

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **28 (1902)**

Heft 7

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.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. M. P. HOFFET, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

SOMMAIRE : *Simplon. Lignes d'accès italiennes.* — Quelques notes sur le VIII^e Congrès de navigation, à Paris en 1900 (fin), par M. L. Deluz, ingénieur, Cossonay. — *Bâtiment de service de l'Administration des chemins de fer fédéraux, Berne* Projet « Disque express ». — **Divers :** Pont Chauderon-Montbenon. Extrait du rapport du jury. — Du concours pour le bâtiment de service des chemins de fer fédéraux à Berne et de la question des concours d'architecture en général (suite). — *Ville de Genève :* Concours pour un plan de rectification, d'embellissement et d'assainissement.

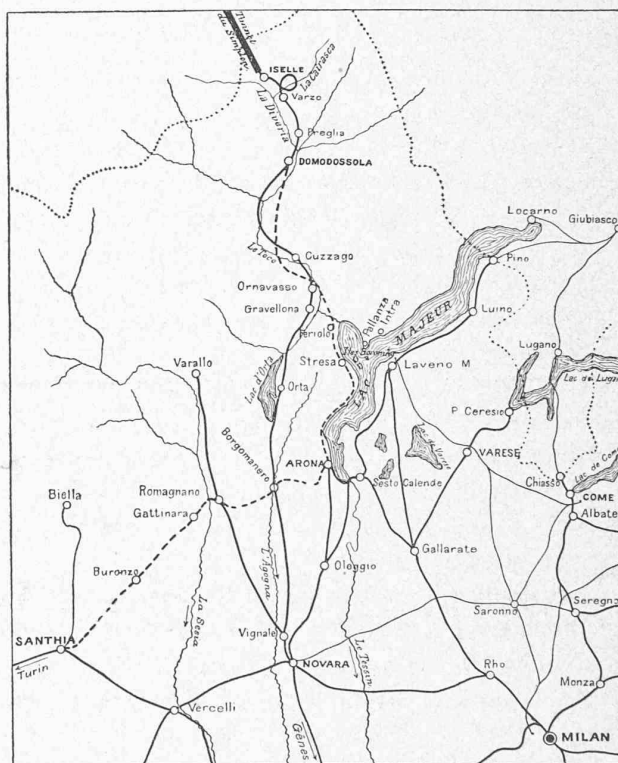
SIMPLON. — Lignes d'accès italiennes.

L'Italie s'est engagée à construire la ligne de raccordement du Simplon dès la gare de jonction d'Iselle au débouché du grand tunnel du Simplon, jusqu'à la gare actuelle de Domodossola. Les travaux de construction sont en pleine activité et il est certain qu'ils seront terminés à la fin de l'année 1903 ou au plus tard pour le mois de mai 1904, date à laquelle l'entreprise doit livrer à l'exploitation le grand souterrain complètement percé.

Le raccordement des réseaux suisses et italiens sera ainsi effectué ; mais il importait à l'Italie d'améliorer les lignes de chemins de fer donnant accès à Domodossola et de raccourcir par l'établissement de nouvelles lignes les distances actuelles jusqu'à Milan et Turin, en supprimant le détour des trains par Novarre. C'est dans ce but que la construction des lignes de Santhia à Arona par Borgomanero (raccourci sur Turin) et de Domodossola à Arona par Feriolo (raccourci sur Milan) a été décrétée par le parlement et le sénat italiens dans le mois de décembre dernier et va être mise immédiatement en œuvre ; car ces lignes doivent être livrées à l'exploitation au plus tard à la fin de l'année 1904.

Il nous a paru intéressant de résumer dans notre *Bulletin* les principaux renseignements techniques et financiers de ces trois lignes.

1. Domodossola à Iselle. Le tracé part à l'altitude de 273 m. de la station actuelle de Domodossola, qui sera transformée en gare internationale (douane suisse pour voyageurs et bagages et douane italienne pour les voyageurs, bagages, marchandises et bestiaux), traverse les divers bras du torrent de la Bogna et après avoir gagné le pied de la montagne monte à flanc de coteau pour pénétrer dans les gorges de la Diveria en suivant la rive droite de la rivière sur une longueur de 4 kilomètres environ ; puis la traverse, passe sous le gros village de Varzo et se développe par un tunnel hélicoïdal, en dessous de Trasquera, à l'origine de la vallée de la Cairasca, pour aboutir à la station d'Iselle, dont l'aiguille d'entrée, côté Suisse, se trouve à 260 m. de l'issue du grand tunnel et



Echelle : 1 : 1 000 000.

à l'altitude de 631^m,10. Il y a deux gares intermédiaires : Preglia à l'altitude de 332 m. et à 3816 m. de Domodossola et Varzo à l'altitude de 530 m., à 8825^m,50 de Preglia et à 6169^m,60 d'Iselle. L'axe de la gare d'Iselle est à 22,313 m. de l'axe de la gare actuelle de Brigue, laquelle est à l'altitude de 675^m,40. D'Iselle à Domodossola la distance d'axe en axe est de 18,811^m,40. A part les paliers des gares, chacun de 650 m. de longueur, il règne sur toute la longueur de la ligne une déclivité continue de 25 ‰ à ciel ouvert, réduite à 18 ‰ et 20 ‰ dans les tunnels, suivant la longueur de ceux-ci. Le rayon minimum des courbes est de 500 m. En vue d'une future traction électrique par troisième rail à frotteur, il n'existe aucun passage à niveau. Les ponts métalliques sont exclus. Tous les tunnels, ouvrages d'art et murs de soutènement sont construits d'emblée pour la double voie, de même que la plateforme des stations, à chacune desquelles est prévue