

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1944)

Heft: 7

Artikel: Neues von der MOB = Après 39 ans d'exploitation, le Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois modernise son réseau

Autor: E.G.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-779129>

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

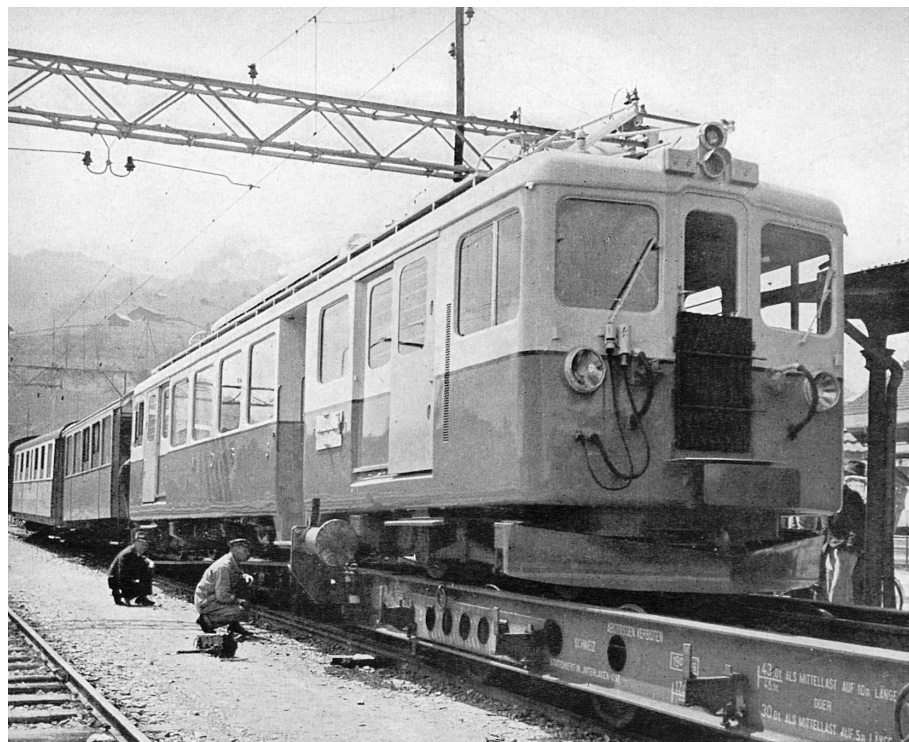
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 30.03.2025

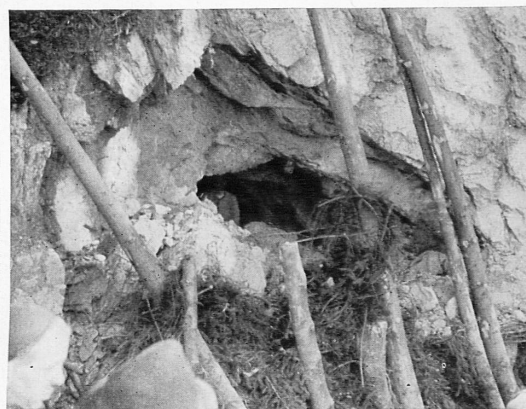
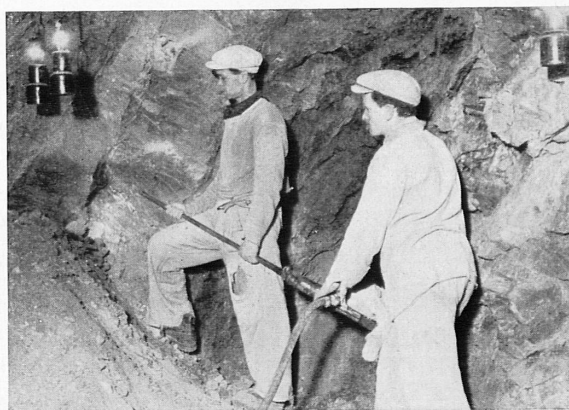
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



L'augmentation du trafic sur le MOB et la nécessité d'accélérer la vitesse de marche des trains pour mieux desservir la région et d'établir de bonnes communications entre Montreux et Zweisimmen—Thoune—Berne, resp. Interlaken—Brünig—Lucerne, a mis le MOB dans l'obligation d'apporter de nombreuses améliorations à la ligne et à ses installations techniques. Le programme des améliorations techniques comporte notamment le redressement ou l'élimination de nombreuses courbes de faible rayon, la construction de nouveaux tunnels, de plusieurs viaducs, de nouveaux évitements, la transformation de la ligne de contact, l'installation de deux sous-stations transformatrices à redresseurs à mercure, etc., et enfin la commande de nouveaux trains légers modernes et rapides qui couvriront le trajet de Montreux à Zweisimmen, long de 63 km., en 1 h. 35 min. au lieu de 2 h. 25 min. Ces nouveaux trains, vrais chefs-d'œuvre de la technique, font l'enchantement des voyageurs et honneur à la Société Industrielle Suisse à Neuchâten et à la S. A. Brown, Boveri & Cie à Baden.

