

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 37/38 (1901)
Heft: 12

Vereinsnachrichten

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: 15.05.2025

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

INHALT: Société suisse des Ingénieurs et Architectes, 39^{me} Assemblée générale à Fribourg, les 25 et 26 août 1901. I. — Reiseeindrücke aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika. V. — Resultate von Messungen an verschiedenen Typen elektrischer Umformer. — Konkurrenzen: Bebauungsplan für Florenz. Rathaus in Cassel. Für Mobilierung und Ausstattung eines bürgerlichen Wohnzimmers. — Miscellanea: Internationaler

Ingenieur-Kongress in Glasgow. Eine neue elektrische Starkstromleitung vom Niagarafall nach Buffalo. Hauptversammlung des Vereins deutscher Strassen- und Kleinbahn-Verwaltungen. Grosse elektrische Motorwagen in Nordamerika. Elektrischer Betrieb der ungarischen Eisenbahnen. — Nekrologie: † W. H. Martin. — Litteratur: Eingegangene litterar. Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Stellenvermittlung.

Société suisse des Ingénieurs et Architectes, 39^{me} Assemblée générale

à Fribourg, les 25 et 26 août 1901.

Discours d'ouverture

du Président du Comité local, M. Am. Gremaud.

I.

Messieurs et chers Collègues,

Je suis heureux de venir, au nom de la section fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes, des autorités cantonales et communales et de tous mes concitoyens, vous souhaiter la bienvenue dans l'ancienne cité des Zähringen et de vous remercier pour le choix que vous avez fait, du lieu de votre 39^{me} assemblée générale.

C'est pour la troisième fois que la Société suisse des Ingénieurs et Architectes tient ses assises dans nos murs. Ces réunions ont toujours coïncidé avec des événements techniques importants qui se sont passés dans notre canton. C'est le cas de dire qu'il n'y a pas d'effet sans cause.

La première de ces réunions tenue dans nos murs, et la cinquième par ordre chronologique, eut lieu les 22 et 23 mars 1841. Elle fut présidée par M. Berri de Bâle et elle comptait 40 participants, dont 22 membres et 18 invités. Les membres étaient répartis par canton, comme suit: Zurich 1, Berne 6, Lucerne 1, Fribourg 4, Soleure 2, Bâle 6, Vaud 1, Neuchâtel 1. On avait alors très probablement choisi Fribourg comme lieu de réunion à cause des ponts suspendus qui venaient d'être construits et qui présentaient beaucoup d'intérêt pour les techniciens.

La seconde réunion, soit la 21^{me} assemblée générale, eut lieu en octobre 1864, sous la présidence de M. l'architecte Hochstättler, président de la société fribourgeoise. Le nombre de participants fut de 75. Ce qui, cette fois, fit choisir Fribourg comme siège de la 21^{me} assemblée générale, ce fut la construction de la ligne d'Oron et du pont de Grandfey.

La réunion de 1901, la première du 20^{me} siècle et la 39^{me} assemblée générale par ordre chronologique, coïncide avec la création, dans notre canton, de nombreuses usines hydro-électriques et la construction d'un réseau de chemins de fer à voie étroite et à traction électrique.

Messieurs, selon l'usage consacré, depuis un grand nombre d'années, le président du comité local ouvre l'assemblée générale par l'exposé des travaux et des constructions exécutés dans le canton depuis la dernière réunion qui y a été tenue. Ainsi, c'est l'histoire abrégée de la construction dans le canton de Fribourg, depuis 1864 à 1900, que je vais avoir l'honneur de vous exposer.

Cette période de 36 ans a été pour notre canton, comme d'ailleurs pour toute la Suisse et même pour la plupart des autres pays, une période des plus fécondes en fait de constructions de tous genres.

Pour pouvoir bien se rendre compte des progrès réalisés et de tout ce qui a été fait durant la seconde moitié du 19^{me} siècle, il faudrait pouvoir faire des comparaisons avec les périodes antérieures; mais ce travail aurait nécessité des recherches et exigé un temps dont je ne pouvais disposer. Quoi qu'il en soit, en traitant mon sujet, je ferai quelques incursions dans le passé. Mon exposé comprendra les chapitres suivants:

Reiseeindrücke aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika.



