



# 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<sup>e</sup>). 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](mailto:president@cartophilie.ch)

Secrétariat: [admin@cartophilie.ch](mailto:admin@cartophilie.ch) ou [bourses@cartophilie.ch](mailto:bourses@cartophilie.ch)

Rédactrice: [redactrice@cartophilie.ch](mailto:redactrice@cartophilie.ch)

Webmaster: [bulletin@cartophilie.ch](mailto:bulletin@cartophilie.ch)

Trésorier: [caisse@cartophilie.ch](mailto:caisse@cartophilie.ch)

[cartophilie.ch](http://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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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.

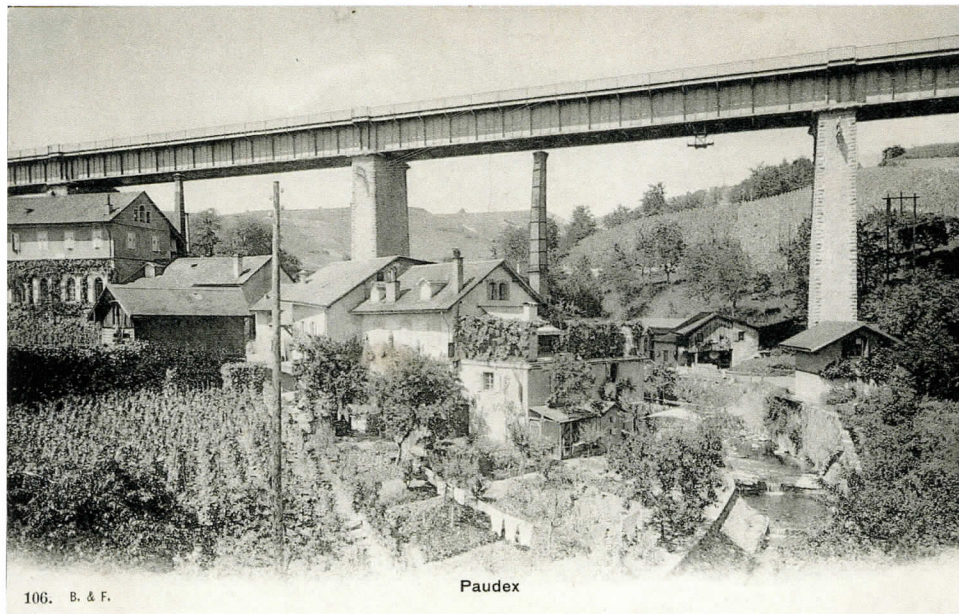
Le second, moins connu en Suisse romande, porte sur la ligne de la compagnie Bodensee-Toggenburg qui relie Romanshorn à St-Gall, Herisau (chef-lieu du canton d'Appenzell Rhodes extérieures) et au Toggenburg. Elle se prolonge en direction d'Arth-Goldau et de Lucerne. Construit dans une région préalpine 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



