

<b>Zeitschrift:</b>	Die Eisenbahn = Le chemin de fer
<b>Herausgeber:</b>	A. Waldner
<b>Band:</b>	16/17 (1882)
<b>Heft:</b>	8
<b>Artikel:</b>	Nouvelles études entreprises en 1881 et 1882 pour la ligne d'accès sud du Simplon
<b>Autor:</b>	Meyer, J.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-10287">https://doi.org/10.5169/seals-10287</a>

### **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:** 31.01.2026

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

Auch bei den Fassaden 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 Prachtstufen angeordnet, die seitlich des Sitzungssaales auf ein Vestibül 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 desshalb für die künstlerische Leistungsfähigkeit des Verfassers keineswegs als Maßstab 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 Maßstab im Grundriss wie in den Fassaden 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 Zwischenvestibül mündet, an welches sich einerseits mit direkter Beleuchtung vom Königsplatz das Foyer, anderseits der Sitzungssaal legt.

*Z. Gorgolewski* in Berlin hat das Wagniss durchgeführt, den Sitzungssaal sozusagen an die Fassade 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 Vestibül 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 Fassaden 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 sud du 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 leviers 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 niveling 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, reconnu 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 leviers à la planchette avec niveling 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 nivellages 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.)