

Zeitschrift: Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes
Band: 9 (1883)
Heft: 2

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Les estimations qui ont été introduites dans toutes les autres rubriques concernant l'infrastructure, et dont il n'est pas fait ici une mention spéciale, correspondent aux usages qui ont cours.

La part du coût total de 29 500 000 fr. de la rampe sud (tête sud du tunnel Piedimulera) de 31,05 km. de longueur du tracé avec déclivité de $12\frac{1}{2}\%$, afférente à l'infrastructure, est de 21 050 000 fr. se répartissant comme suit :

Travaux de terrassement (terre et rocher)	Fr. 3009000
Murs de soutènement et de revêtement	» 4249000
Tunnels	» 9386000
Viaducs, ponts, ponceaux, aqueducs, etc.	» 4151500
Déviation de cours d'eaux	» 115000
Etablissement et corrections de routes et chemins	» 143500

Le coût total du tracé avec rampe de 22% de 17,02 km. de longueur (tête sud du tunnel Domo d'Ossola jusqu'à la jonction avec les travaux d'infrastructure achevés jusqu'à Piedimulera) est devisé à 13 600 000 fr.

Le coût total des six autres variantes, avec des déclivités de 13, 18, 20 et 22% et utilisation, avec ou sans développement,

de la rive gauche ou de la rive droite des vallées, forme une série continue entre les deux variantes que nous venons d'examiner sommairement.

Le montant total des frais de construction du chemin de fer par le Simplon, en admettant le tracé avec déclivité de $12\frac{1}{2}\%$ pour la ligne d'accès sud, serait le suivant :

Rampe nord, de la jonction avec la station actuelle de Brigue, jusqu'à la tête nord du grand tunnel, y compris la gare internationale, longueur 2448 m.	Fr. 2400 000
Grand tunnel, longueur 20 km.	» 73 100 000
Rampe sud, grand tunnel Piedimulera, longueur 31 539 m.	» 29 500 000
Ensemble pour 54 km., Fr. 105 000 000	

AVANCEMENT DES TRAVAUX DU TUNNEL DE L'ARLBURG

Pour faire suite aux communications contenues dans nos derniers bulletins et spécialement dans celui de septembre 1882, page 40, voici l'état des travaux au 30 avril 1883 :

Objet	Côté Est (St-Antoine)		Côté Ouest (Langen)		Ensemble du tunnel	
	Au 31 mars	Au 30 avril	Au 31 mars	Au 30 avril	Au 31 mars	Au 30 avril
	Mètres	Mètres	Mètres	Mètres	Mètres	Mètres
Galerie d'avancement à la base.	4184.90	4369.60	3469.20	3630.20	7654.10	7999.80
Galerie de faite	4083.50	4183.80	3211.30	3384.90	7249.80	7568.70
Excavation complète:						
a) commencée	128.90	122.80	152.30	123.20	281.20	246
b) terminée	3474.20	3639	2304.90	2448.40	5779.10	6087.40
Maçonnerie de revêtement:						
a) commencée	66.10	81.60	100.80	107.20	166.90	188.80
b) terminée	3399.50	3549.20	2204.10	2317	5603.60	5866.20
Avancement moyen par jour de travail du mois.....	4.13	6.14	5.56	5.37	9.69	11.51
Moyenne journalière de l'avancement de la galerie de faite depuis le commencement de la perforation mécanique, en novembre 1881.....	—	4.920	—	4.040	—	8.960

Il a été extrait jusqu'au 30 avril 469 842 m³ de roche et exécuté 135 348 m³ de maçonnerie. Le nombre moyen d'ouvriers pendant le mois d'avril a été de 1590 à l'ouest et 2187 à l'est, en totalité 3777.

La longueur totale du tunnel étant de 10 270 m., il restait à percer au 30 avril 10 270 m. — 8000 = 2270 m. Avec un avancement moyen de 8^m96 il faudrait $\frac{2270}{8.96} = 253$ jours jusqu'à la rencontre des galeries, ce qui nous amènerait probablement au 10 décembre 1883. Le tunnel sera probablement achevé avant le 30 juin 1884. Les travaux des lignes d'accès sont aussi très avancés, 4196 ouvriers y ont travaillé en avril. On y a exécuté jusqu'à présent 1 625 325 m³ de terrassements et 238 350 m³ de maçonneries. La voie y est posée sur 53^k7. On peut admettre que ces lignes d'accès seront terminées en même temps que le tunnel et que l'ouverture de toute la ligne à l'exploitation pourra avoir lieu avant le 1^{er} juillet 1884.

J. M.

SOCIÉTÉ VAUDOISE DES INGÉNIEURS
ET DES ARCHITECTES

Assemblée générale du 7 avril 1883, à 4 heures du soir,
au cercle de Beau-Séjour.

Après la lecture du procès-verbal, M. l'ingénieur Meyer communique à la société quelques détails sur l'emploi fait du crédit de 200 fr. alloué pour l'essai des matériaux de construction du canton de Vaud.

Ces essais sont à peu près terminés et le résultat officiel en sera prochainement publié.

M. le trésorier Colomb fait ensuite le rapport de caisse ; les comptes de cette année sont moins satisfaisants que ceux de l'année dernière, le fonds de réserve a diminué de 400 fr. environ et n'est plus que de 467 fr.

MM. Chesseix et Amiguet sont désignés comme vérificateurs des comptes et les reconnaissent parfaitement exacts.