Après 39 ans d'exploitation, le Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois modernise son réseau

Neues von der **MOB**



En haut, à gauche: Un des nouveaux autorails M.O.B. lors de son déchargement du truck-transbordeur à Zweisimmen.

Au milieu, à gauche: Mineurs au travail au fond de la galerie d'avancement. Marteau perforateur.

Au milieu, à droite: Percement du tunnel.

En bas, à gauche: L'ancien tunnel à droite et l'entrée de la galerie d'avancement du nouveau à gauche.

Oben, links: Einer der neuen Leichttriebwagen der MOB wird in Zweisimmen auf Schmalspur abgeladen.* Mitte, links: Mineure im Bohrstollen des Tunnels von Chamby.

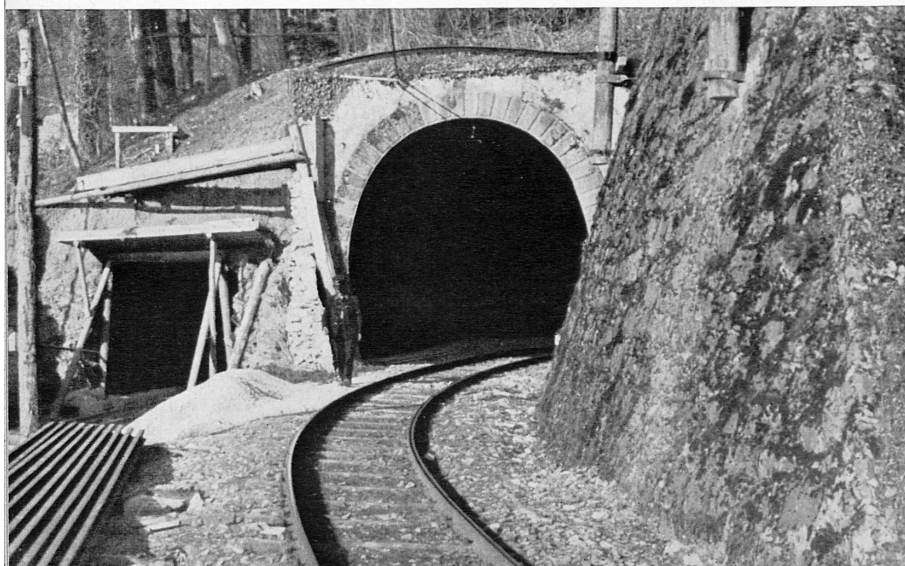
Mitte, rechts: Durchbruch des neuen Tunnels.

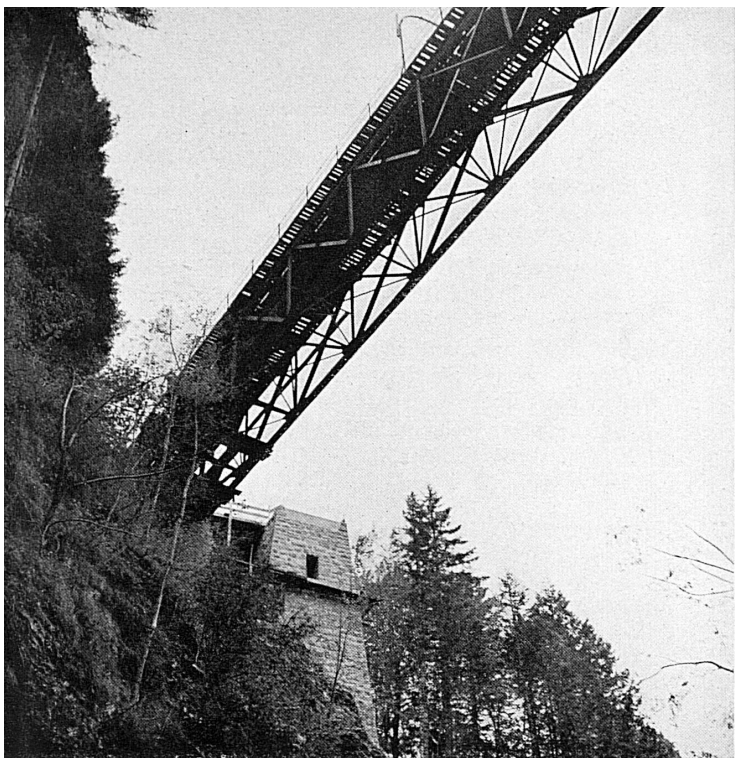
Unten, links: Der alte Tunnel, rechts und der Förderstollen des neuen Tunnels, links.

Voici une des corrections dont nous parlons plus haut: le nouveau tunnel de Chamby.