Abb. 48. Chicago. — Marshall Fields Building.



Abb. 50. Chicago. — The Masonic Temple.

1^o Chemins de fer, 2^o Ponts et chaussées, 3^o Navigation, 4^o Lacs et cours d'eau, 5^o Usines hydro-électriques, 6^o Distribution d'eau, 7^o Architecture, 8^o Mines et carrières, 9^o Cadastration et cartographie, 10^o Divers: amélioration du sol, travaux de reboisement et dispositions prises pour combattre les avalanches.

Quelques-uns de ces chapitres ayant été traités dans l'album de fête, je ne m'en occuperai que d'une manière très succincte et je me bornerai à vous en donner les parties les plus intéressantes et les plus instructives.

I. Chemins de fer.

En 1864, lors de la dernière réunion tenue à Fribourg, nous n'avions qu'une seule ligne de chemin de fer: celle de Lausanne-Fribourg-Berne ouverte à l'exploitation le 4 octobre 1862. Elle a une longueur totale de 97 km 454, dont 63 km 743 sur territoire fribourgeois. Comme la plupart des premiers chemins de fers construits, la ligne d'Oron a passé par bien des vicissitudes. Elle fut pendant quelques années la propriété de l'Etat de Fribourg. La ligne d'Oron avec ses faibles déclivités et ses courbes à grands rayons, est une voie ferrée de grand transit. Elle a été construite pour l'établissement d'une double voie et renferme de beaux et nombreux ouvrages d'art: Pont de Grandfey, pont de Flamatt, pont de Châtelard, pont de la Paudèze, pont de Guin; tunnels de Grandvaux, Chexbres, Vauderens, Schmiten et Flamatt. Dans le compte de la Trésorerie d'Etat, le coût de la ligne d'Oron figurait en 1871 pour fr. 33 347 375.

La ligne d'Oron était devisée à fr. 300 000 par km. Le Gouvernement de Fribourg s'est engagé à payer une subvention de fr. 50 000 par km, depuis la frontière bernoise jusqu'à Lausanne. En cours d'exécution, l'Etat de Fribourg a prêté à la Compagnie fr. 16 000 000.

La ville de Lausanne a accordé une subvention de fr. 600 000 et celle de Fribourg fr. 2 015 000.

La seconde ligne construite fut celle de Bulle à Romont. Comme son aînée, elle a eu aussi des déboires avant d'être ouverte à l'exploitation, ce qui eut lieu le 1^{er} juillet 1868. Le Bulle-Romont a des déclivités de 25 et même de 30 ‰ avec des rayons de courbure minima de 250 mètres. La longueur de la ligne est de 18 km 189 et son coût peut être évalué à fr. 2 889 519. L'Etat a accordé à la Compagnie une subvention à fonds perdus de fr. 750 000, chiffre correspondant au coût de la correction de la route cantonale de Bulle à Romont. Cette compagnie, après avoir traversé une crise financière très pénible, se trouve aujourd'hui dans une situation prospère et donne à ses actionnaires de beaux dividendes.

Une troisième ligne, dite transversale, ouverte à la circulation en 1877, fut celle de Fribourg à Yverdon, d'une longueur de 50 km, dont 33 km 016 sur territoire fribourgeois.

Cette ligne a coûté fr. 9 053 630. L'Etat de Fribourg a accordé une subvention de fr. 831 054 et la ville de Fribourg de fr. 200 000.

La quatrième ligne construite fut celle de la vallée de la Broye (dite longitudinale) de Palézieux à Lyss; sa longueur est de 68 km, dont 28 km 300 sur le territoire fribourgeois; elle fut ouverte à la circulation en 1876. Elle a coûté fr. 8 940 000. L'Etat de Fribourg a accordé une subvention de fr. 350 000, et la ville de Morat de 500 000, mais ensuite de la fusion de la Compagnie de la Suisse-Occidentale avec les chemins de fer de l'Etat de Berne, le canton de Fribourg a pris à sa charge la moitié de cette dernière somme. Les autres communes intéressées ont aussi accordé de petites subventions variant de fr. 5000 à 20 000.

