

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 27 (1901)
Heft: 2

Inhaltsverzeichnis

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: 21.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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

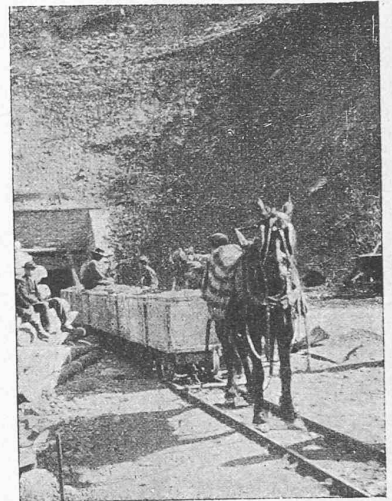


Fig. 2. — Entrée du tunnel N° 2.

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,

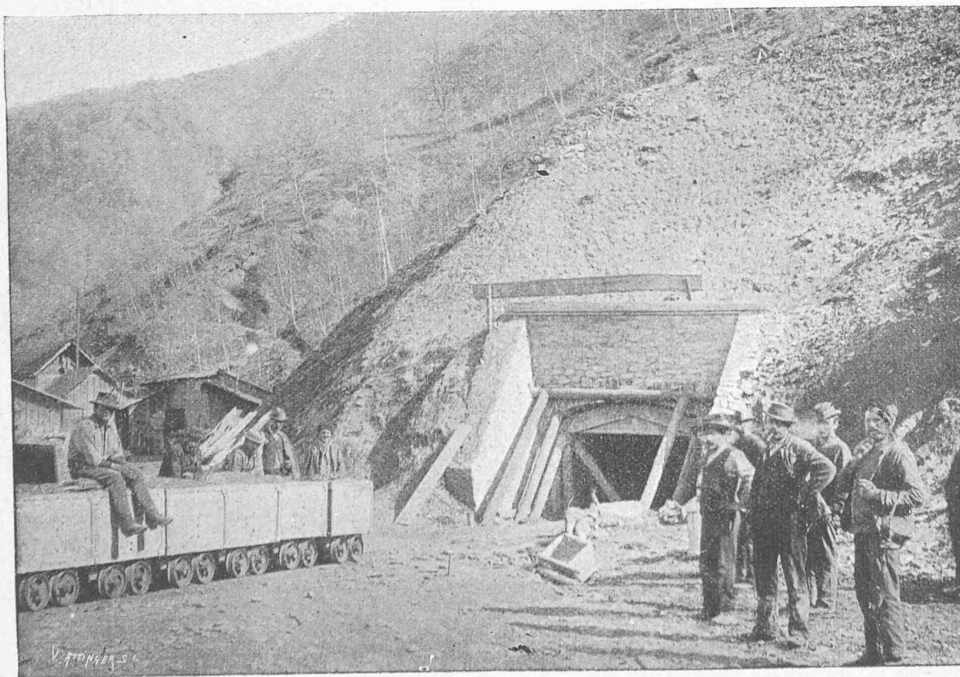


Fig. 1. — Entrée du tunnel N° 1.