



Cart'info

Bulletin d'information de la Société Romande de Cartophilie
Fondée en 1979 - décembre 2025

Mot du Président

L'hiver approche à grands pas, nous avons passé une année bien remplie, avec notre bourse annuelle à Cossonay qui a été un succès, l'aménagement du nouveau local, nos ventes aux enchères, nos réunions qui sont toujours un succès et qui attirent de nombreux et nouveaux membres, qui trouvent régulièrement une ou plusieurs cartes pour compléter leur collection.

Cette année, 5 nouveaux membres ont rejoint notre société.

En collaboration avec la Société Lausannoise de Timbrologie, la Société Philatélique de Renens, nous envisageons

d'obtenir des cadres pour la présentation de collections, (lors de diverses bourses, ou autres manifestations et pour notre 50^e). Ces cadres sont remis gratuitement par la Fédération Suisse de Philatélie qui renouvelle son matériel d'exposition, mais reste à trouver un emplacement pour le dépôt de ces cadres dans la région lausannoise, affaire à suivre...

Vous trouverez dans ce «Cart'Info» les dates de nos réunions jusqu'à notre bourse du 31 mai 2026 à Cossonay.

Pour 2026, nous envisageons de préparer exceptionnellement 3 ventes aux enchères.

Je vous invite également à participer à la séance du 12 décembre, avec un apéro qui vous sera offert par notre membre Louis Monnerat avant le repas.

N'oubliez pas votre inscription pour la séance du 16 janvier, suivie du repas annuel avec les conjoints.

Je me réjouis de vous rencontrer prochainement et je vous souhaite, ainsi qu'à vos familles, un Joyeux Noël et de bonnes fêtes de fin d'année.

Christian Bobst



Souvenir de l'exposition
des 18 et 19 octobre à Evian

Société romande de Cartophilie, c/o Ch Christian Bobst, ch. du Vallon 90, Burier, 1814 La-Tour-de-Peilz

Président: Christian Bobst, tél. 079 449 55 28, president@cartophilie.ch

Secrétariat: admin@cartophilie.ch ou bourses@cartophilie.ch

Rédactrice: redactrice@cartophilie.ch

Webmaster: bulletin@cartophilie.ch

Trésorier: caisse@cartophilie.ch

cartophilie.ch – imprimé en Suisse

Construction de ponts de chemins de fer

Grands chantiers et cartes postales

Placée au centre de l'Europe, la Suisse joue un rôle important dans le transit international des personnes et des marchandises. Pour en assurer un bon déroulement, vaincre l'obstacle du relief tourmenté des Alpes constitue un objectif primordial. Pour établir des voies de communication efficaces, des trésors d'ingéniosité et de compétences ont été et demeurent indispensables.

Au milieu du 19^e siècle, les avantages du transport par chemin de fer se confirment, mais les difficultés techniques qu'imposent de fortes déclivités doivent encore être maîtrisées. Pour franchir les Alpes, des passages par les cols cumulent les inconvénients de tracés très sinueux et une exploitation difficile, voire impossible en hiver. Le choix se porte alors sur des tunnels de moyenne altitude, mais leurs accès nécessitent l'établissement de nombreux ouvrages d'art dans les vallées.

Le réseau des chemins de fer suisses est ainsi riche en ponts et viaducs. Lors de leur établissement, ils ont été immortalisés par des gravures tout d'abord, puis par des photos et des cartes postales.

Ces dernières sont très nombreuses et présentent principalement des ouvrages terminés. Les chantiers de leur construction ont bénéficié d'un intérêt très inégal de la part des éditeurs.

Les édifices majeurs du réseau de base des CFF sont antérieurs à l'époque de gloire de la carte postale illustrée. Leur édification n'a donc fait l'objet que de gravures et des premières photographies. C'est notamment le cas de la ligne du Saint-Gothard. En Suisse romande, il est en revanche étonnant de ne trouver que quelques rares cartes des chantiers de ponts des lignes secondaires construites au tout début du 20^e siècle. Pourtant, ceux des ouvrages tels le pont de Fenil (ligne Vevey - Châtel-St-Denis) ou celui porté sur la Gryonne (entre Gryon et Villars) étaient particulièrement remarquables.

Un succès relatif prévaut dans les années 1920, lorsque les CFF électrifient leur réseau. La mise en service de locomotives plus lourdes que celles à vapeur nécessite le renforcement des ponts métalliques ou, plus souvent, leur remplacement par des ouvrages en maçonnerie. Quelques cartes romandes illustrent cette époque.

Contrastant avec ce qui précède, deux exemples en Suisse alémanique pourraient faire l'objet de livres entiers.

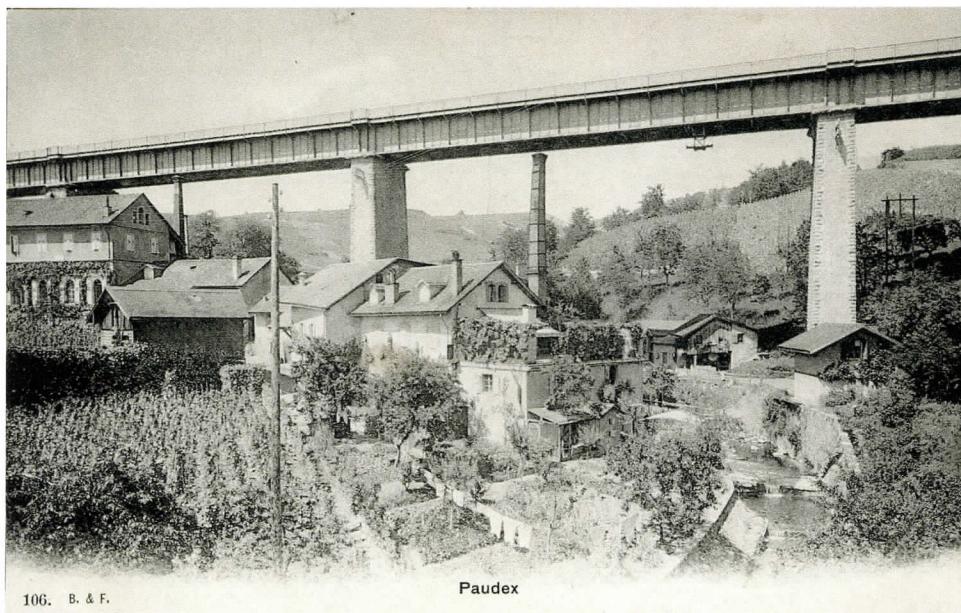
Le premier concerne les Chemins de fer Rhétiques, dans le canton des Grisons. Ce réseau, dont les lignes de l'Albula et de la Bernina sont inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO, est presque entièrement établi dans des vallées alpines et comporte de ce fait de très nombreux ouvrages d'art: plus de 100 tunnels et 500 ponts ponctuent ses 397 km. Les trains serpentent dans de magnifiques paysages et atteignent une altitude maximale de 2253 m au col de la Bernina. Quelques ouvrages majeurs sont présentés ici par un choix de cartes postales illustrant les principales étapes de leur construction.