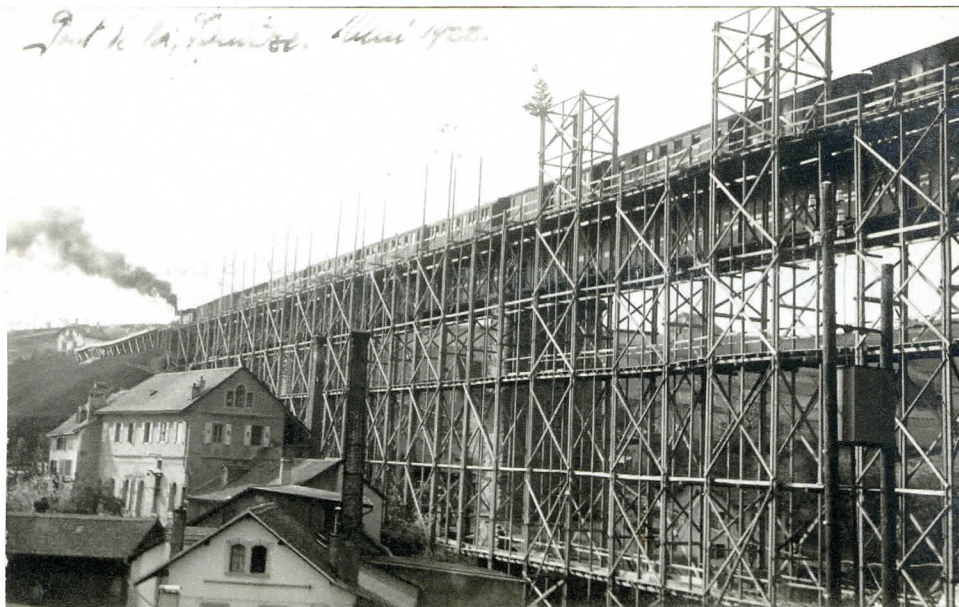
## PAUDÈZE



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<sup>er</sup> août 1923.*



### STE-URSANNE

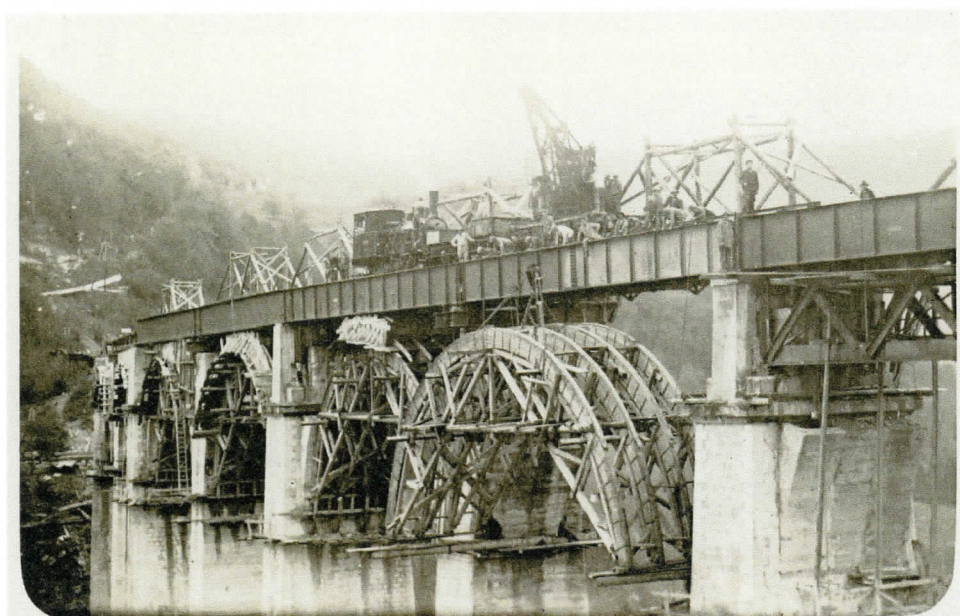
*L'élégant pont métallique  
de Combe-Maran, à  
St-Ursanne, construit  
pour l'ouverture le  
10 mars 1877 du tronçon  
Glovelier-Porrentruy de la  
ligne Delémont-Belfort.*



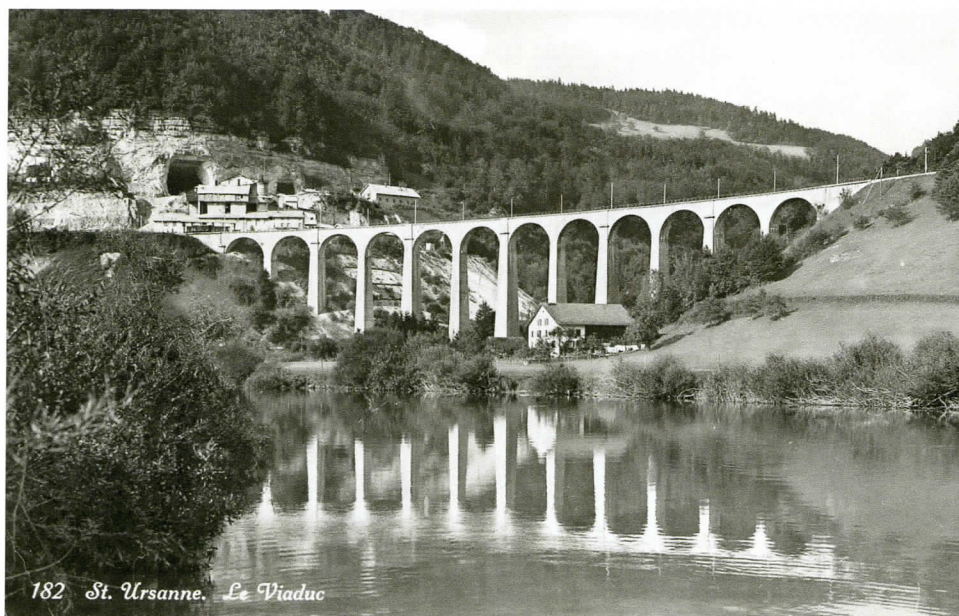
*Travaux de remplacement  
du pont métallique de  
St-Ursanne, 1929-30.*

