

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 35 (1909)
Heft: 2

Vereinsnachrichten

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: 24.04.2026

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

Station de *Lutry*. Extension de la station et suppression du passage à niveau au km. 4,584. Devis du 29 février 1908 Fr. 196 000. *L'exécution est ajournée.*

Croy-Vallorbe. Assainissement de la partie supérieure du « Coteau du Day » entre « Praz-Matthey » et les « Champs du Bois ». Devis approximatif Fr. 200 000. Déjà dépensé Fr. 30 000. Dépense en 1909 Fr. 10 000.

Gare de *Vallorbe*. a) Extension (première période). Crédit alloué Fr. 1 400 000. Déjà dépensé Fr. 1 370 000. Reste Fr. 30 000. b) Extension des voies pour le service des marchandises loco. Devis Fr. 93 000. Déjà dépensé Fr. 73 000. Reste Fr. 20 000.

Gare d'*Yverdon*. Remplacement par un passage inférieur des passages à niveau sur les deux rives du « Canal oriental ». Devis Fr. 90 000. Subvention de la commune Fr. 15 000. Reste à la charge des C. F. F. Fr. 75 000. Déjà dépensé Fr. 60 000. Reste Fr. 15 000. Les hautes eaux du lac ont empêché d'exécuter les fondations l'hiver dernier.

Station de *Serrières*. Extension de la station et construction d'une halle neuve, avec quai pour les marchandises loco. Devis du 7 mai 1904 Fr. 211 400. A déduire subvention de la commune Fr. 10 600. Reste à la charge des C. F. F. Fr. 200 800. Majoration par suite d'extension du projet primitif, après entente avec les autorités cantonale et communale Fr. 289 200. Devis du 1^{er} juin 1907 Fr. 490 000. Déjà dépensé Fr. 290 000. Reste Fr. 200 000.

Gare de *Neuchâtel*. Extension selon projet approuvé le 4 juin 1902 par le Département fédéral des chemins de fer. Devis Fr. 1 265 000. Déjà dépensé Fr. 730 000. Dépense en 1909 Fr. 20 000. Le projet doit être agrandi sur plusieurs points, en particulier en raison de l'établissement prévu de la double voie entre Neuchâtel et Neuveville.

Station de *Travers*. Extension des voies. Devis Fr. 175 000. Dépense en 1909 Fr. 30 000.

Lausanne-Conversion. Remplacement du passage à niveau de « Chissiez » par une passerelle et un chemin latéral. Devis Fr. 50 000. Déjà dépensé Fr. 5 000. Reste Fr. 45 000.

Station d'*Oron*. Extension du service des marchandises. Devis Fr. 95 000. Déjà dépensé Fr. 75 000. Reste Fr. 20 000.

Station de *Vauderens*. Extension de la station et remplacement d'un passage à niveau par un passage inférieur. Devis Fr. 270 000. Déjà dépensé Fr. 200 000. Reste Fr. 70 000.

Gare de *Fribourg*. Remplacement du passage à niveau de Tivoli par un passage inférieur. Devis Fr. 90 000. Dépense en 1909 Fr. 90 000. Le projet doit encore être remanié; il est à présumer que le devis sera augmenté.

Station de *Payerne*. Extension de la station, construction et transformation de bâtiments. Crédit alloué Fr. 1 163 200. Déjà dépensé Fr. 50 000. Dépense en 1909 Fr. 150 000.

Station de *Châtres*. Passerelle par dessus les voies, en commun avec la Directe Berne-Neuchâtel. Devis Fr. 15 000. Déjà dépensé Fr. 10 000. Reste Fr. 5 000.

Station d'*Aarberg*. Extension du service des marchandises. Devis Fr. 52 000. Déjà dépensé Fr. 40 000. Reste Fr. 12 000.

Double voie *Villeneuve-Aigle*, avec aménagement des stations de Roche, Yverne et Aigle; longueur 9,970 km. Montant du devis Fr. 970 000. Déjà dépensé Fr. 910 000. Reste Fr. 60 000. Pour 1909, il ne reste plus qu'à agrandir les installations pour

le service des marchandises, à construire les quais aux voyageurs et à poser quelques voies à la station d'Aigle.

