

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **27 (1901)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

# Bulletin Technique de la Suisse Romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET ARCHITECTES. — PARAISSANT DEUX FOIS PAR MOIS

Rédacteur en chef et Editeur responsable : E. IMER-SCHNEIDER, Ingénieur-Conseil, GENEVE, Boulevard James-Fazy, 8

**SOMMAIRE :** Le tunnel du Simplon, par M. P. de Blonay, ing. (suite). — L'organisation de la direction générale des chemins de fer fédéraux. — Les usines de la société anonyme suisse de l'industrie électrochimique Volta. — *Chronique :* Circulaire du Comité central aux sections de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes. — *Concours :* Concours du musée de Genève. — *Simplon :* Etat des travaux du tunnel au mois de décembre 1900.

## LE TUNNEL DU SIMPLON

par M. PIERRE DE BLONAY, Ing.

(Suite)

### Lignes d'accès

Outre les travaux du tunnel proprement dit et ceux qui, s'y rattachant directement, font partie de l'entreprise, la Compagnie du Jura-Simplon a tous les travaux des *lignes d'accès* à exécuter. Du côté nord, la plaine jadis sablonneuse et en bonne partie inculte qui s'étend entre la ville de Brigue et l'entrée du tunnel est déjà transformée; c'est là que doit s'élever la future gare, bien plus considérable que la station terminus actuelle.

Il fut décidé que la voie d'accès longerait le Rhône complètement endigué et corrigé, et ceci à une certaine hauteur, pour éviter tout risque d'inondation; le remblai nécessaire doit être fourni par les matériaux extraits du tunnel et, pour la partie la plus voisine de Brigue, par la ballastière de la Gamsa. La ligne passera à plusieurs

mètres au-dessus des rails de la station actuelle, pour aller s'y raccorder à une certaine distance. Le passage à niveau de la route de Naters sera transformé en passage inférieur.

L'endiguement du Rhône dont le lit était très irrégulier et variable, n'était (pour les travaux du tunnel) nécessité que sur la rive gauche; cependant, pour pouvoir obtenir des subsides cantonaux et fédéraux, la Compagnie entreprit elle-même la régularisation complète, avec

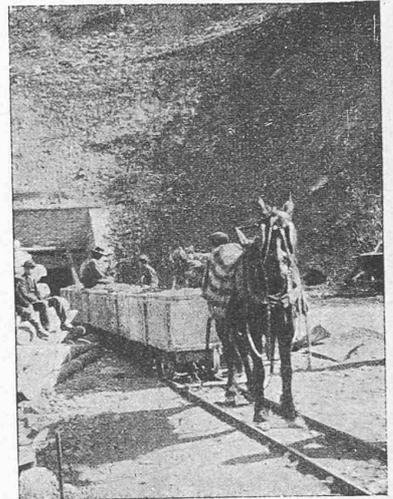


Fig. 2. — Entrée du tunnel N° 2.

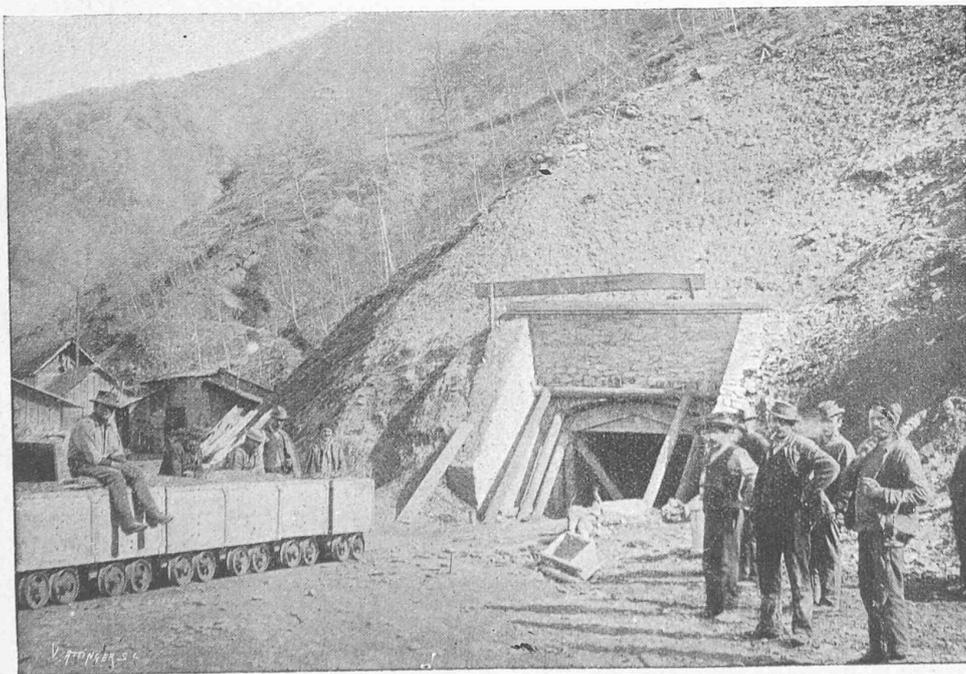


Fig. 1. — Entrée du tunnel N° 1.

perrés et nombreux épis en maçonnerie sèche, en amont des chantiers et jusqu'à la gare. Des écluses de colmatage sont ménagées dans les digues, de façon à pouvoir inonder les terrains vagues de la rive droite. Cette correction fut exécutée par l'entreprise pour la portion avoisinant ses installations, et par d'autres entrepreneurs pour le reste; elle est actuellement en grande partie exécutée; on a aussi jeté les fondements du pont qui reliera le village de Naters et la route de la Furka à la nouvelle gare.

La Compagnie a commencé la construction de celle-ci par les bâtiments les plus rapprochés de l'entrée du tunnel, de façon à pouvoir enterrer, au fur et à mesure que la décharge des déblais avance,