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

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

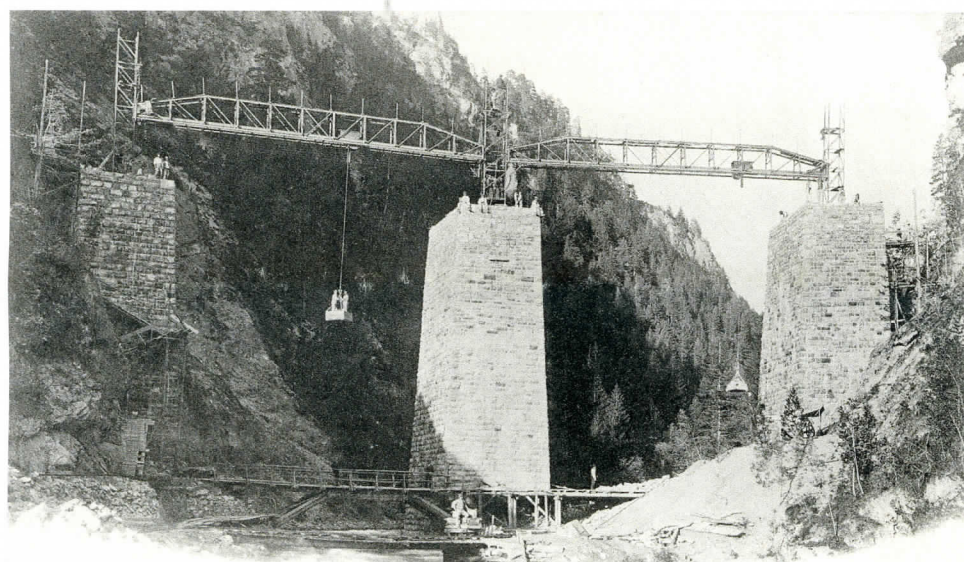






182 St. Ursanne. Le Viaduc

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.

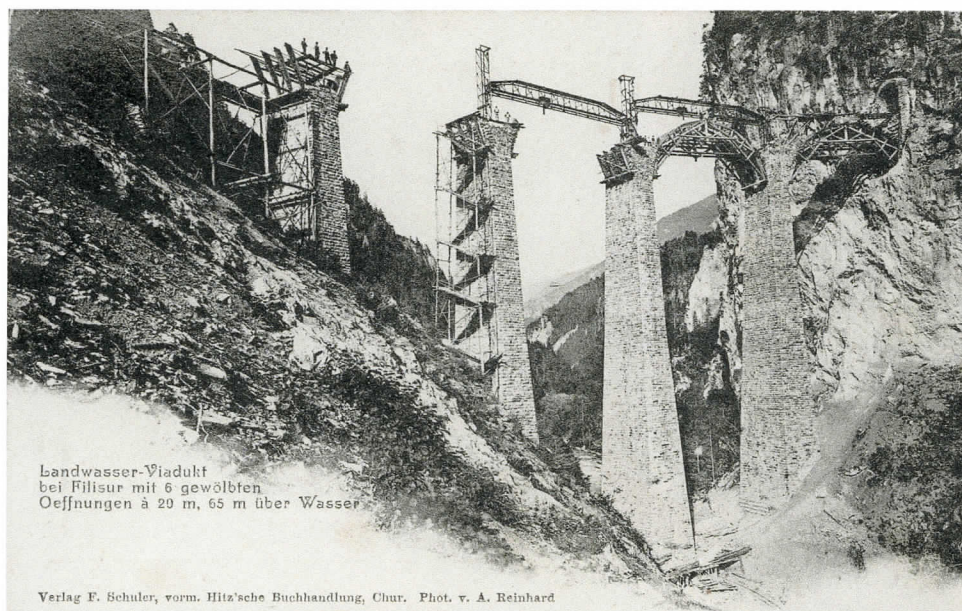


Verlag A. & E. Reinhardt, Chur-St. Moritz - 37

Albula-Bahn - Landwasser-Viadukt - Die drei grossen Pfeiler im Bau

## 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.



Landwasser-Viadukt bei Filisur mit 6 gewölbten Öffnungen à 20 m, 65 m über Wasser

