

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizerische Bauzeitung
<b>Herausgeber:</b>	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
<b>Band:</b>	15/16 (1890)
<b>Heft:</b>	12
<b>Artikel:</b>	Projet d'un chemin de fer à voie étroite entre Vevey et Thoune par la Gruyère et le Simmenthal
<b>Autor:</b>	G.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-16390">https://doi.org/10.5169/seals-16390</a>

### 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:** 16.01.2026

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

INHALT: Projet d'un chemin de fer à voie étroite entre Vevey et Thoune par la Gruyère et le Simmenthal. — Brücke über die Dorodgne bei Cubzac und Ergebnisse der Probefelastung derselben. — Miscellanea: Eidg. Polytechnikum. Das Rechtsfahren der Züge auf den

doppelgleisigen Linien. — Concurrenzen: Schulhaus in Wiedikon bei Zürich. Verwaltungsgebäude in Bucarest. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgen. polytechnischen Schule in Zürich. Stellenvermittlung.

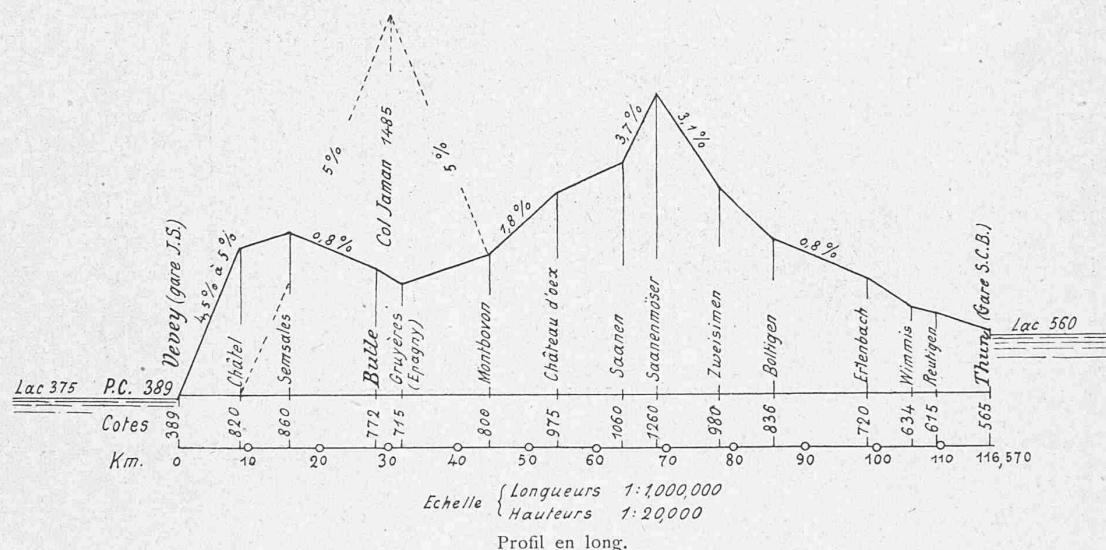
### Projet d'un chemin de fer à voie étroite entre Vevey et Thoune par la Gruyère et le Simmenthal.

L'idée de la construction d'une voie ferrée entre la Suisse française et Thoune et l'Oberland bernois par le Simmenthal n'est pas neuve. Déjà en 1873, une concession avait été accordée par les Chambres fédérales pour relier Bulle et Thoune au moyen d'un chemin de fer à voie normale. D'après l'avant-projet élaboré à cette époque, la ligne devait avoir 84 kilomètres de longueur et son coût fut devisé à 10 132 727 frs. — Une compagnie n'ayant pu se constituer dans les délais voulus, la concession tomba en déchéance.

à 800 m et Montreux (gare) à 398,43 m, il faudra donc, si on ne construit pas de tunnel ou si on n'adopte pas de crémaillière, racheter d'un côté une différence de niveau de 690 m et de l'autre côté de 1086,57 m, ce qui nécessitera un développement considérable et d'autant plus coûteux, que les contre-forts de Jaman sont très-accidentés. En outre, tout ce parcours long et coûteux, ne sera pas praticable en hiver et entre Montbovon et Montreux la contrée qui n'est pas habitée, ne peut aussi guère alimenter une ligne quelconque de chemin de fer. Dans ces conditions, on se demande sur quelle base reposera la *rentabilité* de cette ligne dont les frais d'entretien seront en outre en rapport avec les frais de construction.

