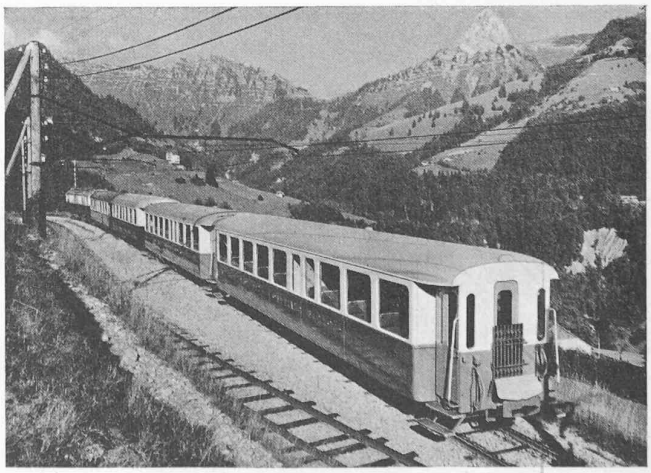
Mais l'extension qu'avait pris le mouvement des touristes étrangers, soit sur les rives du Haut-Léman, soit dans l'Oberland bernois relié au lac des Quatre-Cantons et à la Suisse centrale par la ligne du Brünig, ouverte à l'exploitation en 1888-89, mit en lumière la nécessité d'établir une communication entre ces régions. L'établissement du projet *Vevey-Bulle-Thoune*, dont la concession date du 27 juin 1890, en fut le résultat. La réalisation de ce projet et son financement se heurtèrent cependant à de nombreuses difficultés.

Au mois d'août 1893, le Conseil exécutif du canton de Berne prit l'initiative de rechercher, avec les gouvernements de Vaud et de Fribourg, une conciliation des divers intérêts en jeu, afin d'accélérer la réalisation de la liaison ferroviaire des deux lacs, communication dont la nécessité et l'importance furent reconnues déjà à cette époque.

Une commission d'experts, composée des ingénieurs Pillichody, Stockalper et Béguelin, prenait catégoriquement position, dans son rapport d'octobre 1894, en faveur de cette ligne et déclarait « que son exécution était une nécessité économique ».

Entre temps, la ligne Scherzligen-Därligen fut mise en exploitation le 1er mai 1893, suivie de l'inauguration du chemin de fer Spiez-Erlenbach le 16 août 1897.

A Montreux qui, vers la fin du siècle passé, était déjà devenue une station touristique en vogue et qui avait déjà été dotée des chemins de fer de montagne Territet-Glion-Naye, on commençait également à s'intéresser à de nouveaux projets ferroviaires. Les premiers projets envisageaient modestement la liaison de Montreux à la station des Avants au moyen d'un tramway sur route avec déclivités maximum de 8 % et rayons minimum de 15 à 20 m pour les courbes, et des voitures d'une largeur de 2,20 m.



Autorisé le 23. 3. 44 selon A. C. F. du 3. 10. 1939.

Fig. 1. — Train léger du chemin de fer Montreux-Oberland bernois à Sendy-Sollard.
Société Ind. Suisse à Neuhausen et Brown, Boveri & Cie à Baden.