Verlag F. Schuler, vorm. Hitz'sche Buchhandlung, Chur. Phot. v. A. Reinhard

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



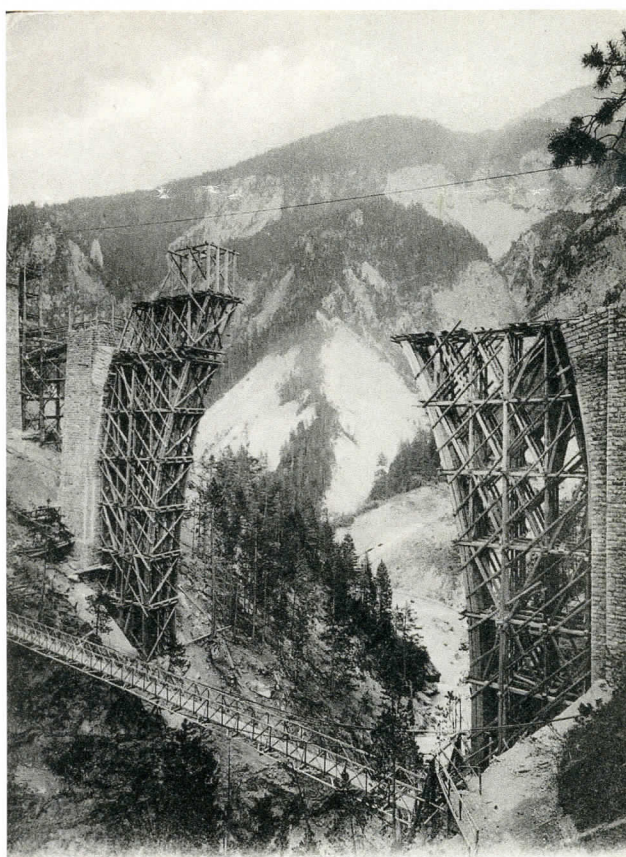
L'emblématique viaduc en courbe long de 112 m domine la rivière de 65 m. Il a été ouvert avec la ligne Coire-St-Moritz le 1<sup>er</sup> juillet 1903. Mondialement connus, ils sont aujourd'hui répertoriés à l'inventaire de l'UNESCO.



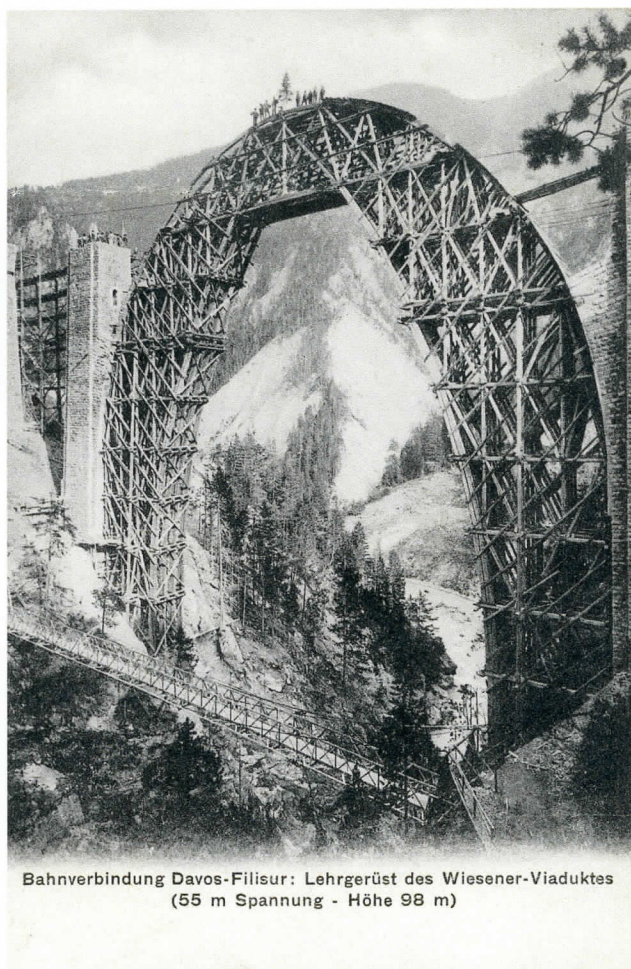
1161 EDITION PHOTOLOB CO. ZÜRICH

Albula-Bahn - Landwasser-Viaduct

## 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

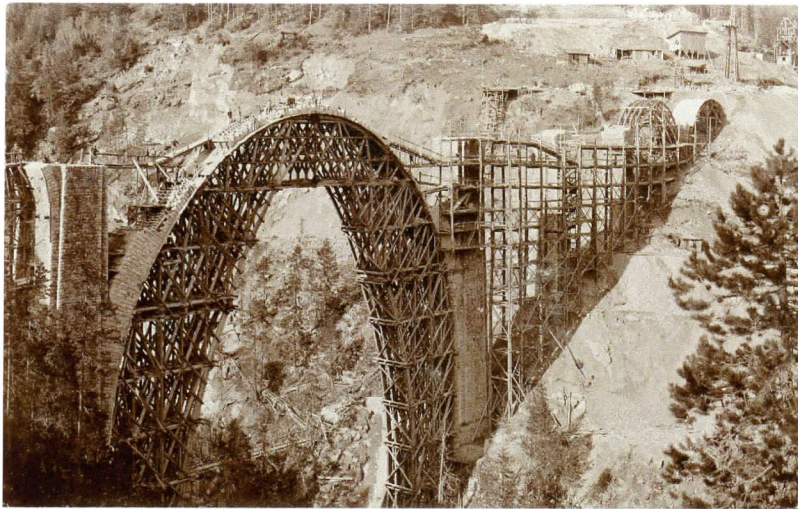


Bahnverbindung Davos-Filisur: Lehrgerüst des Wiesener-Viaduktes  
(55 m Spannung - Höhe 98 m)

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.