Le tracé par la Gruyère et par Bulle par contre des-

**Chemin de fer à voie étroite entre Vevey et Thoune.**



L'année dernière des Comités se sont formés dans les trois Cantons intéressés (Vaud, Berne et Fribourg) pour demander la concession d'un chemin de fer à voie étroite également par le Simmenthal, mais devant relier Thoune (Oberland) avec le bassin du Lac Léman. Entre Thoune et Montbovon (village fribourgeois à la limite des cantons de Vaud et de Fribourg) un tracé de chemin de fer est tout indiqué par les vallées de la Sarine et de la Simmen; il n'en est pas de même entre Montbovon et le lac Léman. Ici, deux tracés sont en présence: l'un, Montbovon-Montreux par le col de Jaman (1485 m) patronné par la contrée de Montreux; l'autre, Montbovon-Bulle-Vevey, demandé par les contrées de Vevey, de Château d'Oex, du Simmenthal et par les districts fribourgeois de la Gruyère et de la Veveyse.

Dans une conférence tenue à Berne, le 17 décembre dernier, des Délégués des contrées intéressées, ce dernier projet fut adopté et une demande de concession adressée aux Chambres fédérales.

Nous nous permettons quelques réflexions comparatives sur les deux projets en présence.

En examinant la carte, sans se préoccuper du profil et des difficultés de terrain, le tracé par Jaman semble tout indiqué pour relier l'Oberland vaudois avec le bassin du Lac Léman, mais ce passage alpestre se présente sous un aspect bien moins favorable lorsqu'on connaît la contrée à traverser et que l'on considère les inconvenients que présentera, pour l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, un pays aussi montagneux et un col aussi élevé que celui de Jaman. En effet, le col de Jaman étant à la cote 1485 m, Montbovon

cend depuis Montbovon à Vevey sans contre-pente. Il traverse une contrée populeuse, active, commerciale et industrielle. Il sera alimenté par les nombreux produits que l'on trouve dans le pays, tels que: bois, bétail, fromage, pierres de construction. Il existe, en outre, dans cette contrée, des stations d'été, des établissements de Bains (Montbarry, les Colombettes) déjà très fréquentés et qui n'attendent que l'ouverture à l'exploitation de la nouvelle ligne pour s'agrandir et se développer.

La construction de cette ligne se fera dans d'excellentes conditions: pays peu accidenté, aucun ouvrage d'art important, terrains unis, tout le long une bonne route longe le tracé et permettra de transporter économiquement, à pied d'oeuvre tous les matériaux de construction.

Le nouveau tracé desservira Bulle, grand centre commercial et industriel de la Gruyère, avec lequel le Pays d'Enhaut a des relations journalières. Il aura en outre l'avantage, grâce au chemin de fer de Bulle à Romont, de relier plus directement la Gruyère vaudoise et la contrée de Gessenay avec Berne et la Suisse allemande.

Par Jaman, les voyageurs se rendant à Lausanne ou à Genève, auront encore le trajet à faire de Montreux à Vevey, qui est de passé 6 kilomètres (sans compter qu'ils auront à franchir le col de Jaman), ce qui justifie encore le passage par Bulle.

Sous tous les rapports: comme construction, comme entretien, comme exploitation, comme agrément, comme sécurité, le tracé par Bulle et la Gruyère présente des avantages incontestables et incomparables sur le tracé par Jaman.

Pour terminer nous consignerons quelques données générales sur l'avant-projet du tracé Vevey-Bulle-Thoune.

Le tracé a son origine à la gare de Vevey (389 m), d'où il se dirige vers le village de Corsier, qu'il enveloppe pour s'engager ensuite dans la vallée de la Veveyse jusqu'à Châtel-St. Denis (820 m).

