

# Nouvelles études entreprises en 1881 et 1882 pour la ligne d'accès sud du Simplon

Autor(en): **Meyer, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **16/17 (1882)**

Heft 8

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-10287>

## **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.

Auch bei den Façaden und Durchschnitten erfreut eine künstlerische Durchbildung.

*Hartel & Lipsius* bringen eine Grundform mit an der Sommerstrasse eingezogenen Ecken. In dem kleinen Gebäudetrakte sind die Unterfahrten, Vestibule und Treppen für Kaiser und Bundesrath getrennt angelegt. Im grossen Trakte dagegen — in der langen Axe — sind zwei weitere Prachttreppen angeordnet, die seitlich des Sitzungssaales auf ein Vestibul münden. Restauration, Foyer und Lesezimmer liegen sämtlich an der Königsplatzfront.

Eine ganz ähnliche Anlage haben auch *Mylius & Neher*, nur dass hier Sitzungssaal und Foyer so vom Königsplatz zurückgezogen worden sind, dass statt des Saales das Foyer in die Queraxe fällt und Platz gewonnen wird zu einem Prachtaufgang innerhalb eines Triumphbogens am Königsplatz.

*Alfred Hauschild* hat den Missgriff gethan, die Erholungsräume nach der Sommerstrasse zu legen; dagegen hat er es verstanden, das Foyer sehr central zu legen und von ihm doch den Geschäftsverkehr vollständig fern zu halten.

Unter den angekauften Projecten hat dasjenige von *Bühlmann* in München die meisten Anfechtungen auszuhalten gehabt. Die Arbeit befindet sich durchaus im ersten Stadium der Skizze und kann deshalb für die künstlerische Leistungsfähigkeit des Verfassers keineswegs als Masstab dienen. Besonders der Grundriss ist stark zurückgeblieben, er enthält dasselbe Grundmotiv wie die Arbeit von *Busse & Schwechten*, nur harren noch die meisten Dispositionen, besonders aber die Haupttreppen, einer endgültigen Lösung.

*Hugo Stammann & Gustav Zinnow* in Hamburg haben den Haupteingang von der Sommerstrasse genommen und dort eine ähnliche Anordnung getroffen, wie Wallot vom Königsplatz aus. Die Kuppel musste deshalb nach dem Königsplatz hin verschoben werden. Lesesaal und Restauration liegen nach der Sommerstrasse, während der Bundesrathssaal das Mittelmotiv nach dem Königsplatz abgegeben hat.

Die Längsaxe ist nach dem Königsplatz hin verschoben; in ihr liegen die Einfahrten für Hof und Bundesrath und die grossen Fractionssäle, dagegen sind die bezüglichen Treppen seitwärts verlegt. Der Saal von 27 und 22 m ist durch Gänge auf ein Quadrat gebracht, über welchem sich eine Kuppel erhebt.

Der Masstab im Grundriss wie in den Façaden ist wohl etwas zu klein gewählt.

*Hossfeld & Hinckeldeyn* in Berlin haben die lange Axe ebenfalls nach dem Königsplatz hin verschoben. In ihr liegt der Haupteingang mit gerader Haupttreppe, welche auf ein Zwischenvestibul mündet, an welches sich einerseits mit directer Beleuchtung vom Königsplatz das Foyer, andererseits der Sitzungssaal legt.

*Z. Gorgolewski* in Berlin hat das Wagniss durchgeführt, den Sitzungssaal sozusagen an die Façade gegen den Königsplatz zu legen, denn von dieser trennt ihn nur ein Corridor und eine Loggia. Hinter dem Sitzungssaal in der langen Axe liegt das Oberlicht-Foyer und beidseitig von demselben mit ganz ungenügendem Seitenlicht Foyer und Restauration. Zum Foyer führt, von einem Vestibul an der Sommerstrasse ausgehend, eine geradläufige Treppe mit Umgang herauf, welcher sich, von zwei Höfen erleuchtet, die zwei grossen Fractionssäle anschliessen. Neben neun Kuppeln ist an den Façaden ein solcher Reichthum von Säulen, Säulchen, Nischen, Statuen, Bogen und Reliefs zur Verwendung gekommen, dass es nicht schwer halten dürfte, einige wirklich werthvolle Motive aus dieser Arbeit für die Ausführung zu finden.

(Schluss folgt.)

## Nouvelles études entreprises en 1881 et 1882 pour la ligne d'accès suddu Simplon.

Par Mr. J. Meyer, Ingénieur en chef à Lausanne.

