

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 53 (1927)
Heft: 25

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.08.2025

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

pont du Rhône et continuer sur Naters. Cette jonction n'ayant malheureusement pas été prévue dès le début nécessiterait maintenant un remaniement des voies d'accès en gare de Brigue¹. Le même cas se présente du reste à Bellinzone pour le raccordement de la future ligne du Bernardino. D'autre part, le tracé de la ligne de raccordement entre Viège et Brigue ne devrait pas nécessairement épouser celui de la double voie des C. F. F., mais pourrait aussi servir les intérêts locaux par la création de quelques arrêts intermédiaires, à l'exemple de la ligne de raccordement des Chemins de fer rhétiques entre Coire et Landquart (14 km.). Donc, pour toutes les raisons énumérées, nous pensons qu'une ligne de raccordement à voie métrique, à établir entre Viège et Brigue, comblerait une véritable lacune et — surtout depuis la réunion du Viège-Zermatt et de la Furka sous une direction commune — aurait plus encore sa raison d'être que celle qui relie Coire à Landquart, parallèlement à la ligne C. F. F. qu'elle coupe à Zizers. Les grands avantages à réaliser justifieraient certainement les

munication directe les grands centres touristiques d'Interlaken (Oberland bernois) et Lucerne avec Zermatt et l'Engadine. Il en résulterait la possibilité de faire circuler des voitures directes de Lucerne à Zermatt ou d'Interlaken à Saint-Moritz.

Les conditions d'exploitation, il est vrai, ne se présentent pas tout à fait aussi favorablement que dans le Valais, par le fait que la crémaillère en usage sur la ligne du Brunig est du système Riggenbach, tandis que le freinage des trains est assuré par le frein à air comprimé Westinghouse. Or, comme la substitution de la crémaillère Riggenbach à la crémaillère Abt posée à la Furka, au Viège-Zermatt et aux Schöllenen ne saurait être envisagée, c'est donc cette dernière qui devrait être adoptée au Brunig pour permettre le transit du matériel roulant. Toutefois, la possibilité d'utiliser des voitures non munies du frein à roue dentée pour les services directs, permettrait de laisser momentanément de côté la question de la crémaillère, ces voitures étant admises dans une proportion déterminée pour chaque train.

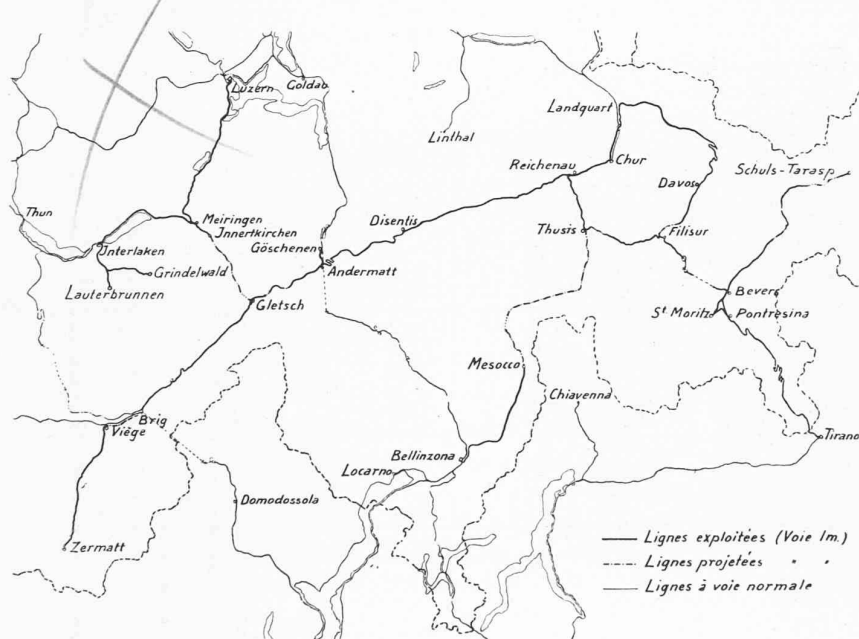
Sans même aller jusqu'à envisager pour un proche avenir le raccordement du groupe Brunig-Oberland bernois avec le groupe Zermatt-Furka-Rhétique par le Grimsel, nous pensons que l'ensemble des mesures proposées — mesures devant aboutir à l'exploitation commune des lignes actuellement exploitées individuellement — procurerait des avantages certains pour notre économie nationale. Par la mise en service de bons trains directs, soutenue par une saine politique de tarifs et une propagande habilement conçue, il faut créer des courants de trafic, encore pour ainsi dire inexistant, leur donner l'impulsion nécessaire et amener ainsi sur nos voies ferrées alpestres un mouvement assez intense pour en garantir la prospérité. Il faudrait, par exemple, offrir la possibilité au voyageur quittant Zurich par un train du matin d'atteindre Zermatt dans l'après-midi, après un temps de parcours ne dépassant pas huit heures, avec un seul changement de train à Göschenen, et à un prix plus réduit que ne le permettent les tarifs très élevés des C. F. F. en

empruntant la ligne de Berne ou du Brunig et du Lœtschberg. Il faudrait, en outre, qu'en quittant Zurich d'abord après midi, on puisse arriver le soir encore à Zermatt, le même train permettant au voyageur parti le matin de faire en cours de route un arrêt dans une station de son choix, facilités partiellement déjà existantes pour le parcours inverse. En même temps, on favoriserait le développement du tourisme dans des régions encore trop peu connues bien que justement réputées par le charme grandiose et incomparable des sites parcourus.

Exposition internationale de la grande industrie, sciences et applications. — Art wallon, Liège.

Cette exposition, placée sous le patronage du roi et de la reine des Belges, sous la présidence d'honneur du duc et de la duchesse de Brabant et sous le patronage officiel du Gouvernement belge, aura lieu en 1930.

Le programme officiel, sous forme d'une intéressante brochure de 30 pages, vient de nous parvenir, par les soins des « Bureaux administratifs » de l'Exposition, 4, Place Saint-Lambert, à Liège.



Chemins de fer alpestres de la Suisse.

dépenses de construction et en garantiraient un amortissement rapide, tout en apportant une notable amélioration des communications ferroviaires dans les régions intéressées.

Enfin, l'ouverture à l'exploitation de la ligne du Bernardino, dans un avenir — espérons-le — assez prochain, viendrait augmenter de quelque 93 km. le réseau métrique continu ainsi formé et ouvrir encore de nouvelles possibilités en reliant Coire et l'Engadine avec Bellinzone.

Pour terminer, envisageons encore la liaison du réseau Zermatt-Furka-Rhétique avec la ligne à voie métrique du Brunig, liaison dont le premier tronçon (Meiringen-Innertkirchen) a été livré dernièrement à l'exploitation pour le transport des matériaux nécessaires à la construction des barrages de l'Ober-Hasli.

Or, le raccordement à établir entre Innertkirchen et Gletsch, en passant en tunnel sous le col du Grimsel, comblerait la dernière lacune du réseau ferré alpestre en mettant en com-

¹ Une solution boiteuse consisterait à maintenir l'arrivée des trains sur la place de la gare et à supprimer le rebroussement en faisant suivre à la nouvelle ligne la direction du Simplon pour couper cette voie en dessus de l'entrée du tunnel, franchir le Rhône un peu plus loin et retrouver l'ancien tracé vers la centrale électrique de Massaboden.