Le second, moins connu en Suisse romande, porte sur la ligne de la compagnie Bodensee-Toggenburg qui relie Romanshorn à St-Gall, Herisau (chef-lieu du canton d'Appenzell Rhodes extérieures) et au Toggenburg. Elle se prolonge en direction d'Arth-Goldau et de Lucerne. Construit dans une région préalpine très vallonnée, son tracé de 82,5 km comporte de nombreux ponts en maçonnerie et un imposant viaduc sur la rivière Sitter, à la sortie de St-Gall. La seule construction de cet ouvrage a fait l'objet de plusieurs dizaines de cartes postales illustrant les phases d'un impressionnant chantier.

Cette présentation se veut volontairement très brève afin de privilégier l'illustration.

Gérald Hadorn

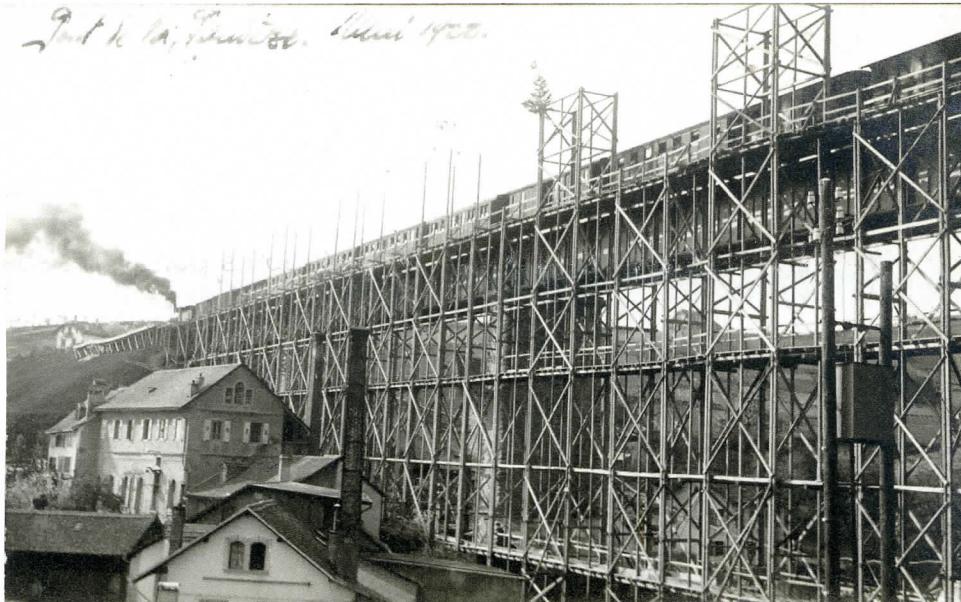
PAUDÈZE



106. B. & F.

Paudex

*Pont sur la Paudèze,
entre Pully et Lutry;
ouvrage en fer d'origine,
long de 180 m,
en service depuis
l'ouverture de la ligne
Lausanne-Villeneuve,
le 2 avril 1861.*



*Chantier du nouveau
pont en maçonnerie
construit en 1922
à côté de l'ancien.
Le sapin au sommet
de l'échafaudage prouve
que celui-ci est achevé.*



*Vue générale du
chantier en direction
de Pully, encore riche
en vignobles.
Le photographe s'est
placé sur le tunnel de
Paudex*

Le nouveau pont sur la Paudèze, achevé le 1^{er} août 1923.



STE-URSANNE

L'élegant pont métallique de Combe-Maran, à St-Ursanne, construit pour l'ouverture le 10 mars 1877 du tronçon Glovelier-Porrentruy de la ligne Delémont-Belfort.

