**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande

**Band:** 33 (1907)

**Heft:** 15

## 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:** 09.12.2025

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

33me Année. 10 août 1907. N° 15.

# Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES. — Paraissant deux fois par mois.

Rédacteur en chef: P. MANUEL, ingénieur, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Secrétaire de la Rédaction : Dr H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE: *Les Chemins de fer électriques veveysans* (suite), par M. Ryncki, ingénieur. — *Les Constructions scolaires en Suisse* (planches 5, 6 et 7). — **Divers :** Tunnel du Simplon : Construction de la seconde galerie. — *Bibliographie.* — Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne : Offre d'emploi.

## Les Chemins de fer électriques veveysans.

Par V. RYNCKI, directeur de la Compagnie.

*(Suite)*[1].

*Pont en maçonnerie sur la Baie de Clarens.* — Ce pont a une longueur totale de 79 mètres. Pour des raisons d'économie, il a été établi dans une courbe de 60 mètres de rayon. Il est en palier et comprend cinq arches de 5m,60 de rayon.

La hauteur de la voie au-dessus du torrent est de 26m,10 et la plus haute pile mesure 19 mètres jusqu'à la naissance de la voûte. Les piles sont couronnées par une assise en pierre de taille servant de retombée aux arches. Celles construites dans le lit du torrent sont protégées à l'amont par deux contreforts en maçonnerie.

La largeur du pont entre tympans est de 3m,50 et deux passerelles, avec garde-corps, l'une de 1 mètre et l'autre de 0m,30, constituées par un platelage supporté par des ancrages métalliques donnent à cet ouvrage une largeur totale de 4m,80 à hauteur de plateforme (fig. 4).

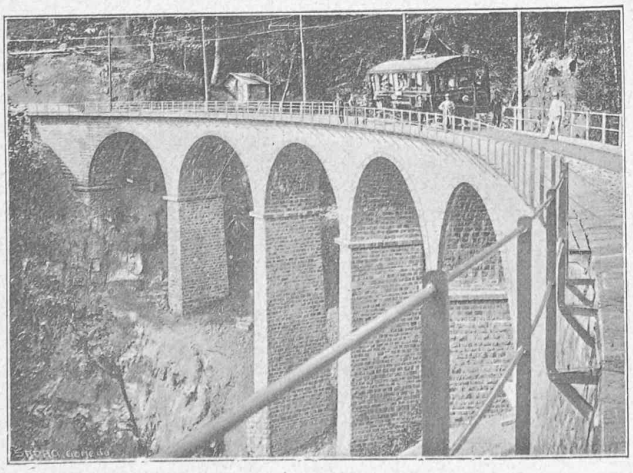

Fig. 5. — Pont sur la Baie de Clarens.

[1] Voir N° du 25 juillet, page 161.

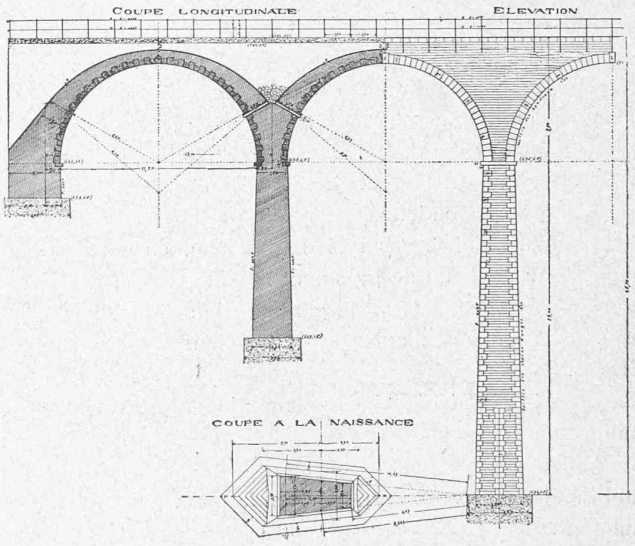


Fig. 4. — Pont sur la Baie de Clarens
Coupe longitudinale.

La maçonnerie a été traitée avec sobrieté, celle des piles montée par assises horizontales est arrêtée par des chaînes d'angle en moellons piqués de 3 cm. de saillie.

Les bandeaux des voûtes sont également en moellons piqués, entourés d'une large ciselure (fig. 5).

Ces matériaux proviennent en partie des carrières de grès des environs du village de St-Légier et des carrières à proximité de la voie.

Les fondations des deux piles principales comportent un bloc homogène de béton de ciment d'environ 4 mètres de hauteur, encastré dans un sol graveleux.

Des enrochements, jetés à la main, protègent ces fondations contre les érosions du torrent et, pour éviter d'être emportés par le courant, lors des fortes crues, ils sont reliés les uns aux autres par de solides amarres.

Des tours en bois, établis à proximité des piles et reliés par des planchers, formaient un échafaudage sur toute la longueur du pont et sur lequel circulaient les wagons pour l'approvisionnement des matériaux.

*Viaduc du Fenil.* — La ligne Vevey-Châtel-St-Denis franchit la Veveyse en Fenil sur un viaduc métallique