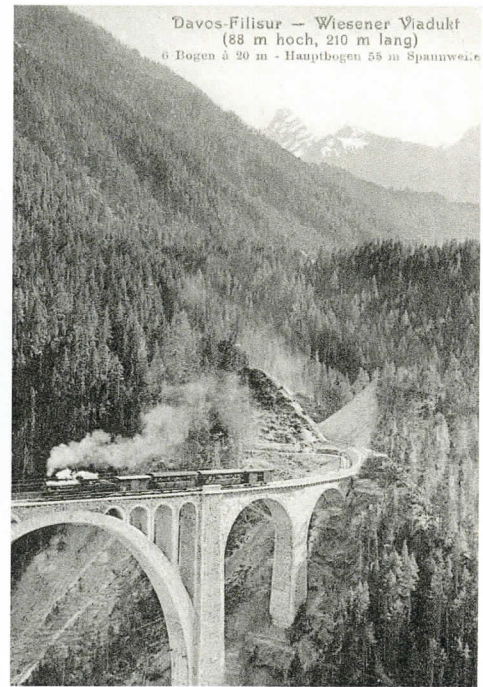
L'échafaudage du viaduc de Wiesen est achevé. Epargnés du vertige, les personnages à son sommet posent pour le photographe sans dispositif de protection.



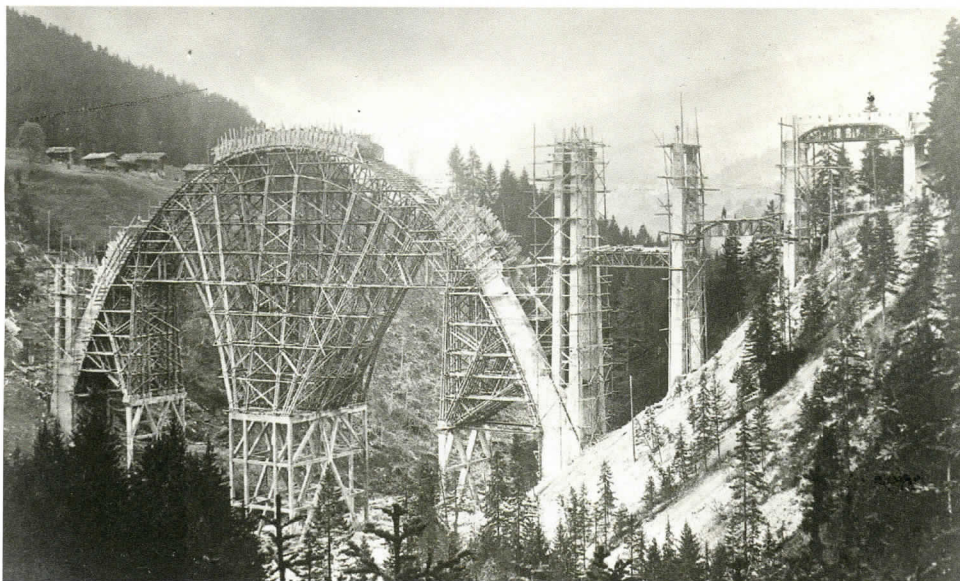


*Vue générale du chantier; les moëllons de l'arche centrale sont en cours de pose.*

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



Davos-Fillsur — Wiesener Viadukt  
(88 m hoch, 210 m lang)  
6 Bogen à 30 m - Hauptbogen 55 m Spannweite