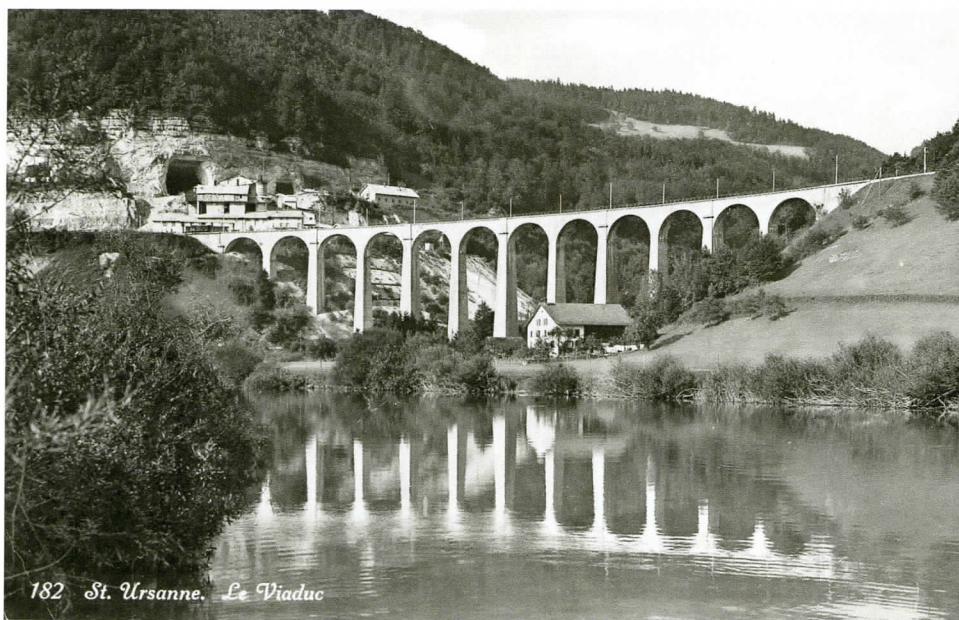


Travaux de remplacement du pont métallique de St-Ursanne, 1929-30.

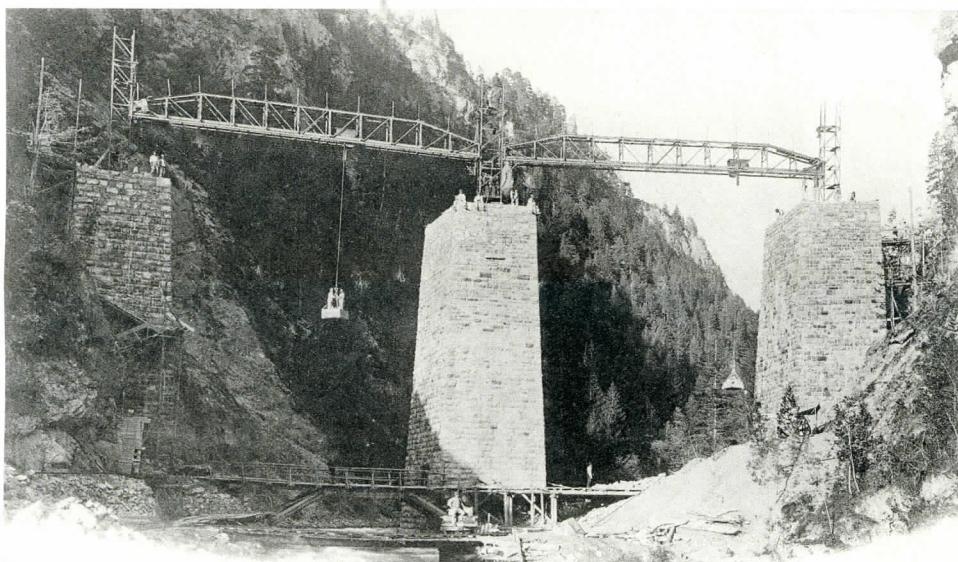
Les arches du nouvel ouvrage sont construites sous un tablier provisoire.

Un élément du pont d'origine subsiste encore à droite.





*Le nouveau pont de St-Ursanne, long de 23 m, se reflète dans les eaux du Doubs.
Six nouvelles piles ont été ajoutées aux cinq d'origine, conservées.*



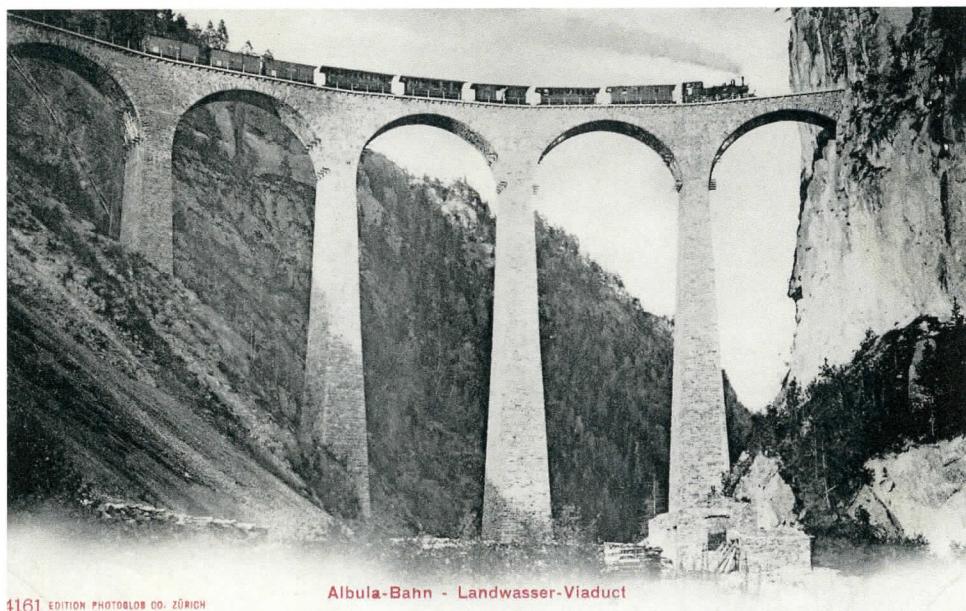
LANDWASSER

Viaduc de la Landwasser, en aval de Filisur sur la ligne de l'Albula des Chemins de fer rhétiques (Grisons). Début de la construction des trois premières piles.

