Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 29 (1903)

Heft: 12

Inhaltsverzeichnis

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: 17.07.2025

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

29me Année. 25 juin 1903. N° 12.

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES. — Paraissant deux fois par mois.

Rédacteur en chef: M. P. HOFFET, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

SOMMAIRE, *Wildstrubel et Lötschberg. Etude de la traversée des Alpes bernoises*, par M. E. de Stockalper, ingénieur, à Sion. — *Concours pour le Musée des Beaux-Arts de Zurich*, par M. B. Recordon, prof., architecte. — **Divers**: Bibliographie. — Nécrologie. — Classe d'Industrie et de Commerce de la Société des Arts de Genève. Prix Colladon 1905. — Concours pour un élévateur pour bateaux à construire sur le canal du Danube à l'Oder, à Aujezd, près Prerau.

Wildstrubel et Lötschberg.

ÉTUDE DE LA TRAVERSÉE DES ALPES BERNOISES

Quand je publiais, en 1897, une notice intitulée « *Thoune-Simmenthal-Simplon* », émettant l'idée que la ligne du Wildstrubel, par sa facilité de construction, devait être préférée au Lötschberg pour la traversée des Alpes bernoises, je disais en terminant que le but de cette notice « *était de provoquer des études complètes et comparatives de ces projets, d'où ressortiraient avec évidence les meilleures conditions offertes par le Wildstrubel, surtout sous le rapport des frais de construction; ce qu'au reste une simple inspection du terrain fait pressentir.* »

Dès lors le gouvernement du canton de Berne fit procéder à des études complètes pour le Lötschberg, par les soins de MM. les ingénieurs J. Hittmann et K. Greulich, études dont les résultats furent publiés dans leur intéressant et complet rapport intitulé: *Technischer Bericht und Kostenvoranschlag zum generellen Projekt der Lötschbergbahn, nebst vergleichender Untersuchung des Wildstrubelprojektes.*

Il n'en a pas été de même pour le Wildstrubel; MM. Hittmann et Greulich, pour leur comparaison entre le Wildstrubel et le Lötschberg, n'avaient à leur disposition pour le Wildstrubel que la carte fédérale au $^1/_{50000}$. Or ces experts estiment eux-mêmes, page 6 de leur rapport, que « *eine bloss annähernde Kostenschätzung bei dem kleinen Masstabe der Karte, und unter so schwierigen Verhältnissen als hier in Betracht kommen, undenkbar ist...* » Donc, de l'aveu de MM. les experts, leur comparaison des projets du Lötschberg et du Wildstrubel ne reposant pas, pour le Wildstrubel, sur des données suffisantes, ne peut avoir une valeur décisive.

J'ai résolu de combler cette lacune et de rétablir la comparaison sur des bases sûres en entreprenant les études complètes du Wildstrubel.

Environ à l'époque où je publiais le projet *Thoune-Simmenthal-Simplon*, M. l'ingénieur en chef R. Moser, dont l'autorité est reconnue dans les questions de chemins de fer, arrivait aussi à la conviction que les conditions topographiques des Alpes bernoises commandaient le choix du Wildstrubel, opinion qu'il appuya d'un avant-projet *Thoune-Rarogne*, avec tunnel du Wildstrubel de 12 km. débouchant dans le vallon de la Sincèse au-dessus de Sierre.

Mon tracé prévoyait un tunnel de 14 km., sortant sous Inden, dans la vallée de la Dala, dans le but de se rapprocher du Simplon.

Mais, dès lors, un lever préalable des gorges de la vallée de la Dala m'a démontré que cette vallée pouvait être franchie directement par un pont de 90 m. d'ouverture, tandis que le tracé par Inden conduit à traverser la vallée de Lötschen par un lacet s'infléchissant dans cette vallée. Il en résulte que l'allongement de la distance Thoune-Rarogne, par le tracé Moser, n'est que de 2 km., tandis qu'il présente une économie d'environ 6 millions. Dans ces conditions, ce dernier tracé s'impose et c'est le *seul* que j'ai pris en considération dans les présentes études; c'est le projet traité par MM. Hittmann et Greulich sous la rubrique: *Projekt 8 (Erlenbach-Gampel)*.

Projet de chemin de fer du Wildstrubel avec souterrain de 12 km. débouchant au-dessus de Sierre selon avant-projet Rob. Moser.

Les études.

Depuis la publication des avant-projets, *la ligne du Simmenthal* a été ouverte à l'exploitation jusqu'à Zweisimmen. Elle a été construite, il est vrai, en ligne régionale, présentant, sur les 32 km. entre Wimmis et Zweisimmen, environ 7 km. de courbes à rayons de 200 à 280 m. et 7 km. de rampes de 20 à 25 $^0/_{00}$. Nous devrons corriger cette ligne d'accès, pour la transformer en ligne de grand transit; aussi en ferons-nous l'objet d'un chapitre spécial de notre devis.

Néanmoins la tête de ligne actuelle se trouve portée à Zweisimmen et la ligne neuve à étudier et à construire pour raccorder le réseau bernois avec celui du Simplon se réduit au parcours Zweisimmen-Rarogne.

Au point de vue topographique, c'est-à-dire sous le rapport de la difficulté des études et de la construction, le trajet Zweisimmen-Rarogne se divise en quatre parties caractéristiques.