

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes**

Band (Jahr): **9 (1883)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.

Les estimations qui ont été introduites dans toutes les autres rubriques concernant l'infrastructure, et dont il n'est pas fait ici une mention spéciale, correspondent aux usages qui ont cours.

La part du coût total de 29 500 000 fr. de la rampe sud (tête sud du tunnel Piedimulera) de 31,05 km. de longueur du tracé avec déclivité de 12 1/2 ‰, afférente à l'infrastructure, est de 21 050 000 fr. se répartissant comme suit :

Travaux de terrassement (terre et rocher)	Fr. 3 009 000
Murs de soutènement et de revêtement	» 4 249 000
Tunnels	» 9 386 000
Viaducs, ponts, ponceaux, aqueducs, etc.	» 4 151 500
Déviations de cours d'eaux	» 115 000
Etablissement et corrections de routes et chemins	» 143 500

Le coût total du tracé avec rampe de 22 ‰ de 17,02 km. de longueur (tête sud du tunnel Domo d'Ossola jusqu'à la jonction avec les travaux d'infrastructure achevés jusqu'à Piedimulera) est devisé à 13 600 000 fr.

Le coût total des six autres variantes, avec des déclivités de 13, 18, 20 et 22 ‰ et utilisation, avec ou sans développement,

de la rive gauche ou de la rive droite des vallées, forme une série continue entre les deux variantes que nous venons d'examiner sommairement.

Le montant total des frais de construction du chemin de fer par le Simplon, en admettant le tracé avec déclivité de 12 1/2 ‰ pour la ligne d'accès sud, serait le suivant :

Rampe nord, de la jonction avec la station actuelle de Brigue, jusqu'à la tête nord du grand tunnel, y compris la gare internationale, longueur 2448 m. . . . .	Fr. 2 400 000
Grand tunnel, longueur 20 km. . . . .	» 73 100 000
Rampe sud, grand tunnel Piedimulera, longueur 31 539 m. . . . .	» 29 500 000
Ensemble pour 54 km., Fr. 105 000 000	

AVANCEMENT DES TRAVAUX DU TUNNEL DE L'ARLBERG

Pour faire suite aux communications contenues dans nos derniers bulletins et spécialement dans celui de septembre 1882, page 40, voici l'état des travaux au 30 avril 1883 :

Objet	Côté Est (St-Antoine)		Côté Ouest (Langen)		Ensemble du tunnel	
	Au 31 mars	Au 30 avril	Au 31 mars	Au 30 avril	Au 31 mars	Au 30 avril
	Mètres	Mètres	Mètres	Mètres	Mètres	Mètres
Galerie d'avancement à la base.	4184.90	4369.60	3469.20	3630.20	7654.10	7999.80
Galerie de faite . . . . .	4038.50	4183.80	3211.30	3384.90	7249.80	7568.70
Excavation complète:						
a) commencée . . . . .	128.90	122.80	152.30	123.20	281.20	246
b) terminée . . . . .	3474.20	3639	2304.90	2448.40	5779.10	6087.40
Maçonnerie de revêtement:						
a) commencée . . . . .	66.10	81.60	100.80	107.20	166.90	188.80
b) terminée . . . . .	3399.50	3549.20	2204.10	2317	5603.60	5866.20
Avancement moyen par jour de travail du mois . . . . .	4.13	6.14	5.56	5.37	9.69	11.51
Moyenne journalière de l'avancement de la galerie de faite depuis le commencement de la perforation mécanique, en novembre 1881 . . . . .	—	4.920	—	4.040	—	8.960

Il a été extrait jusqu' au 30 avril 469 842 m<sup>3</sup> de roche et exécuté 135 348 m<sup>3</sup> de maçonnerie. Le nombre moyen d'ouvriers pendant le mois d'avril a été de 1590 à l'ouest et 2187 à l'est, en totalité 3777.

La longueur totale du tunnel étant de 10 270 m., il restait à percer au 30 avril 10 270 m. — 8000 = 2270 m. Avec un avancement moyen de 8<sup>m</sup>96 il faudrait  $\frac{2270}{8.96} = 253$  jours jusqu'à la rencontre des galeries, ce qui nous amènerait probablement au 10 décembre 1883. Le tunnel sera probablement achevé avant le 30 juin 1884. Les travaux des lignes d'accès sont aussi très avancés, 4196 ouvriers y ont travaillé en avril. On y a exécuté jusqu'à présent 1 625 325 m<sup>3</sup> de terrassements et 238 350 m<sup>3</sup> de maçonneries. La voie y est posée sur 53<sup>k</sup>7. On peut admettre que ces lignes d'accès seront terminées en même temps que le tunnel et que l'ouverture de toute la ligne à l'exploitation pourra avoir lieu avant le 1<sup>er</sup> juillet 1884.

J. M.

SOCIÉTÉ VAUDOISE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

Assemblée générale du 7 avril 1883, à 4 heures du soir, au cercle de Beau-Séjour.

Après la lecture du procès-verbal, M. l'ingénieur Meyer communique à la société quelques détails sur l'emploi fait du crédit de 200 fr. alloué pour l'essai des matériaux de construction du canton de Vaud.

Ces essais sont à peu près terminés et le résultat officiel en sera prochainement publié.

M. le trésorier Colomb fait ensuite le rapport de caisse ; les comptes de cette année sont moins satisfaisants que ceux de l'année dernière, le fonds de réserve a diminué de 400 fr. environ et n'est plus que de 467 fr.

MM. Chessex et Amiguet sont désignés comme vérificateurs des comptes et les reconnaissent parfaitement exacts.