

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 15/16 (1890)  
**Heft:** 12

## **Inhaltsverzeichnis**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

**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 Dordogne bei Cubzac und Ergebnisse der Probelastung 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.

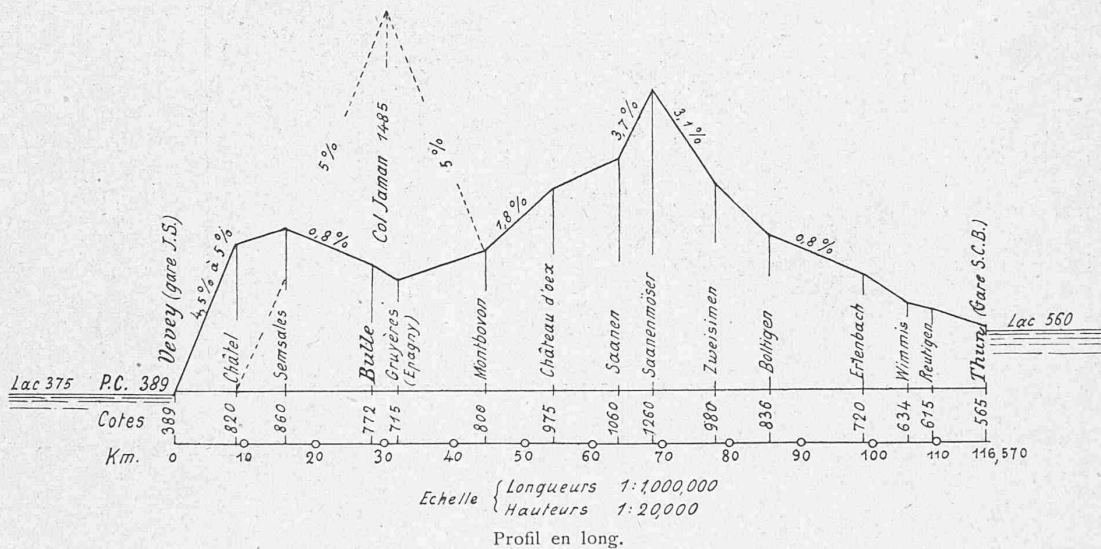
## Projet d'un chemin de fer à voie étroite entre Vevey et Thoune par la Gruyère et le Simmenthal.

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 crémaillère, 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 Veveysse.

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 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 inconvénients 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

pend 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.