De Châtel jusqu'à Bulle (772 gare du B. R.), le tracé suit le thalweg d'une vallée large et peu accidentée. De la capitale de la Gruyère, la ligne s'infléchit vers Espagny (715 m), enveloppe à l'Est la colline sur laquelle sont situés le Château et la ville de Gruyères et s'engage dans la belle vallée de la Sarine en longeant presque toujours la route cantonale jusqu'à la limite des cantons de Vaud et de Fribourg. Ici, le tracé franchit la rivière pour se diriger en suivant la rive droite, sur Château d'Oex et Gessenay.

De là il atteint le col des Saanen-Möser (1260)

(ligne de partage des eaux de la Simmen et de la Sarine), descend à Zweisimmen et suit la vallée de la Simmen jusqu'à Wimmis. Il longe ensuite la rive gauche de la Kander, et atteint Thoune en passant par Reutigen.

La ligne aura une longueur de 117 kilomètres dont 27 sur le territoire vaudois, 38 sur celui de Fribourg et 52 sur celui de Berne. Les déclivités sont du 5 % entre Vevey et Châtel et environ du 3,5 % au passage de Saanen-Möser. La rampe entre Vevey et Châtel sera encore réduite dans le projet définitif.

Le devis de l'avant-projet prévoit une dépense de 16 000 000 Frs.

L'écartement de la voie est de 1 m, le poids des rails de 27 km.

La traction aura lieu par adhérence simple, les déclivités n'étant nulle part assez grandes pour nécessiter la crémaillière, qui ne serait d'ailleurs pas praticable en hiver.

Quant à la rentabilité du futur chemin de fer, il résulte de la statistique établie sur le mouvement des voyageurs, le transport des produits et des marchandises de toutes espèces d'un côté, et de l'autre, de la comparaison de ces données avec les comptes d'exploitation de ligne se trouvant dans des conditions analogues (Brünig) que celle projetée — que la rentabilité se présente dans des conditions très-favorables et que la formation d'un Syndicat financier, sera chose facile.

Revenant à la ligne Montreux-Jaman-Montbovon, nous apprenons qu'il ne s'agirait plus aujourd'hui que d'un chemin de fer à crémaillière spécialement pour les touristes. Nous estimons que cette nouvelle artère, même avec son but spécial, est une entreprise téméraire qui n'a pas sa raison d'être.

Pourquoi à tout prix, comme dirait Tartarin, profaner toutes les montagnes? Les gens de Montreux devraient conserver vierge leur belle dent de Jaman. Peut-être un jour viendra, où les nombreux étrangers qui visitent la Suisse, rechercheront les stations où la nature est restée dans toute sa pureté!

Meerschiffe freie Durchfahrt unter derselben haben müssen, wurden grosse Brückenbauten nothwendig und sowohl diese an und für sich, als auch die an denselben vorgenommenen Probebelastungen und deren Ergebnisse verdienen grössere Beachtung. Diese Probebelastungen wurden nämlich nicht nur, wie gewöhnlich, behufs Ermittelung der Durchbiegung vorgenommen, sondern es wurden mittels Spannungsmessern die in den Fachwerkstheilen auftretenden Kräfte und Beanspruchungen ermittelt, um ein Urtheil über die Genauigkeit bzw. Zuverlässigkeit der angewandten Rechnungsmethoden zu erhalten und dieser Theil der Untersuchung ist es hauptsächlich, welcher den Versuchen erhöhten Werth verleiht. In erster Linie soll die Brücke selbst kurz beschrieben werden.