Ce tunnel, une fois terminé, aura 310 m. de long avec un rayon de 80 m., alors que l'ancien n'avait que 40 m. de rayon et 137 m. Le percement de la galerie d'avancement, de 2,50 m. sur 2,50 m., commencé le 15 décembre 1943, a été terminé le 12 avril 1944, soit en 4 mois environ, ce qui représente une cadence à l'avancement de 3 à 3,50 m. par jour de 24 heures. Le tracé sinueux, il s'agit

d'un tunnel en S, a été fait avec beaucoup de précision puisque l'erreur à la sortie n'a été que de quelques centimètres. Le terrain était composé, exception faite d'un banc de terre à l'entrée, de marne plus ou moins dure coupée de couches de terre glaise dans quelques mauvais passages. La plus grande partie du tunnel a pu être percée sans aucun boisage ou étayage. La galerie de percement est au faite du tunnel et deux équipes se relayent jour et nuit pour le travail d'élargissement et d'approfondissement. De longs mois sont encore nécessaires pour l'achèvement de cette importante correction et ce tronçon ne pourra être livré à la circulation des trains qu'au printemps 1945, lorsque le tunnel aura été maçonné sur toute sa longueur par une voûte et des piédroits en béton de 30 cm. d'épaisseur moyenne.





Une autre correction importante comportait le déplacement ou ripage du pont métallique dit du « Flon », situé entre Allières et Les Sciernes, pont de 45 m. de portée et d'un poids total de 90 tonnes environ. Une fois les travaux de maçonnerie des nouvelles culées terminés, le ripage fut effectué de nuit sous les feux des projecteurs et d'une pleine lune bienveillante. Pour éviter toute interruption du trafic, ce déplacement devait avoir lieu entre le passage du dernier train du soir — 21 h. 30 — et celui du premier du matin — 6 h. 15 — si possible. En cas d'accroc, ce dernier pouvait éventuellement être supprimé, mais cela ne fut pas nécessaire.

Pendant les 15 jours qui précédèrent la date fixée, les travaux préliminaires furent activement poussés: placement des rails de glissement, vérins hydrauliques, treuils, etc. Par suite de la gorge très profonde — 80 m. — très escarpée et partant du manque de place, le ripage dut être exécuté en trois temps: rotation autour d'une extrémité, glissement longitudinal, puis deuxième rotation autour de l'autre extrémité. Chacun de ces mouvements était soigneusement calculé et repéré, afin qu'après la dernière rotation le pont fût exactement à sa nouvelle place. Tout se passa comme prévu au

En haut, à gauche: Le pont métallique de 45 m. de long avant son déplacement, à droite la nouvelle culée.

En haut, à droite: Le pont après son déplacement, à gauche les anciennes culées.

En bas, à gauche: Pendant le ripage, une opération délicate sous les projecteurs; les rails sur lesquels glisse le pont sont très visibles. En bas: Diagramme d'avancement qui fut respecté et même amélioré.

Oben, links: Die 45 m lange Flonbrücke vor der Verlegung. Rechts der neue Brückenkopf.*

Oben, rechts: Die Flonbrücke nach der Verlegung.*

Unten, links: Ein heikler Vorgang während der im Scheinwerferlicht vorgenommenen Verlegung. Die Schienen auf denen die Brücke sich bewegt, sind deutlich sichtbar.

Unten: Das Arbeitsprogramm der Brückenverlegung.

Phot.: Bauty, Kettel, MOB.



Ripage du pont du Flon.
Programme M.O.B

N°	Opérations	Heures	20-21	21-22	22-23	23-24	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8
I	Dernier contrôle													
II	Dernier train, 21h30 versant de Montreux													
III	Enlèvement des voies sur culées anciennes													
IV	Lever du pont côté Allières pour graissage Préparation du 1 ^{er} mouvement													
V	1 ^{er} Mouvement: 2,82 m côté Allières, au crin													
VI	Préparation du 2 ^e mouvement													
VII	2 ^e Mouvement: 4,54 m, tout le pont dans le sens de la ligne, aux crins													
VIII	Pose des guidages, côté Allières													
IX	Enlèvement des guidages côté des Sciernes													
X	Blocage du côté Allières													
XI	Repos													
XII	Préparation du 3 ^e mouvement													
XIII	3 ^e Mouvement: 9,06 m, côté Sciernes, au treuil													
XIV	Règle dans l'alignement													
XV	Enlèvement des rails de glissement													
XVI	Pose du pont sur appuis définitifs (crans fixes)													
XVII	Raccordement de la voie sur cales neuves													
XVIII	Premier train, (de Montreux) 6h15 (supprimé)													
XIX	Second train, (de Montreux) 7h20													

« programme » et à l'aube naissante le premier train du matin — 6 h. 15 — inaugura le passage à la satisfaction de tous, ingénieurs, ouvriers et spectateurs, qui avaient passé la nuit à travailler ou à contempler un des plus délicats et importants ripages de pont effectués jusqu'à ce jour en Suisse.

E. G.