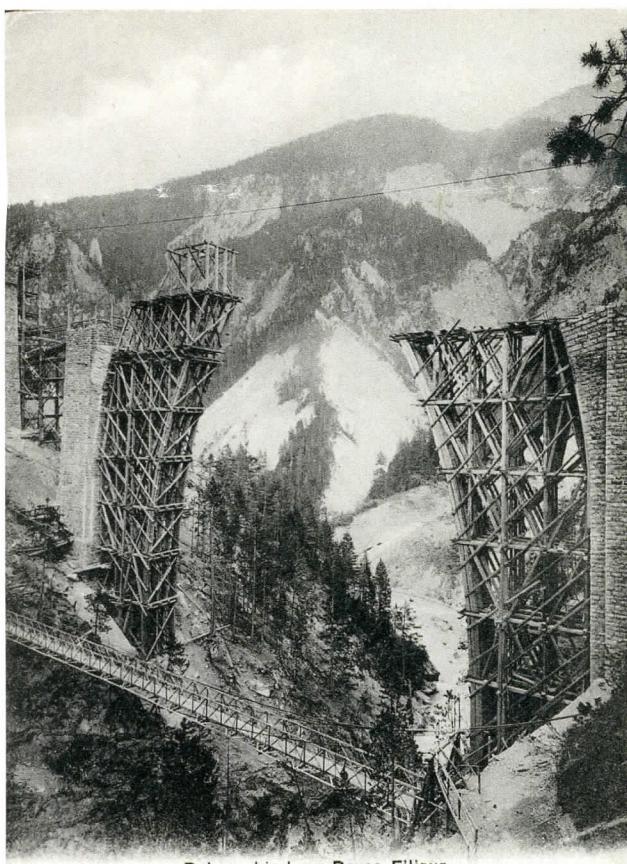


Vue générale du chantier du pont de la Landwasser. Les piles sont presque achevées, la construction des arches a commencé.

L'emblématique viaduc en courbe long de 112 m domine la rivière de 65 m. Il a été ouvert avec la ligne Coire-St-Moritz le 1^{er} juillet 1903. Mondialement connus, ils sont aujourd'hui répertoriés à l'inventaire de l'UNESCO.

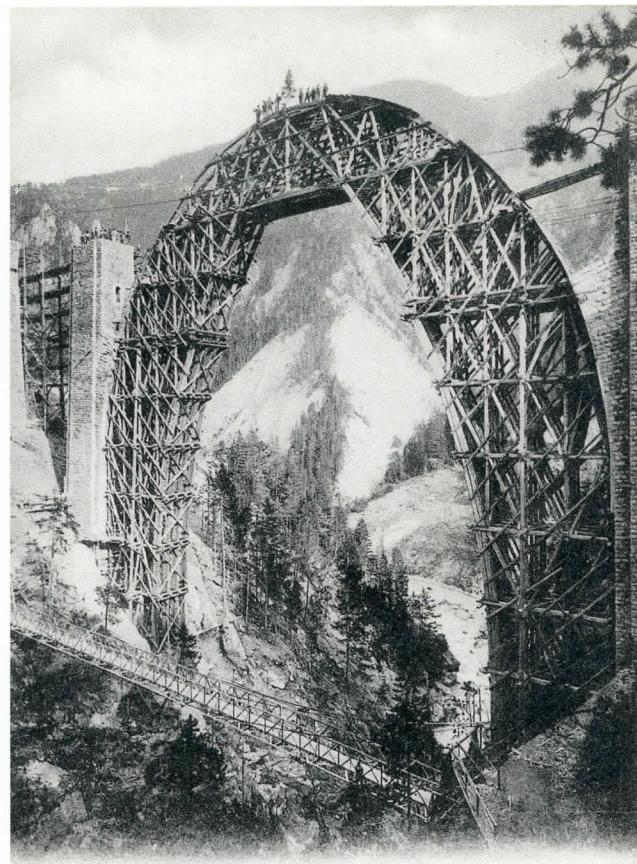


WIESEN



Bahnverbindung Davos-Filisur

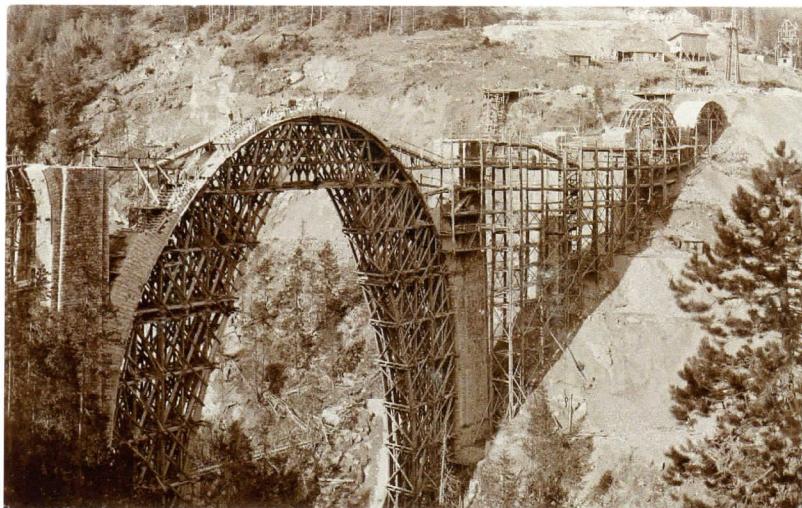
Wiesener-Viadukt - Länge 200 m, Höhe 90 m, mit 6 Öffnungen à 20 und 1 à 55 m Spannung (das Lehrgerüst desselben im Bau) erstellt von Richard Coray - Trins



Bahnverbindung Davos-Filisur: Lehrgerüst des Wiesener-Viaduktes
(55 m Spannung - Höhe 98 m)

