Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 28 (1902)

Heft: 7

Inhaltsverzeichnis

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: 07.12.2025

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

28me Année. 5 Avril 1902. N° 7.

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 VIIIe 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.

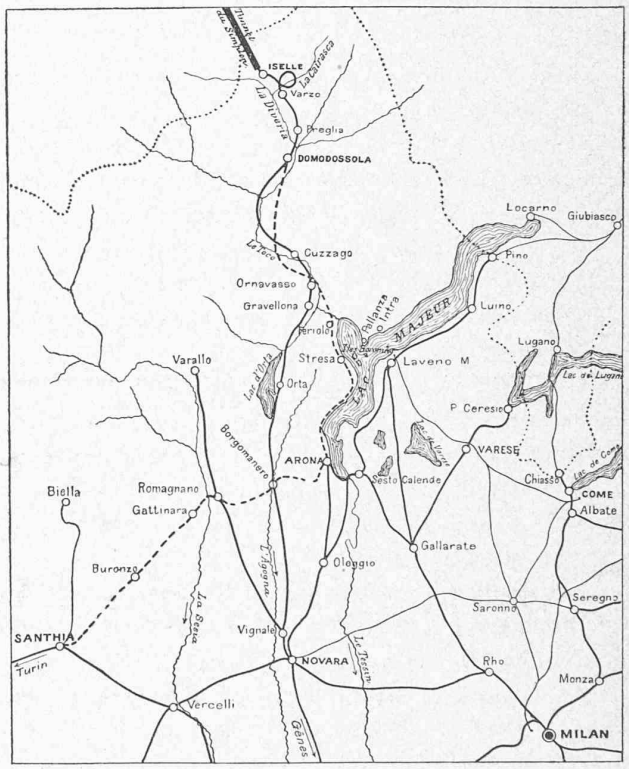
SIMPLON. — Lignes d'accès italiennes.

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 631m,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 8825m,50 de Preglia et à 6169m,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 675m,40. D'Iselle à Domodossola la distance d'axe en axe est de 18,811m,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