

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **72 (1946)**

Heft 6

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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, 17 francs
Etranger : 20 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 14 francs
Etranger : 17 francsPrix du numéro :
75 centimesPour 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 : G. EPITAUX, architecte, à Lausanne ; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg* : MM. L. HERTLING, architecte ; P. JOYE, professeur ; *Vaud* : MM. F. CHENAU, 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 Senny-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 ».

D^r 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 D^r 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 fer¹.

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.