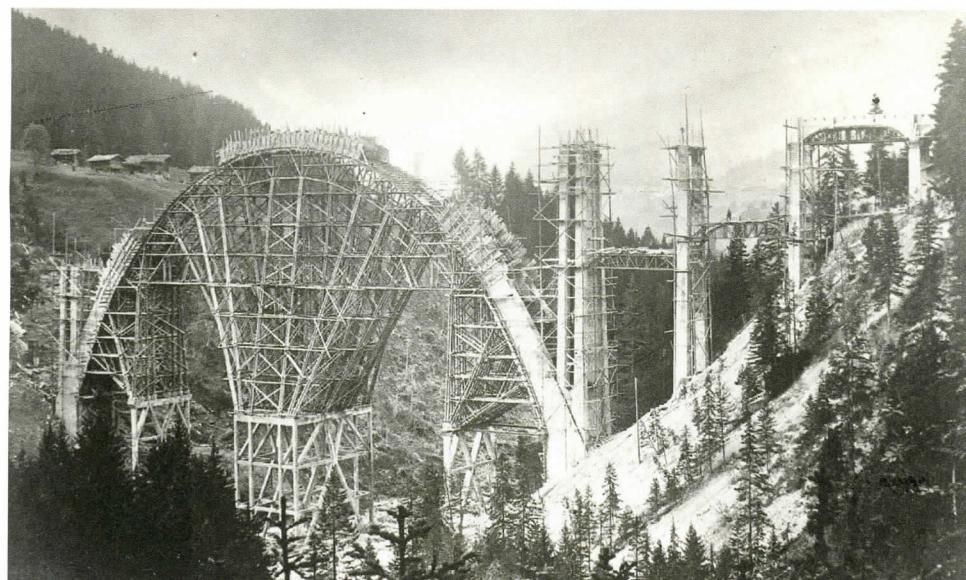
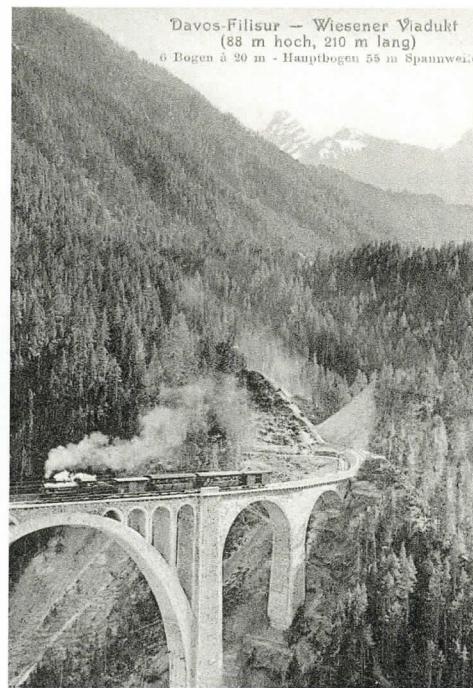
Le viaduc de Wiesen, sur la ligne Davos-Filisur des Chemins de fer rhétiques, comprend une imposante arche centrale de 55 m d'ouverture. L'échafaudage nécessaire à son édification n'a rien à lui envier.

L'échafaudage du viaduc de Wiesen est achevé. Epargnés du vertige, les personnages à son sommet posent pour le photographe sans dispositif de protection.



Vue générale du chantier; les moëllons de l'arche centrale sont en cours de pose.

L'ouvrage, terminé, est ouvert au passage des trains le 1^{er} juillet 1909. Long de 196 m et haut de 90, le viaduc de Wiesen est l'un des plus grands du réseau grison.



LANGWIES

Viaduc de Langwies, sur la ligne Coire-Arosa des Chemins de fer rhétiques. Vue générale du chantier de construction.



Chur-Arosa-Bahn - Langwiesnerbrücke
Brückenlänge 320 m, Höhe 62 m, Theoretische Bogenweite 100 m,
ausgeführt von Züblin & Cie. Gerüsterbauer Richard Coray.

Le viaduc est presque achevé, les échafaudages sont encore en place. Sa construction en béton armé est très novatrice; Haut de 62 m, il est à cette époque le plus long (320 m) du monde construit selon cette technique.

*Depuis le 12 décembre
1914, les trains
franchissent le viaduc.*

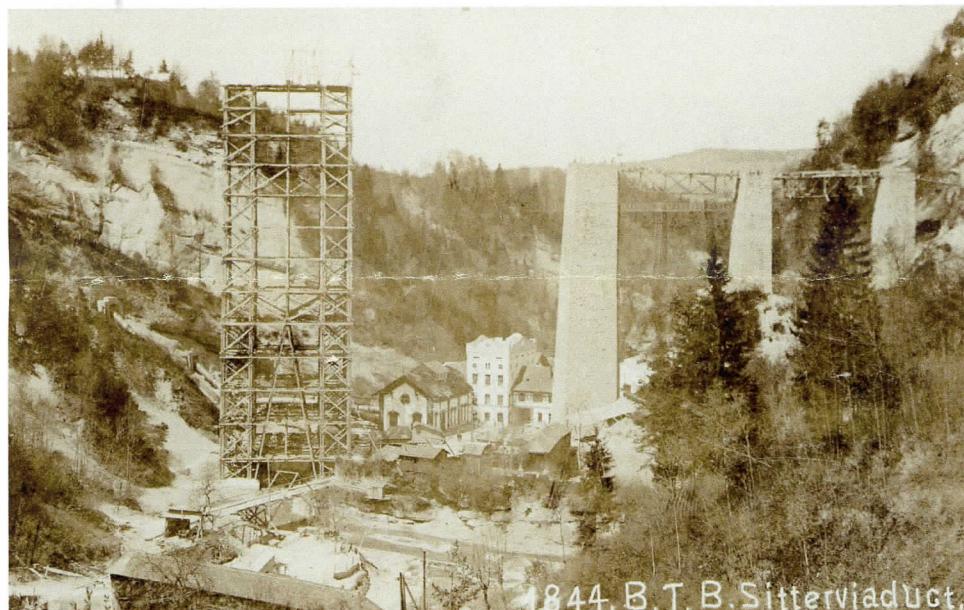
*Sa grande arche, de
100 m d'ouverture, est
constituée de deux
éléments parallèles reliés
par des entretoises.*