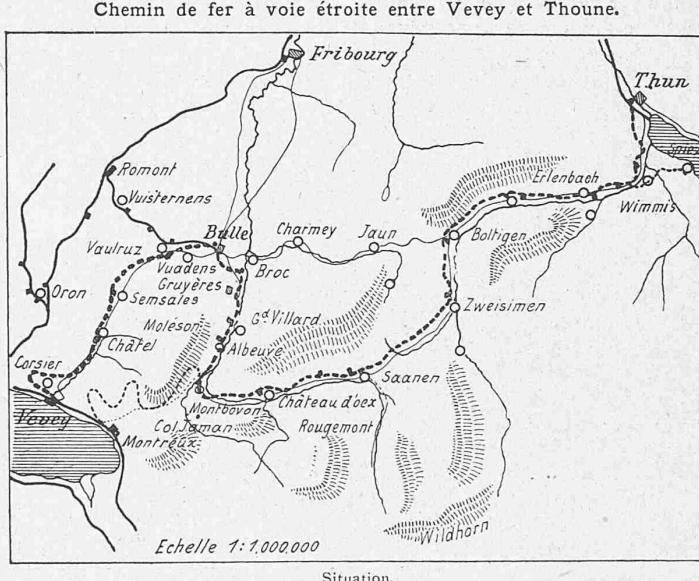
#### Beschreibung der Brücke.

Die Länge des ganzen Bauwerkes beträgt 2035 m, wovon 580 m auf ein steinernes Viaduct mit 40 Gewölben zu je 12 m Spannweite und 1455 m auf den eisernen Ueberbau entfallen. Der Fluss selbst ist überbrückt mittels eines durchgehenden (continuirlichen) Trägers von 561  $\frac{1}{2}$  m Länge, welcher 8 Öffnungen besitzt, von denen die zwei Außenöffnungen je 60, die 6 Mittelöffnungen je 73,6 m Spannweite haben. Die Enden dieses Trägers ruhen auf Steinpfeilern, die Zwischenstützen dagegen sind gebildet aus 18 m hohen eisernen Pfeilern, welche etwas über Hochwasser

auf steinernen Sockeln aufgestellt sind. Diese letztern besitzen bis 29 m Höhe, wovon bis 20 m unter der Flusssohle liegen, da stellenweise erst in dieser Tiefe der feste Baugrund (marne rocheuse compacte) angetroffen wurde. Die Fundirung erfolgte hier durchgehends mittelst Druckluft. Die Brücke selbst ist, wie die ganze Linie, zweigleisig; die Fahrbaahn liegt in diesen Mittelöffnungen unten. Die Tragwände bestehen aus fünffachem Netzwerk ohne Verticalen mit 3,20 m weiten Maschen. Der Querschnitt besitzt die Form eines Kastens von 7  $\frac{1}{2}$  m lichter Weite und 5  $\frac{1}{2}$  m lichter Höhe. Die Querträger haben eine Höhe von 1 m 30 cm und sind als volle Blechbalken gebildet, die obere Querverbände bestehen aus Gitterwerk von etwa 0,6 m Höhe.

Die rechte Zufahrtsrampe liegt in einer Neigung von 10 %. An das erwähnte steinerne Viaduct schliessen sich 13 Öffnungen an von je 45,48 m Weite von Pfeilermitte zu Pfeilermitte, die mit Einzelträgern von 44,98 m Stützweite überbrückt sind. Diese Träger mit obenliegender Fahrbaahn und einer Constructionshöhe von 2  $\frac{1}{2}$  m besitzen zwei Tragwände aus doppeltem Fachwerk, also mit Andreaskreuzen zwischen den Verticalpfosten von 3  $\frac{1}{2}$  m Fachweite. Die Querträger sind wieder volle Blechträger, die Querversteifung besteht aus einem Andreaskreuz unter jeder Fahrbaahn. Diese ganze linksufrige Zufahrtsrampe liegt in einem Bogen von 1500 m Halbmesser; was der Grund ist, warum hier kein durchgehender Träger angewandt werden konnte.

Die rechtsseitige Zufahrtsrampe dagegen liegt in einer Geraden von 8 % Steigung und besteht aus einem durchlaufenden Träger mit 6 Öffnungen zu je 44,98 m Spannweite auf Steinpfeilern von 46,63 m Entfernung von Axe zu Axe. Der Eisenbau ist nach der nämlichen Bauart ausgeführt, wie derjenige der linksseitigen Zufahrtsbrücke. Beide ruhen sie überdies auf steinernen Pfeilern, die bis 40 m



#### Brücke über die Dordogne bei Cubzac und Ergebnisse der Probebelastung derselben.

Die Eisenbahn von Cavignac nach Bordeaux überschreitet das Thal der Dordogne bei Cubzac. Da die