La cinquième ligne à voie normale, celle de Fribourg à Morat, a une longueur de 16 km 276. Elle fut ouverte

à la circulation en 1898. Son coût est de fr. 1 370 772 dont fr. 600 000 fournis par l'Etat sous forme de prise d'actions. Les villes de Fribourg et de Morat ont participé à la construction de cette ligne par une prise d'actions de fr. 100 000 et de fr. 80 000. Les autres communes intéressées ont pris des actions pour des sommes variant de fr. 5000 à 20 000. Cette ligne va être continuée jusqu'à Anet. La section Morat-Anet a une longueur, sur notre territoire, de 7 km 600 et l'Etat de Fribourg a accordé une subvention de fr. 450 000.

Enfin la dernière ligne construite à voie normale a été la directe de Berne à Neuchâtel, d'une longueur de 43 km, dont 3 km 600 sur le territoire fribourgeois. Elle fut ouverte à l'exploitation au commencement de juillet 1901. L'Etat de Fribourg a accordé une subvention sous forme de prise d'actions de fr. 215 000.

La première ligne à voie étroite et à traction électrique ouverte à l'exploitation en avril dernier, fut celle de Châtel à Palézieux. Elle a une longueur de 6 km 500. Son coût est de fr. 720 000. L'Etat a pris des actions pour une somme de fr. 200 000, et le restant du capital de construction, a été couvert par les subventions des communes intéressées.

Une seconde ligne à voie étroite et à traction électrique, en cours d'exécution, est celle de Châtel-St. Denis-Bulle-Montbovon. Sa longueur est de 46 km 340. La subvention accordée par l'Etat est de fr. 1 320 000. Le restant est payé par les communes et les particuliers intéressés.

D'autres lignes à l'état de projet sont: A voie normale: Guin-Planfayon et Romont-Payerne; à voie étroite: Bulle-Fribourg, Montreux-Montbovon-Zweisimmen et Châtel-Vevey.

En fait de tramways nous avons celui de Fribourg qui comprend un réseau de 3 km 038. Les frais de construction se sont élevés à fr. 378,261.¹⁾

Un projet de tramway a aussi été étudié pour relier la gare de Romont à la ville du même nom.

Un funiculaire a été construit à Fribourg pour relier la Basse-Ville avec le quartier St-Pierre.

Le tableau suivant résume les principales données de nos chemins de fer.

Désignation des lignes.	Date de l'ouverture à l'exploitation	Longueur sur territoire fribourgeois	Coût sur territoire fribourgeois	Subventions
		km	fr.	
Lausanne-Fribourg-Berne	2 juillet 1860	63,743	33 347 375	
Bulle-Romont	1 ^{er} » 1868	18,189	2 889 519	750 000
Palézieux-Lyss	25 août 1876	28,304	3 748 694	350 000
Fribourg-Payerne-Yverdon	1 ^{er} févr. 1877	33,016	5 945 587	831 000
Fribourg-Morat	23 août 1898	16,276	1 370 772	600 000
Berne-Neuchâtel	1 ^{er} juillet 1901	3,600	500 000	215 000
Châtel-Palézieux	29 avril 1901	6,500	660 000	200 000
Morat-Anet	en construction	7,600	—	—
Châtel-Bulle-Montbovon	» »	46,340	—	—
Montreux-Zweisimmen	» projet	—	—	—
Châtel-St-Denis-Vevey	» »	—	—	—
Tramways de Fribourg	28 juillet 1897	3,038	378 261	
Funiculaire Neuveville-St-Pierre	4 février 1899	0,112	130 148	1 000
Récapitulation:				
Lignes en exploitation 172 km 778		226,718	48 970 356	2 947 000
» » construction 53 » 940				
		226,718 km		

(à suivre.)

¹⁾ Voir l'intéressante brochure publiée par la fabrique d'Oerlikon.