SITTER

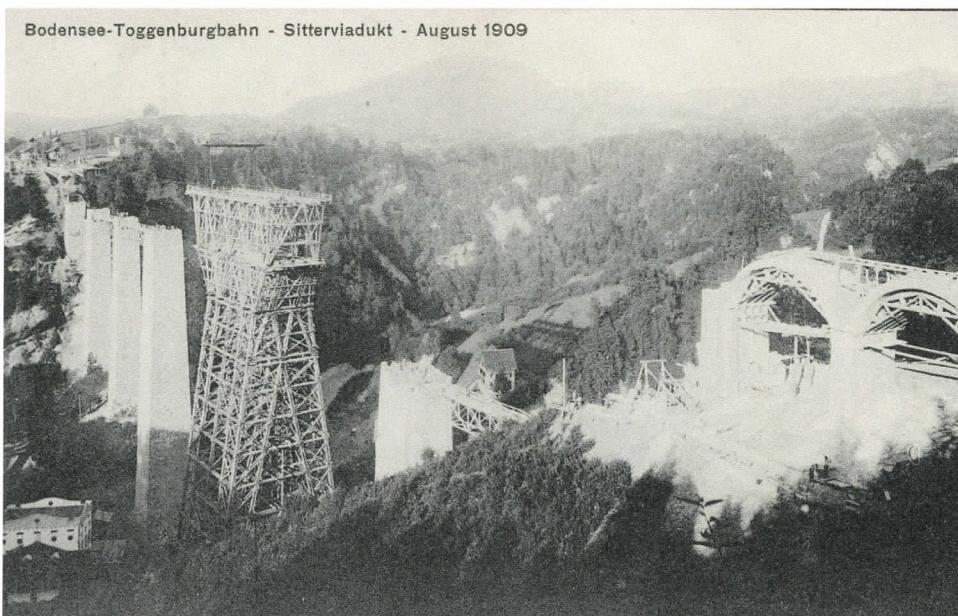
*La construction du
viaduc franchissant la
rivière Sitter, entre
St-Gall et Herisau,
nécessite quatre ans de
travaux, de 1907 à 1910.*

*Vue prise à la fin
de l'hiver 1909.*

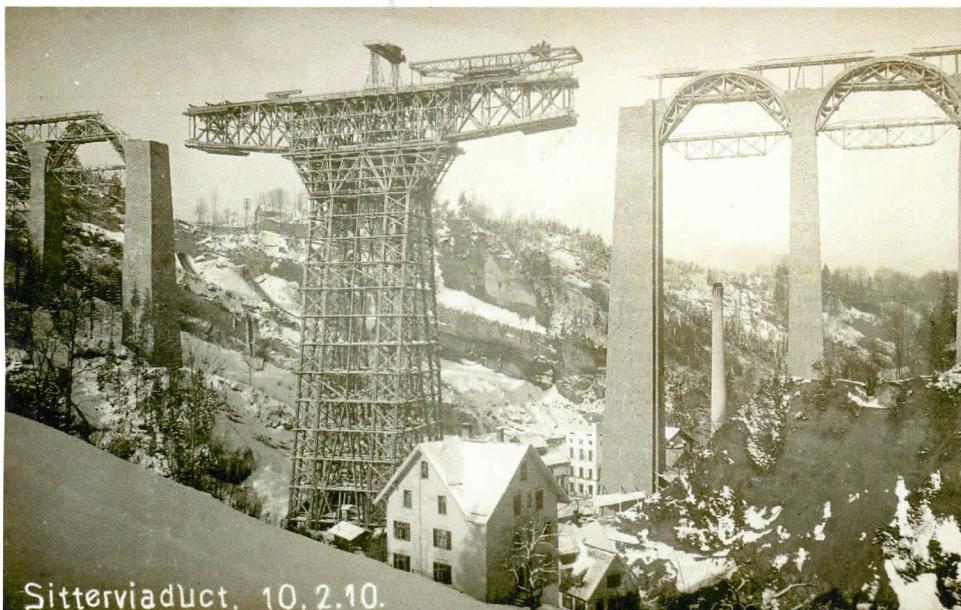


*L'échafaudage qui
supportera la travée
métallique du futur
viaduc a atteint sa
hauteur finale, été 1909.*





Vue générale du chantier, le 22 septembre 1909. L'échafaudage est prêt pour le montage de la travée centrale et les arches latérales en maçonnerie sont en cours de construction.



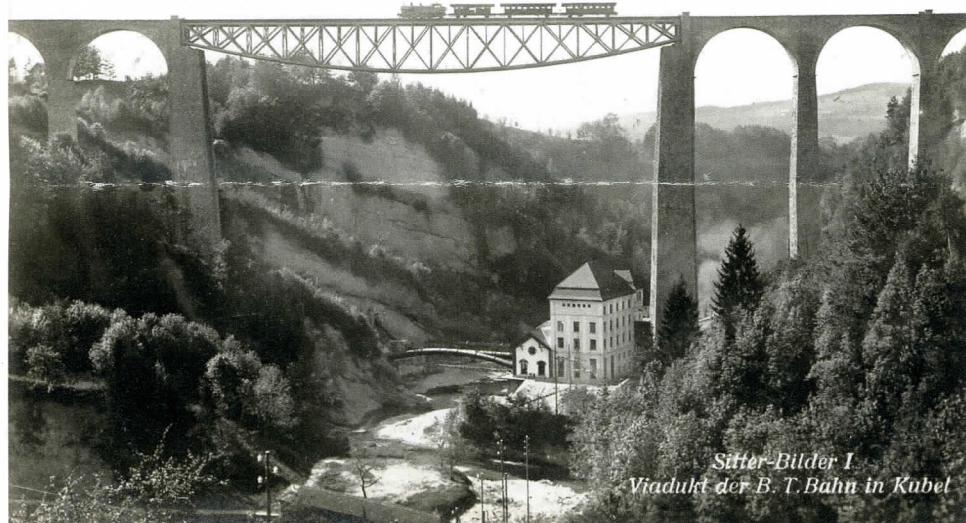
Montage de la travée métallique centrale, le 29 décembre 1909. Une grue mobile permet la pose progressive des éléments de la charpente.



