

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 34 (1908)
Heft: 10

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: 04.05.2025

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

sisté auprès de la Direction des C. F. F. pour qu'on épargnât les terrains militaires, soit en faisant passer la ligne en tunnel sur toute leur longueur, soit en les contournant. C'est cette dernière solution que la Direction générale soumet à l'approbation du Conseil d'administration des C. F. F. dans son rapport du 14 février 1908. La station actuelle d'Ostermundigen serait transférée plus à l'Ouest et agrandie.

Le nouveau tracé est identique, sur le parcours compris entre la station de bifurcation du Wilerfeld et la propriété du « Bas-Wankdorf », à celui du premier projet. A partir de ce dernier point, le tracé est déplacé vers le Nord-Est, afin d'éviter la place d'exercices. La nouvelle ligne passe ensuite entre le village d'Ostermundigen et la station actuelle et rejoint l'ancien tracé à environ 800 m. au Sud de celle-ci. Les passages à niveau de la route de la Papiermühle et de celle de Bolligen seront remplacés par des passages supérieurs. De plus, on établira un passage supérieur pour l'accès du Schermenwald, et l'on a prévu, entre la route de Bolligen et la station, deux passages inférieurs pour chemins de dévestiture.

Le niveau de la plateforme de la nouvelle station d'Ostermundigen se trouvera à 2½ m. au-dessous du niveau de la station actuelle. L'abaissement du tracé facilitera l'établissement des passages supérieurs des routes de la Papiermühle et de Bolligen et permettra d'épargner les belles avenues de la contrée.

La route d'Ostermundigen passera en tunnel sous la nouvelle station. Des chemins parallèles aux voies établies des deux côtés de la station relieront cette dernière à l'ancienne route d'Ostermundigen.

La nouvelle station d'Ostermundigen sera pourvue d'installations complètes: outre la voie de la halle aux marchandises, diverses autres voies de débord et de formation de trains seront directement raccordées aux voies principales. Enfin, la voie de tiroir du côté Sud, reliée elle aussi à toutes les autres voies, permettra d'exécuter très rapidement les manœuvres de triage.

Par suite du déplacement de la ligne, on ne conserve de l'ancienne gare que la voie principale, depuis la route de Bolligen jusqu'à la nouvelle station. Ce tronçon de voie servira d'embranchement industriel aux entrepôts militaires, etc. On pourra raccorder cette voie industrielle à la voie de tiroir de la nouvelle station.

Selon le nouveau tracé, la longueur de la ligne se trouve augmentée de 140 m. comparativement au projet approuvé, et de 592 m. par rapport au tracé actuel. Les distances de tarif Berne-Thoune et Berne-Lucerne ne subissent aucune modification; par contre, les distances de Berne à Gümligen, Rubigen, Münsingen, Kiesen, Wichtrach, Uttigen, Worb, Konolfingen et Langnau seront prolongées d'un kilomètre.

Les frais se répartissent comme suit sur les divers chapitres:

A. Frais de construction.

	Compte de construction Fr.	Compte d'exploit. Fr.	Total Fr.
1. Modifications et travaux neufs au Wilerfeld, jusqu'à la limite de la future gare . . .	384,000	16,000	400,000
2. Nouvelle ligne, de la future gare du Wilerfeld à la station d'Ostermundigen	750,000	—	750,000
3. Nouvelle station d'Ostermundigen	1,860,000	10,000	1,870,000

4. Pose de la double voie entre les stations d'Ostermundigen et Gümligen, y compris les modifications à apporter à l'entrée de la station de Gümligen

	407,000	63,000	470,000
Total	3,401,000	89,000	3,490,000

B. Amortissement.

	Frais d'établissement. Fr.	Produit de vente des terrains et matériaux. Fr.	Amortissement. Fr.
1. Ancienne ligne entre Wilerfeld et Ostermundigen	70,000	50,000	20,000
2. Station actuelle d'Ostermundigen	190,000	140,000	50,000
Ensemble	260,000	190,000	70,000

Total (3,490,000 + 70,000) = 3,560,000 francs.

SOCIÉTÉS

Società svizzera degli ingegneri ed architetti.

(SEZIONE TICINESE).

Estratto dal verbale della XXXV^a assemblea generale straordinaria in Bellinzona, del 10 maggio 1908.

Presenti 18 membri (dei quali 10 federali).

È letto ed approvato il verbale della precedente assemblea di Lugano.

1. *Relazione suppletiva dei revisori per il periodo intercorso*: non ha potuto aver luogo per la mancanza di un rapporto in materia; si risolve che il trapasso della gestione succeda tra il cassiere scaduto e quello che verrà nominato dal nuovo Comitato.

2. *Rapporto della Commissione speciale*: esso propone:

a/ di portare il nuovo Comitato a 7 membri invece di 5 per le feste del p. v. anno;

b/ di nominare come presidente: Ingegnere Fulgenzo Bonzanigo, in Bellinzona; come membri: Ingegnere Alessandro Carlo Bonzanigo, in Bellinzona; ingegnere Arrigo Bianchi, in Bellinzona; architetto Ettore Rusconi, in Bellinzona; ingegnere Giovanni Casella, in Giornico; architetto Americo Marazzi, in Lugano; ingegnere Alessandro Balli, in Locarno. Adottato.

Dalle 9¾ alle 11 a. il signor Arnoldo Schindler, industriale, di Glarona, domiciliato a Portovaltravaglia (Lago Maggiore, Italia), in una brillante conferenza, sussidiata da abbondante produzione di disegni e di fotografie, nonché dalla distribuzione di opuscoli da lui redatti, intrattiene dapprima l'uditorio sul suo sistema speciale di correzione dei fiumi e torrenti mediante pacificazioni da lui esposto per l'ultima volta nella Svizzera all'incirca 25 anni or sono, ma perchè avversato dai dicasteri federali competenti, malgrado gli ottimi risultati conseguiti, sia tecnici o finanziari, non ebbe che scarsa applicazione, fra altro a Trimmis, nei Grigioni.

Dopo discussione cui partecipano diversi membri ingegneri e forestali, l'assemblea risolve di formulare un'istanza presso le autorità cantonali perchè si eseguiscano esperimenti del genere anche nel Ticino, in modo completo, razionale ed in località adatta, sotto la direzione del proponente, per poter poi dare un giudizio di merito autorevole e fondato, qualora i risultati siano favorevoli, onde in tal caso adottare un sistema reputato efficace tecnicamente e finanziariamente vantaggiosissimo, altresì nel caso non si potesse più fare assegnamento sui sussidi pei motivi premessi.