Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **106 (1980)**

Heft 21

PDF erstellt am: **04.05.2024**

Nutzungsbedingungen

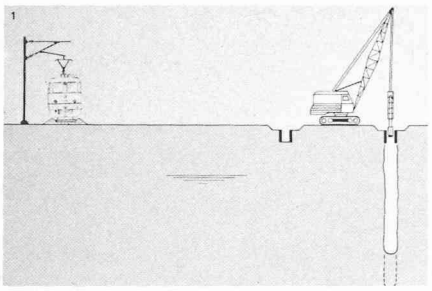
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

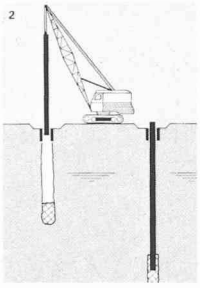
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



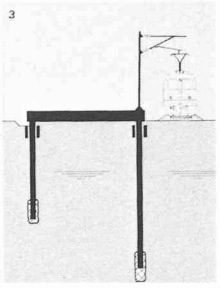
Juin 1976

Ligne de l'aéroport:
Murs de guidage et creusage des tranchées



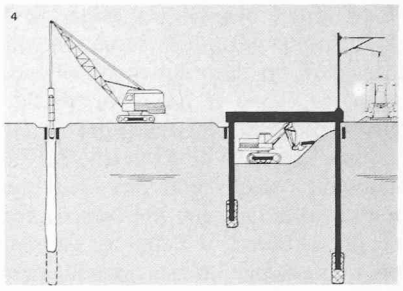
Septembre 1976

Ligne de l'aéroport:
Mise en place des éléments de parois préfabriqués



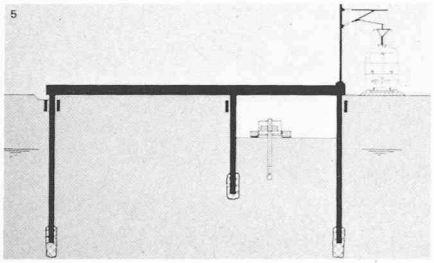
Mars 1977

Ligne de l'aéroport:
1) Bétonner du plancher
2) Déplacement provisoire de la ligne de Kloten (mai 1977)



Juillet 1977

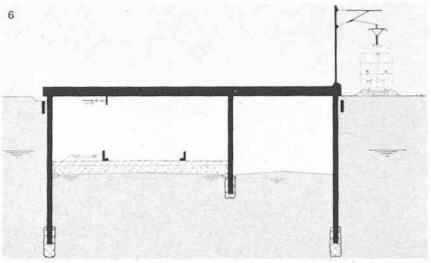
Ligne de Kloten:
Creusage et mise en place des éléments de parois préfabriquées



Décembre 1977

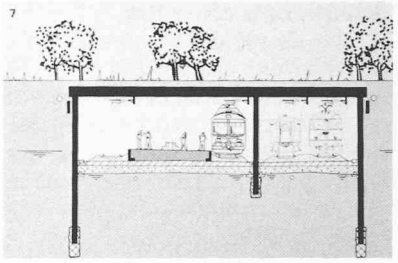
Ligne de Kloten:
Etablir des planchers en béton coulé sur place

Ligne de l'aéroport:
Creusage partiel



Septembre 1978

Travaux de soutènement définitif



Situation définitive

Mises en service:

Ligne de Kloten: Voie unique déc. 1978
Double voie oct. 1979
Halte d'Opfikon 1er juin 1980

Ligne de l'aéroport: 1er juin 1980

Fig. 4. — Phase des travaux à la traversée d'Opfikon.

Quant à l'eau de surface, elle s'écoule vers la Glatt par des rigoles; une couche de sol-ciment enduite de bitume l'empêche de pénétrer dans la couche filtrante (pour le procédé de construction, voir aussi la fig. 4).

Adresse des auteurs :

Peter Zwicky
Ingénieur diplômé
Bureau d'ingénieurs Neukom & Zwicky
Universitätsstr. 86, 8006 Zurich

Gion Letta
Ingénieur diplômé, section BZ
Division des travaux du
IIIe arrondissement CFF, Zurich

Bibliographie

Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn: Geschichte und Rollmaterial

Par *Theo Stolz* et *Paul Bucher*. — Un vol. 21,5×25,5 cm, 160 pages avec 250 illustrations. Edité par le chemin de fer SZB, Worblaufen 1979. Prix : 20 fr.

Nous avons eu l'occasion de relever le développement fantastique connu par les chemins de fer à voie métrique desservant la banlieue de Berne après leur modernisation (tracé et matériel roulant) au milieu des années 70. L'une des compagnies concernées — Soleure-Zollikofen-Berne — a eu la bonne idée d'éditer un ouvrage consacré à l'histoire de cette ligne. Outre un résumé retraçant les étapes parcourues de 1964, date des premiers projets, à nos jours, ce livre comporte de nombreuses illustrations souvent inédites jusqu'ici.

On peut suivre l'évolution du matériel roulant, qui a abouti à la mise en service des compositions ultra-modernes aboutissant aujourd'hui à la gare centrale de Berne, de même que l'amélioration successive du tracé servant aussi bien au trafic des voyageurs qu'au transport de wagons complets à voie normale sur des trucks ou directement sur les tronçons comportant les deux écartements.

C'est en quelque sorte une démonstration du rôle capital que peuvent jouer des chemins de fer à voie métrique, qui sont loin d'être des « petits trains ». On constate en outre qu'une politique de rationalisation et de modernisation continues, bien soutenue par les autorités fédérales, contribue largement au développement des transports publics par rail, pour le plus grand bien de l'environnement urbain et naturel. Un livre à recommander à tous les amateurs de chemin de fer, bien sûr, mais surtout à ceux qui douteraient qu'il soit adéquat de maintenir les réseaux à voie métrique de Suisse romande !

Unités, grandeurs, symboles — Application à l'industrie de la construction

Note d'information technique 128 du Centre scientifique et technique de la construction. — Brochure de 12 pages, en vente au CSTC, Documentation - Publications, CSTC, rue du Lombard 41, B-1000 Bruxelles. Prix : 100 FB.

Le Système International d'Unités (SI) est dérivé des systèmes à base métrique qui existaient déjà à la fin du XIXe siècle. Ce n'est qu'en 1960 que le système SI a été définitivement adopté comme base universelle d'unification des unités, des grandeurs et des symboles.

En pratique cependant, l'adoption du système SI n'empêche pas le maintien d'unités traditionnelles aussi bien dans les pays avec système métrique (contingent européen, pays asiatiques, etc.) que dans les pays anglo-saxons (Grande-Bretagne et pays du Commonwealth, Etats-Unis).

Le système d'unités adopté légalement en Belgique comporte :

— des unités du système SI,
— d'autres unités d'usage courant (n'appartenant pas au système SI).

Le texte de cette note d'information technique a été rédigé par M. H. Motteu, chef du département Recherche et développement du CSTC.