Moment solennel le 15 juillet 1910: Les essais de charge du viaduc à l'aide de quatre locomotives attirent un nombreux public. La mise en service de la liaison ferroviaire suivra le 3 octobre 1910.

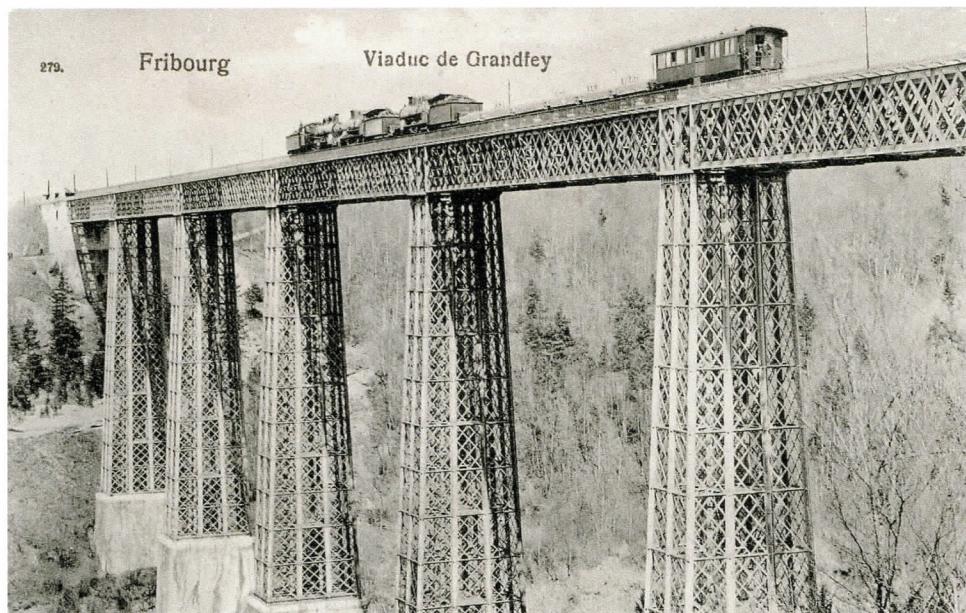


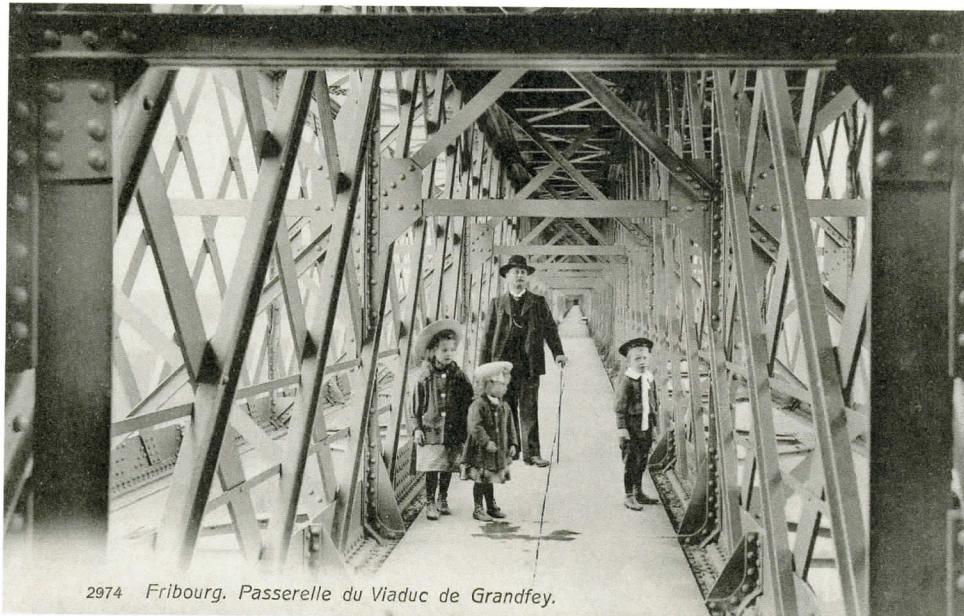
La dimension du train contraste avec celle de l'ouvrage, haut de 98 m et long de 296 m. La portée de la partie métallique mesure 120 m et pèse 1000 tonnes.



GRANDFEY

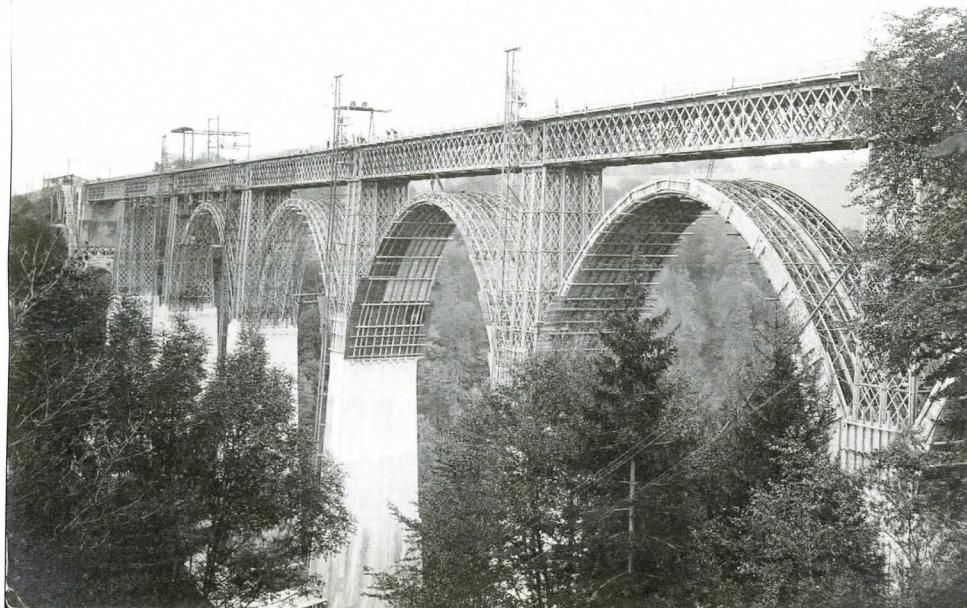
Le pont original de Grandfey sur la Sarine, à la sortie de Fribourg en direction de Berne. La carte présente des essais de charges effectués en 1907 avec un train de plus de 400 tonnes.





