

Zeitschrift: Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes
Band: 16 (1890)
Heft: 6 & 7

Artikel: Tramway de Berne
Autor: A.V.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-15713>

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: 12.04.2026

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

rentrer dans le devis voulu. Le projet *Hic*, entre autres, n'est pas loin d'être exécutable pour le prix donné au programme. Les autres projets peuvent également être ramenés aux données du devis, sauf les projets : *A toi beau pays de Vaud* et *Nous*. Le jury reconnaît donc qu'avec des modifications, qu'il est possible de faire, il y a dans les projet primés des projets exécutables dans les limites du devis.

Question IV^{me}. — Tout projet ayant son motif principal sur la place de la Riponne est compatible avec le maintien de la Grenette. Le projet *Hic* est tout à fait compatible avec le maintien de la Grenette, le projet *Nous* l'est aussi quoique dans une moindre mesure. Les autres entraînent la démolition de la Grenette si l'on veut les exécuter tels quels.

Telles sont les appréciations du jury au sujet du concours pour l'édifice de Rumine.

En vous remerciant de la confiance que vous nous avez accordée, nous vous souhaitons une pleine réussite dans votre belle entreprise et nous vous présentons, Monsieur le syndic et messieurs, l'assurance de notre haute estime.

Le Secrétaire du jury,
H. GOLLIEZ, prof.

Le Président du jury,
S. CUÉNOUD.

Les membres du jury :

H. AUER ; — A. HIRSCH ; — L. HOFFMANN ; — G. LASIUS ;
H. P. NÉNOT ; — E. RUFFY.

Donnons encore, pour compléter, les noms des auteurs des projets primés :

Second prix, *Taureau Farnèse* : M. GASPARD ANDRÉ, architecte, à Lyon.

Troisième prix, *Hic* : M. D. DEMIERRE, architecte, à Paris.

Première prime, *Nous* : MM. HENRI LEGRAND et GASTON LEROY, architectes, à Paris.

Seconde prime, *A toi beau pays de Vaud* : MM. RICHARD KUDER et JOSEPH MÜLLER, architectes, à Strassbourg.

Troisième prime, *Léman* : M. B. RECORDON, architecte, à Lausanne.

Quatrième prime, *A 298* : M. EMILE HAGBERG, architecte, à Berlin.

TRAMWAY DE BERNE

Traduit de la *Schweizerische Bauzeitung*.

Le 1^{er} octobre a eu lieu l'ouverture du tramway à air comprimé établi entre la fosse aux ours et le cimetière de Bremgarten sur 3 kilomètres de longueur.

Ce tramway a une voie de 1 m. de largeur et est actionné par le système Mekarski.

La hauteur à franchir est un peu supérieure à 34 m., ce qui donne une pente moyenne de 11,4 pour mille. La pente maximale est de 56,5 pour mille sur une longueur de 130 m.

Pour les neuf voies d'évitement on a adopté des courbes de 30 m. de rayon, partout ailleurs elles n'ont pas moins de 50 m. de rayon.

Les wagons automobiles vides pèsent 6800 kg. et présentent 16 places assises et 12 places debout. Ils sont chargés à la

station de départ, près de la fosse aux ours, de deux mètres cubes d'air comprimé à 30 atmosphères, fournis par une turbine de 50 chevaux.

La vitesse de la marche des trains est de douze kilomètres par heure dans l'intérieur de la ville, elle atteint cinquante kilomètres au dehors.

Il y a un départ toutes les dix minutes ce qui exige sept wagons en marche simultanée.

La taxe est de 10 centimes entre la fosse aux ours et la gare ainsi que de ce point à l'extrémité de la ligne près du cimetière.

Les frais d'établissement ont atteint 410 000 francs, soit environ 137 000 francs par kilomètre. A. V.

SOCIÉTÉ VAUDOISE DES INGÉNIEURS

ET DES ARCHITECTES

Course du 30 août 1890.

La course appointée pour le 30 août à la Gryonne a eu lieu malgré le temps déplorable qu'il avait fait la veille. Ceux qui ne se sont pas laissés effrayer par la pluie ont été récompensés, car ce jour-là le temps a été très agréable. Six membres seulement avaient répondu à l'appel. Nous avons eu le bonheur d'avoir au milieu de nous, pour cette course, M. Boulé, inspecteur général des ponts et chaussées ; M. J. Michel, ingénieur en chef de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ; M. du Bois, ingénieur en chef, et MM. Delabecque et Legay, ingénieurs des ponts et chaussées de la Haute-Savoie.

On est monté en voiture à Gryon où après une collation on a rejoint les travaux de la correction au pont des Planches, sous Arveye. De là on a suivi le cours de la Gryonne jusqu'à la Coulaz et visité les nombreux barrages et travaux de défense de berges exécutés d'une manière si remarquable et qui ont si bien réussi. Les membres de la société qui n'avaient pas vu ce cours d'eau depuis quelques années ont pu s'assurer de cette réussite, de la consolidation des berges et des ravines et de la diminution remarquable des charriages de ce torrent. En descendant on a pu, depuis les Devens, jeter un coup d'œil sur la correction et canalisation de la Basse-Gryonne, et s'assurer de la réussite complète de l'œuvre, cela surtout puisque nous visitons ce cours d'eau un jour de crue. Un cordial et gai repas réunissait toute la société le soir à Bex jusqu'au départ des derniers trains.

Nos remerciements à notre collègue, M. Payot, pour la peine qu'il a prise pour l'organisation de cette course. J. M.

ÉCHANGE AVEC LE BULLETIN

Nous nous faisons un plaisir d'annoncer aux membres de notre Société que M. le conseiller de commission Glaser, à Berlin, a bien voulu échanger avec notre *Bulletin* l'excellente publication qu'il dirige sous le nom de *Glaser's Annalen für Gewerbe und Industrie*. Cette publication qui compte parmi les meilleures de ce genre en Allemagne sera déposée à notre bibliothèque. Elle est surtout bien renseignée dans les questions de constructions mécaniques, de chemins de fer et de métallurgie, et nous ne pouvons que remercier M. Glaser d'avoir bien voulu consentir à cet échange avec notre modeste *Bulletin*.