Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 72 (1946)

Heft: 6

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: 07.12.2025

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

72e année — 16 mars 1946 — N° 6

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ABONNEMENTS :
Suisse : 1 an, 17 francs
Etranger : 20 francs
Pour sociétaires :
Suisse : 1 an, 14 francs
Etranger : 17 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 : G. Epitaux, architecte, à Lausanne ; secrétaire : J. Calame, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg :* MM. L. Hertling, architecte ; P. Joye, professeur ; *Vaud :* MM. F. Chenaux, ingénieur ; E. Elskes, ingénieur ; † 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 ; R. Neeser, ingénieur.

SOMMAIRE : *Le grand viaduc du bois des Chenaux sur le chemin de fer du Montreux-Oberland bernois*, par E. Gardiol, ingénieur EIL, au bureau technique du M.O.B. — *Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne.* — *Société vaudoise des ingénieurs et des architectes : assemblée générale annuelle.* — Communiqué. — Service de placement.

Le grand viaduc du bois des Chenaux
sur le chemin de fer du Montreux-Oberland bernois,

par E. GARDIOL, ingénieur EIL, au bureau technique du M.O.B.

Note d'introduction.

Il y a quarante-huit ans, c'est-à-dire le 16 avril 1898, l'Assemblée fédérale octroyait à une société en formation la concession pour le premier tronçon du chemin de fer de Montreux à l'Oberland bernois. Peu de temps après cette date, la construction de cette belle ligne à travers nos Préalpes commença ; elle fut, à l'époque, la première ligne électrique de cette longueur de la Suisse.

Le développement considérable et les exigences croissantes du trafic demandèrent impérieusement une adaptation des installations de la ligne aux progrès techniques intervenus au cours de près d'un demi-siècle :

La superstructure fut renforcée, la longueur des voies d'évitement agrandie. La ligne de contact, les sous-stations transformatrices, le matériel roulant furent modernisés, de nouvelles locomotives articulées de 63 tonnes et d'une puissance de 1200 PS furent mises en service. Des autorails rapides à commande multiple circulent aujourd'hui sur le M. O. B. Les vitesses de marche ont ainsi pu être augmentées de 50 % et le temps de parcours a subi une réduction correspondante.

Pour pouvoir tirer profit de ces améliorations techniques, il était nécessaire d'apporter de nombreuses modifications à l'infrastructure, redressements de courbes à faible rayon, corrections de tracé, construction de tunnels, déplacement d'un pont métallique de 46 m de longueur, modification ou construction d'une douzaine de ponts et viaducs.

Les plans et les calculs pour ces travaux d'infrastructure ont été faits par le bureau technique du M. O. B., sous la direction de MM. Vernier et Gardiol, ingénieurs en chef.

Le plus important de ces ouvrages d'art est le nouveau viaduc en béton armé au « Bois des Chenaux », au kilomètre 9.3 entre Sendy-Sollard et Les Avants.

M. E. Gardiol, ingénieur, le réalisateur de ce chef-d'œuvre, en a élaboré les plans et les calculs compliqués et complexes. Pour marquer d'une façon permanente les mérites de M. Gardiol à la construction de ce viaduc, un des plus élégants et des plus hardis de notre pays, la Direction a décidé de le dénommer « Pont Gardiol ».

Dr R. Zehnder, ingénieur,
Administrateur-délégué du M. O. B.

Généralités.

Dans un précédent article : « Les améliorations techniques du Chemin de fer Montreux-Oberland bernois », M. le Dr Zehnder, ingénieur, directeur du M. O. B., a donné un aperçu général des transformations réalisées ou en cours d'exécution sur cette ligne de chemin de fer [1].

Le grand viaduc, faisant l'objet du présent article, y est déjà mentionné au chapitre consacré aux améliorations techniques, quoiqu'il ne fût qu'au début de sa construction.

[1] Voir *Bulletin technique*, des 15 avril et 13 mai 1944.