2974 Fribourg. Passerelle du Viaduc de Grandfey.

Pour traverser la Sarine, les piétons bénéficient d'une passerelle aménagée au sein du tablier du viaduc, sous la voie ferrée. Bruit et vibrations garantis au passage d'un train!

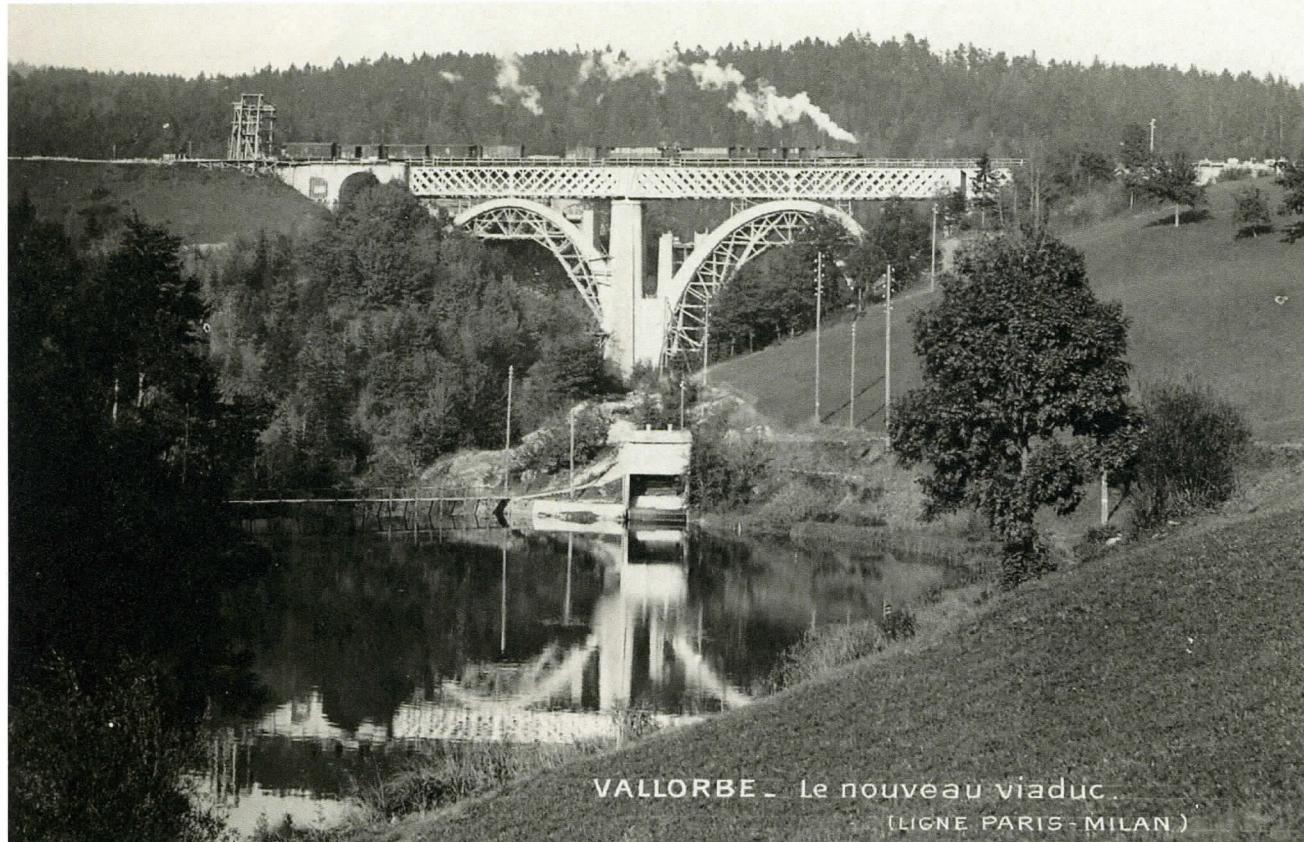


Construction du nouveau viaduc en 1925-26. Les piles de l'ancien ouvrage sont conservées et contribuent à la solidité de la maçonnerie qui les entoure désormais.



FРИBOURG - Le viaduc de Grandfey

Le nouveau pont peu après sa mise en service. Il domine de 56 m la Sarine et ses 352 m en font l'un des plus longs des CFF.



VALLORBE - Le nouveau viaduc.
(LIGNE PARIS-MILAN.)

*Viaduc du Day sur l'Orbe, près de Vallorbe.
Construction des arches en maçonnerie sous
le tablier métallique de l'ancien pont, 1924-25.*

À vos agendas

Vendredi 12 décembre 2025, dès 10h30

Réunion Echange-vente
+ verrée de fin d'année + repas

Vendredi 16 janvier 2026, dès 10h30

Réunion Echange-vente
+ repas annuel avec conjoints

Vendredi 13 février 2026, dès 10h30

Réunion Echange-vente + repas
+ Vente aux enchères dès 13h.30

Vendredi 13 mars 2026, dès 10h30

Réunion Echange-vente + repas
+ Assemblée Générale dès 11 heures

Vendredi 24 avril 2026, dès 10h30

Réunion Echange-vente + repas

Vendredi 15 mai 2026, dès 10h30

Réunion Echange-Vente + repas

Dimanche 31 mai 2026, dès 09h

Bourse aux cartes postales et vieux papiers
Coss-Arena, rte de Morges, 1304 Cossonay

Lieu des réunions:

Centre Sportif de la Tuilière,
Route de Romanel 20,
1018 Lausanne
(à côté du nouveau stade)