Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **3 (1877)**

Heft 4

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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

3e ANNÉE DÉCEMBRE 1877 N° 4

BULLETIN

DE LA SOCIÉTÉ VAUDOISE

DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

PARAISSANT 4 FOIS PAR AN

Prix de l'abonnement annuel : pour la SUISSE, 3 fr.; pour l'ÉTRANGER, 3 fr. 50 cent.

Pour les abonnements et la rédaction, s'adresser à M. Georges Bridel éditeur, place de la Louve, à Lausanne.

Sommaire : Conférence sur le Simplon, par M. Lommel, ingénieur. (Avec une planche.) — Le chemin de fer de Jougne à Eclépens, deuxième partie, par M. Perey, ingénieur. — Le yacht à grande vitesse *la Gitana*, par M. Moschell, ingénieur. — Société vaudoise des ingénieurs et des architectes. (*Réd.*)

CONFÉRENCE

SUR LE

PROJET DE CHEMIN DE FER ALPIN PAR LE SIMPLON

DONNÉE PAR M. LOMMEL

directeur technique de la Compagnie du Simplon.

M. Lommel explique tout d'abord que les projets qui occupent les diverses parois et tables de la salle ne sont pas entièrement terminés. Ce qui reste à faire pour les compléter est peu de chose cependant et se rapporte essentiellement aux devis, dont les bases principales, soit calculs des surfaces et des masses, sont aujourd'hui très avancées.

C'est pour répondre à un désir qui lui a été exprimé par l'honorable président de la Société, et pour profiter d'une réunion plus importante de cette dernière, qu'il s'est décidé à soumettre à ses collègues un travail incomplet, qui exigera encore quelques semaines pour son entier achèvement.

Abordant les circonstances dans lesquelles est née l'étude actuelle très détaillée, le conférencier rappelle tout d'abord que la ligne alpestre par le Simplon a fait depuis près de vingt ans l'objet des préoccupations et des travaux d'ingénieurs, plusieurs fort distingués. Il convient de citer parmi ces derniers M. *Vauthier*, ingénieur français des ponts et chaussées et autrefois ingénieur en chef de la ligne d'Italie, qui avait proposé en 1860 déjà un tracé de tunnel traversant la montagne près de sa base ; puis MM. *Venetz-Clo* et *Jaquemin*, qui patronnèrent en 1862/1863 un tunnel de 11 à 12 kilomètres de longueur à percer à l'altitude de 1100 à 1200 mètres, dont l'embouchure septentrionale devait être située dans la partie inférieure de la vallée de la Ganther ; MM. *Eugène Flachat*, *Mondésir-Lehaître* et *Thouvenot*, qui proposèrent des tracés plus ou moins définitifs, devant franchir le col à ciel ouvert ou peu en dessous de son point culminant ; enfin MM. *Stockalper* et *Pellis*, dont les projets de souterrain tiennent le milieu, comme élévation et comme longueur, entre les tracés Vauthier et Venetz-Jaquemin. Le conférencier même s'est occupé de la question du Simplon dans les années 1863-1865 en publiant tout d'abord une étude critique des divers systèmes de traction proposés pour franchir ce col, puis, à la demande du gouvernement vaudois, un ouvrage plus complet, qui patronnait au Simplon un tracé avec tunnel de base, et le mettait en parallèle sous le point de vue technique, commercial et militaire avec les tracés similaires du passage rival du Saint-Gothard et de celui du Lukmanier.

En 1875 et 1876 enfin, l'étude du Simplon donna lieu à de nouveaux et intéressants travaux de M. *Favre*, entrepreneur du tunnel du Gothard, et de M. *Meyer*, ingénieur en chef de la construction de la compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale.

Ces divers travaux ont pu répandre et ont en réalité répandu beaucoup de lumière sur la question du Simplon.

Cependant ils étaient confinés sur un terrain plutôt générique et ils ne purent s'appuyer sur la base irrécusable d'opérations suffisamment détaillées faites sur le terrain. En vérité la situation ne semblait pas alors être de nature à exiger absolument ces études détaillées. Pendant longtemps les esprits furent hésitants et flottèrent entre divers systèmes de traction, se traduisant par tracés hauts, tracés intermédiaires et tunnel de base. Ce n'est qu'en 1872, à la suite du succès final du tunnel du mont Cenis et des progrès très réels qu'avait atteints durant les dernières années de construction la perforation mécanique de ce souterrain, que la grande majorité des ingénieurs et du public plus général parvint à se rallier à l'idée d'un *tunnel de base au Simplon*.

Sous l'empire de cette phase nouvelle dans les esprits, à la suite de la déconfiture complète et de la déchéance de l'ancienne compagnie de la ligne d'Italie, s'était formée, dans le canton de Vaud, la Compagnie du chemin de fer du Simplon, dont le grand but était de mener à prompte solution le percement du tunnel alpin et l'établissement de ses lignes d'accès des côtés suisse et italien. En prenant possession du réseau valaisan, alors exploité sur 80 kilomètres environ entre Bouveret et Sierre, la société a dû se préoccuper tout d'abord de la formation de son administration. Cette dernière fut constituée à la fin de l'année 1875. Appelé à cette époque au sein du conseil d'administration et de la direction, le conférencier reçut la mission spéciale de gérer le département technique, comprenant le parachèvement de la ligne exploitée entre Bouveret et Sierre, la direction des travaux neufs entre Sierre et Viége, le contrôle de l'exploitation et les *études du passage du Simplon*, soit de la section alpine comprise entre Viége et Domo d'Ossola.

Si cette dernière partie de la tâche du département technique ressortait déjà du but fondamental, en vue duquel la nou-