Dans le rapport qui a été présenté à la Chambre des députés de France par la commission parlementaire chargée d'examiner la question du percement du Simplon et du Mont-Blanc, celle-ci a fait remarquer que le projet qu'elle a eu sous les yeux pour la traversée

du Simplon, celui de 1878, comporte, sur 18 km, entre Iselle et Domo des déclivités de 0,0237 m.

„Un chemin de fer avec de telles déclivités, dit le rapport, ne pouvait appartenir à une ligne internationale, aussi la Compagnie a-t-elle mis à l'étude un autre tracé.“

Quelques indications sur ces études, aujourd'hui presque terminées, sont nécessaires pour compléter nos renseignements précédents.

Il n'y a pas lieu de discuter ici en principe la question de la préférence à donner au tracé plus direct à déclivités plus fortes, ou aux tracés à faibles déclivités et à rampes allongées. Mais on ne peut s'empêcher de constater que la commission française a dû être ici évidemment influencée par les indications hasardées données sur leur projet par les promoteurs du Mont-Blanc, en particulier par MM. Bérard, Chardon et Godin de Lépinay, qui parlent des déclivités du Mont-Blanc comme ne devant pas dépasser 0,0125 m par mètre.

Or, en ce qui concerne le côté nord, soit la vallée de l'Arve, et d'après les études d'avant-projet faites en 1881 par les ingénieurs des ponts et chaussées, il sera impossible de s'en tenir à ces déclivités de 0,0125 m, et ce n'est qu'avec de très grandes difficultés qu'on a pu les ramener à 0,0135 m.

Qu'en sera-t-il du côté sud, dans la vallée de la Doire, où les difficultés de terrain sont bien plus grandes que dans la vallée de l'Arve?

Quoi qu'il en soit, et mettant à profit cette indication de la commission parlementaire française, la Compagnie de la Suisse occidentale et du Simplon a fait entreprendre de nouvelles études dès le mois de juillet 1881, avec un nombreux personnel placé sous la direction de son ingénieur en chef, M. J. Meyer. Elle a voulu prouver que les abords du Simplon se prêtent facilement à l'adoption de déclivités minima de 0,0125 m, si on en fait une condition, et que cela pouvait se réaliser de différentes manières; mais elle a tenu surtout à élargir le cadre de ses études et à préparer tous les différents projets compris entre les limites de déclivités de 0,0125 m comme minimum et 0,024 m comme maximum, pour pouvoir les comparer entre eux au point de vue du coût de construction et des conditions d'exploitation.

La Compagnie a commencé par déterminer sur le terrain les lignes de pente de 0,0125, suivant les différentes variantes que compose l'adoption de cette pente, et dont il sera question plus loin, les considérant comme des lignes d'opération formant limite supérieure, tandis que celles à 0,024 m ont été considérées comme les limites inférieures des levers à faire.

Ces lignes d'opération ont été soigneusement rattachées, par des travaux géodésiques très exacts, à la triangulation de précision qui a été prolongée à cet effet, ainsi qu'au nivellement de précision de la commission internationale pour la mesure du degré.

Sur ce canevas, il a été fait un lever topographique détaillé à l'échelle du 1/5000 avec courbes équidistantes de 5 m par la méthode de Wild, reconnue si exacte et qui a donné de si bons résultats en Suisse dans les études de lignes accidentées construites dans ces dix dernières années.

Cette méthode consiste en levers à la planchette avec nivellement trigonométrique vertical combiné avec l'emploi de la stadia topographique.

Le mois de juillet et une partie de celui d'août furent employés à reconnaître et fixer sur le terrain ces lignes d'opération et à étendre la triangulation et les nivellements de repères.

Le 18 août a commencé le lever de la première feuille près d'Iselle, par un personnel nombreux, composé d'opérateurs dont la plupart avaient travaillé aux études du Gothard et y avaient acquis une grande habileté dans ce genre de travail. Ce personnel a été placé sous la direction immédiate de M. l'ingénieur Lochmann, lieutenant-colonel du génie, et de M. l'ingénieur J. Crausaz, qui a suivi toutes les opérations sur le terrain.

Grâce au temps exceptionnellement favorable qui a permis de travailler sans interruption, les 14 feuilles que comporte le lever du versant sud ont été terminées sur le terrain le 14 janvier 1882. La feuille unique du versant nord, près de Brigue, a été levée en février et en mars 1882.

(A suivre.)