

Objektyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **70 (1944)**

Heft 8

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

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 & C^{ie}, 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.

REDACTION : 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 D^r 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 D^r 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.

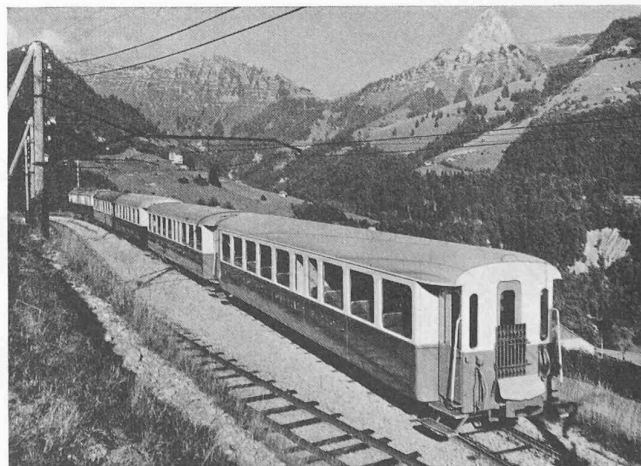
Au mois d'août 1893, le Conseil exécutif du canton de Berne prit l'initiative de rechercher, avec les gouvernements de Vaud et de Fribourg, une conciliation des divers intérêts en jeu, afin d'accélérer la réalisation de la liaison ferroviaire des deux lacs, communication dont la nécessité et l'importance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

Une commission d'experts, composée des ingénieurs Pillechody, 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 Scherzliggen-Därligen fut mise en exploitation le 1^{er} 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 Senny-Sollard.
Société Ind. Suisse à Neuhausen et Brown, Boveri & C^{ie} à Baden.