## 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.*



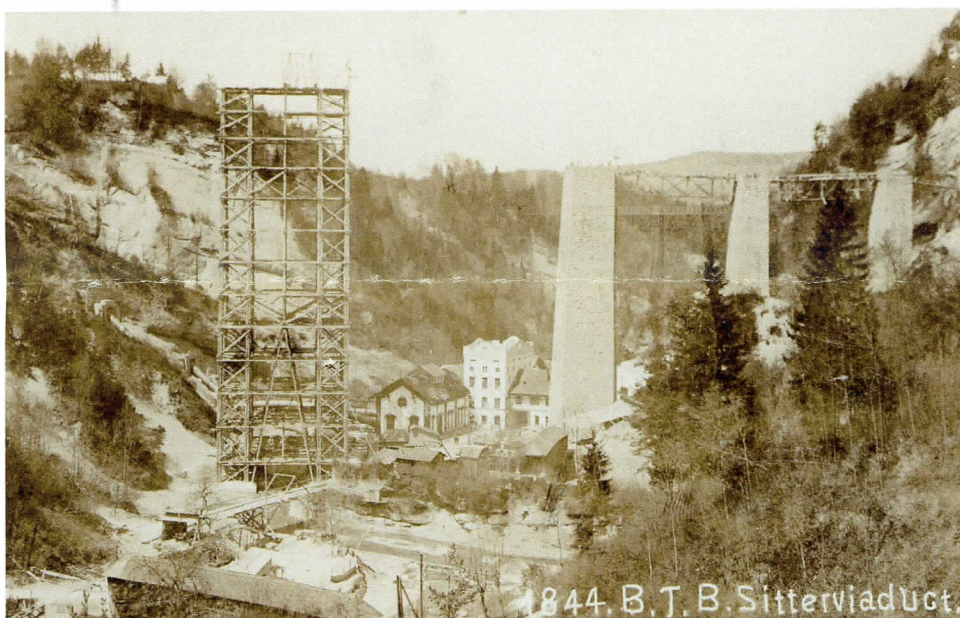
Depuis le 12 décembre 1914, les trains franchissent le viaduc.

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



## SITTER

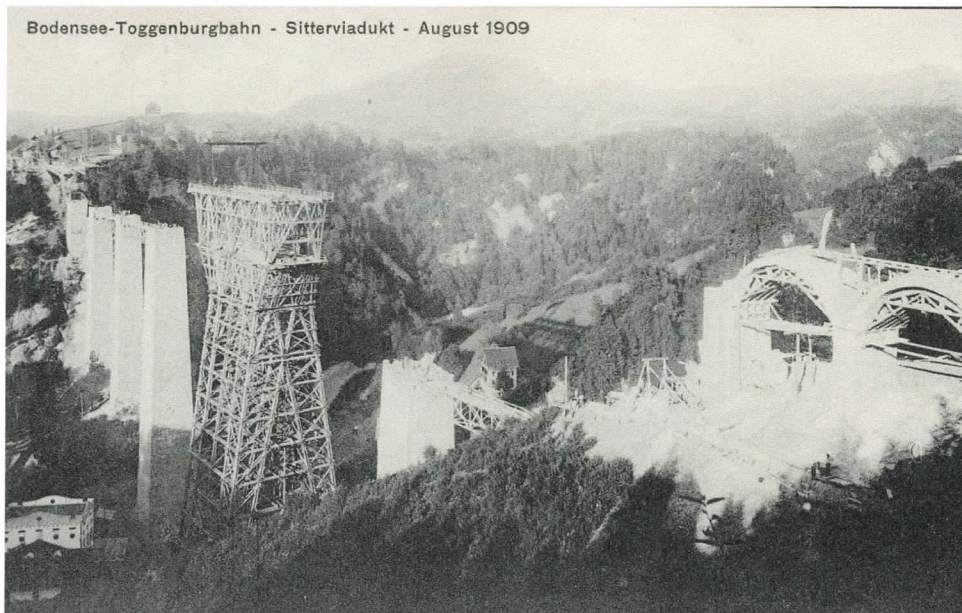
La construction du viaduc franchissant la rivière Sitter, entre St-Gall et Herisau, nécessite quatre ans de travaux, de 1907 à 1910. Vue prise à la fin de l'hiver 1909.



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



Bodensee-Toggenburgbahn - Sitterviadukt - August 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.*



Sitterviadukt, 10.2.10.

