

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

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **54 (1928)**

Heft 6

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-41856>

Nutzungsbedingungen

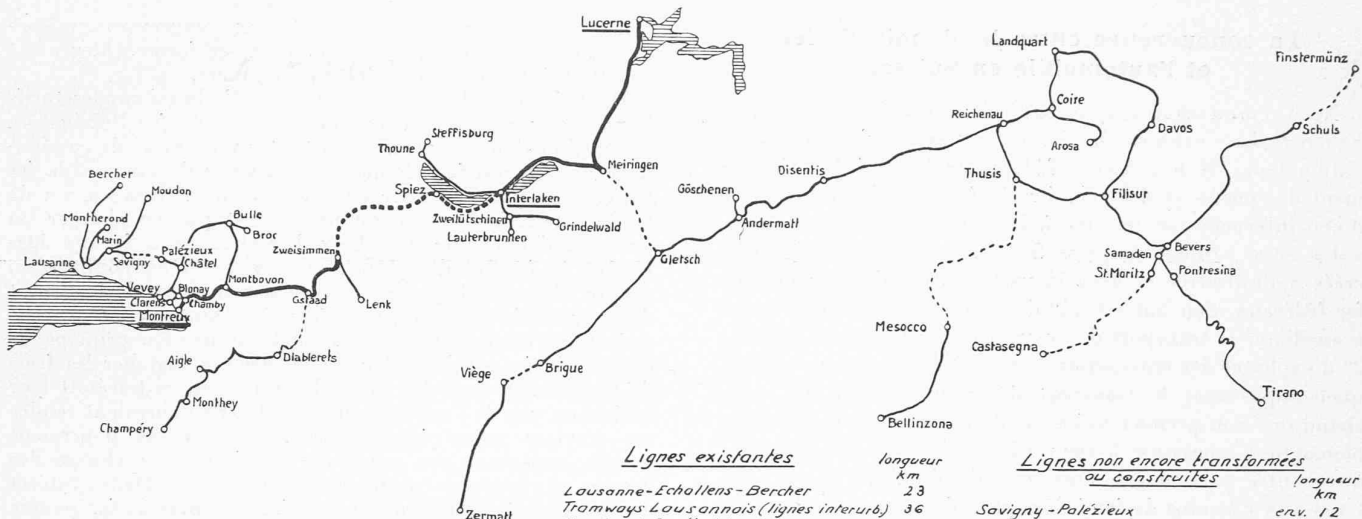
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Lignes existantes

Ligne	longueur km
Lausanne-Echolens-Bercher	23
Tramways Lousannois (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
Monthey-Champéry	12
Aigle-Ollon-Monthey	11
Aigle-Sépey-Diablerets	23
Steffisburg-Thonon-Interlaken	26
Chemins de fer de l'Oberland Bernois	24
Interlaken-Brunig-Lucerne	74
Viège-Zermatt	35
Brigue-Disentis (Furka-Oberalp)	98
Göschenen-Andermatt (Schöllenen)	4
Coire-Arosa	26
Chemins de fer Rhétiques	276
Chemins de fer de la Bernina	61
Bellinzona-Mesocco	32

Lignes non encore transformées ou construites

Ligne	longueur km
Savigny-Palézieux	env. 12
Diablerets-Gstaad	24
Zweisimmen-Interlaken	51
Meiringen-Gletsch	env. 28
Viège-Brigue	9
Mesocco-Thusis (Bernardin)	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

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, posé sur la plate-forme du chemin de fer à voie normale *Zweisimmen-Interlaken*, réaliserait 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.

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 livres 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.