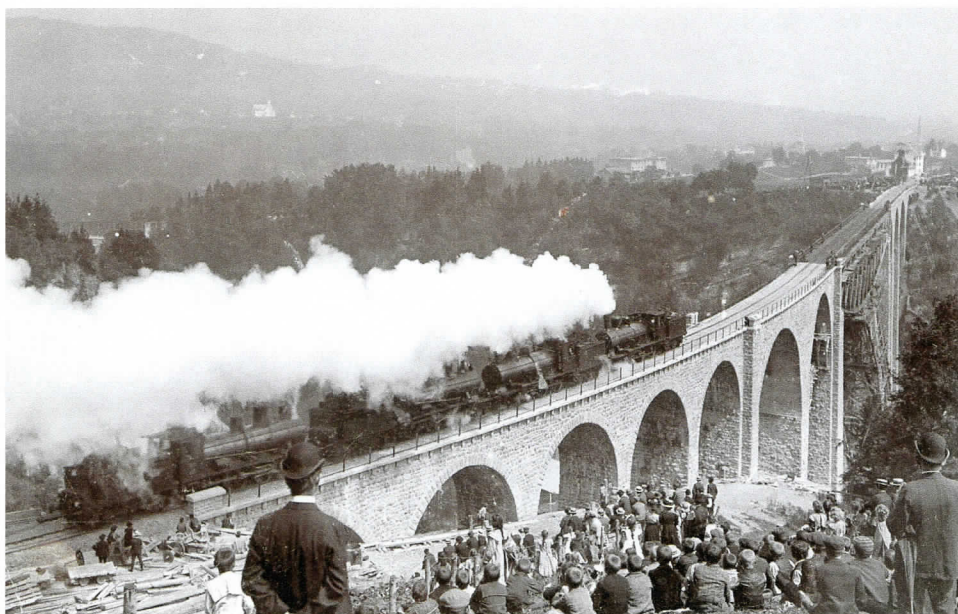
*Montage de la travée métallique centrale, le 29 décembre 1909. Une grue mobile permet la pose progressive des éléments de la charpente.*



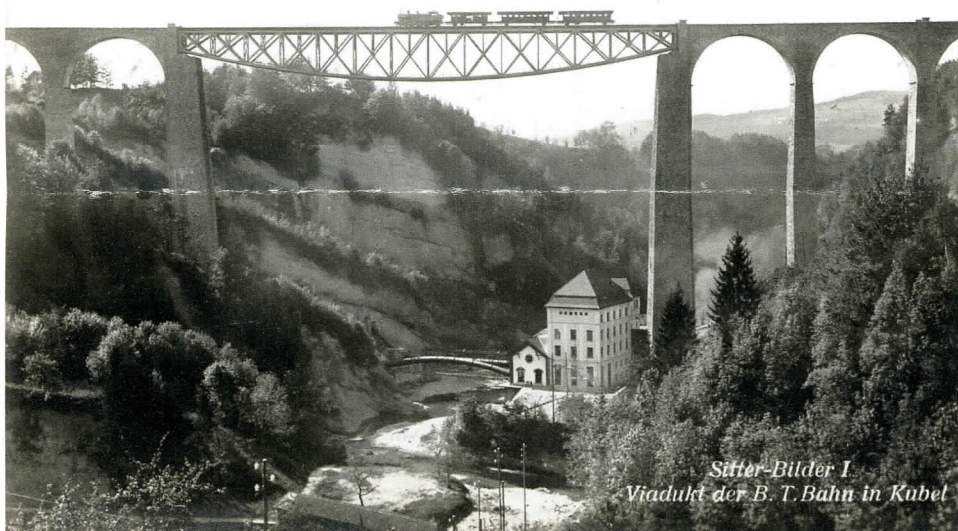
*Le montage de la travée centrale est achevé; le pont prend son allure définitive, mars 1910.*



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.

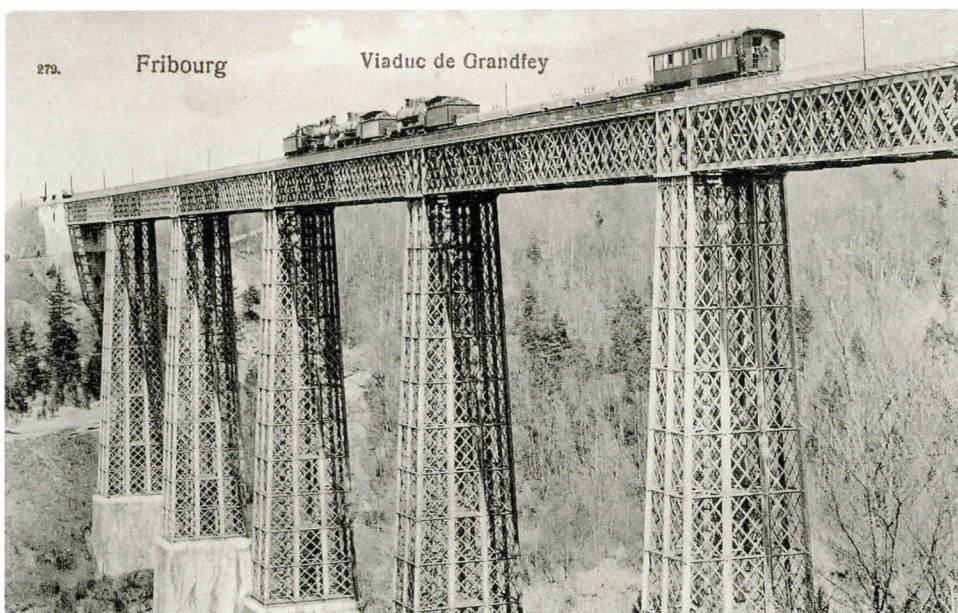


La dimension du train contraste avec celle de l'ouvrage, haut de 98 m et long de 296 m. La portée de la partie métallique mesure 120 m et pèse 1000 tonnes.

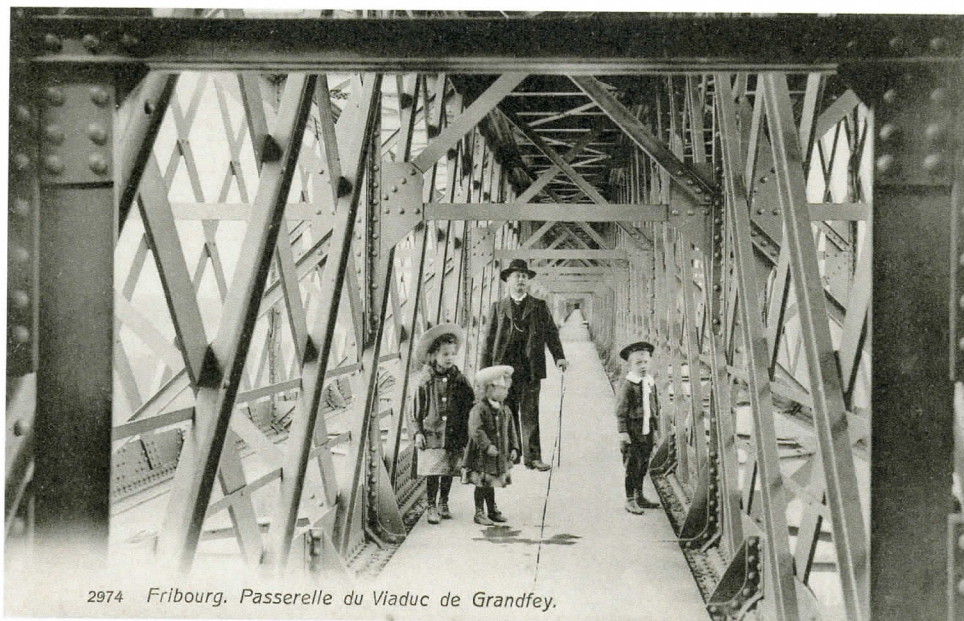


## GRANDFEY

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.

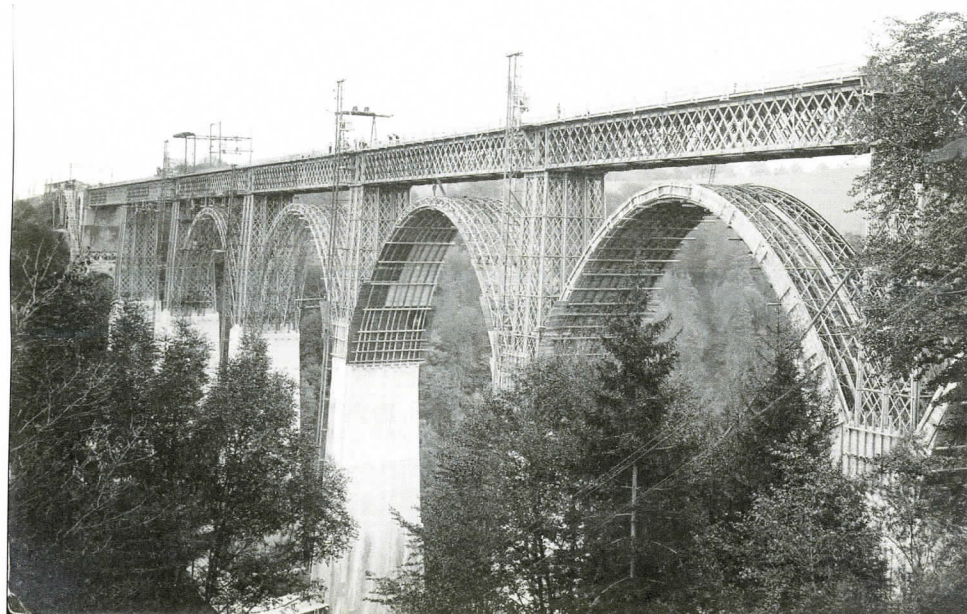






2974 Fribourg. Passerelle du Viaduc de Grandfey.

*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.*



FRIBOURG. 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.*





*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)