Double voie *Aigle-St-Maurice*, avec aménagement des stations de St-Triphon et de Bex, établissement d'un poste de bifurcation aux « Paluds » et construction d'un deuxième pont sur le Rhône; longueur 12,222 km. Crédit alloué Fr. 1 850 000. Déjà dépensé Fr. 1 500 000. Dépense en 1909 Fr. 100 000. Les appareils d'enclanchement doivent être posés en 1909 à St-Triphon et Bex.

Double voie *St-Maurice-Martigny*, avec aménagement des stations d'Evionnaz et Vernayaz; longueur 14,939 km. Crédit alloué Fr. 1 690 000. Déjà dépensé Fr. 400 000. Dépense en 1909 Fr. 500 000. La double voie sera mise en exploitation en 1909.

Double voie *Martigny-Riddes*, avec aménagement des stations de Charrat-Fully, Saxon et Riddes; longueur 13,116 km. Devis Fr. 1 400 000. *L'exécution est ajournée.*

Double-voie *Daillens-Bofflens*, avec aménagement de la bifurcation de Daillens et des stations de La Sarraz et Arnex; longueur 10,548 km. Crédit alloué Fr. 1 470 000. Déjà dépensé Fr. 1 390 000. Reste Fr. 80 000. La seconde voie sera mise en exploitation encore en 1908, ce qui fait que la double voie sera complètement établie entre Lausanne et Vallorbe. Pour 1909, il ne reste plus à exécuter que des travaux de parachèvement.

Double voie *Neuchâtel-St-Blaise*, avec transformation de la station de St-Blaise; longueur 4,035 km. Devis Fr. 880 000. Dépense en 1909 Fr. 100 000.

Double voie *Vauderens-Siviriez*, avec extension de la station de Siviriez; longueur 4,882 km. Devis Fr. 715 000. Déjà dépensé Fr. 100 000. Dépense en 1909 Fr. 200 000. On a commencé à reconstruire la maçonnerie dans le tunnel de Vauderens, ce qui doit se faire avant les autres travaux.

Téléphones neufs. *Puidoux-Chevbres-Palésieux*. Fr. 3000.

Bloc-système. a) *Lausanne-La Conversion-Lutry*. Fr. 40 000.

b) *Auvernier-Vauseyon*, avec poste intermédiaire à Serrières, Fr. 45 000. Total Fr. 85 000. Déjà dépensé Fr. 45 000. Reste Fr. 40 000. (A suivre).

SOCIÉTÉS

Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

2^{me} séance ordinaire, le mardi 29 décembre 1908, à 8¹/₄ heures du soir, au Café du Musée.

Présidence: M. G. Epitoux, architecte, président.

Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

MM. Charles Andréen et Albert Weiss, architectes, sont proclamés membres de la Société.

M. Léon Orlandi, ingénieur, est présenté par MM. P. Rychner et Ch. Petitat, ingénieurs.

Concours de Pully: Il est donné connaissance à l'assemblée d'une infraction au programme de concours pour une maison d'école, à Pully. Les plis contenant les noms des auteurs des projets ont été ouverts avant le délai fixé.

Après une longue discussion, l'assemblée décide d'envoyer, avec l'appui du jury, une lettre ouverte aux journaux protestant contre cette façon d'agir.

Salle du Cercle de Beau-Séjour: M. le Président donne la parole à M. Deluz, ingénieur, qui renseigne les membres présents sur le prix de location et sur la capacité de cette salle.

Le Comité est chargé d'une nouvelle étude et rapportera à la prochaine séance.

Rapport sur la revision du Règlement de la police des constructions, spécialement sur les canaux de cheminées : M. Verrey, architecte, président de la Commission pour cette étude, propose d'ajourner son rapport à une année ou deux afin de pouvoir contrôler les expériences faites concernant les canaux de cheminées. Adopté.

M. Verrey invite les architectes à lui communiquer leurs observations et les résultats des expériences obtenus dans ce domaine.

M. le Président met ensuite à la disposition des intéressés le règlement des principes à observer dans l'organisation des concours d'architecture, adopté, à Berne, par l'assemblée des délégués de la Société suisse des ingénieurs et architectes. A cette occasion, M. Meyer, architecte, soulève la question de savoir si l'on ne devrait pas s'en tenir à notre règlement actuel pour les concours du canton de Vaud et n'appliquer ce nouveau règlement qu'aux concours étrangers seulement. Vu l'importance de la question, il est décidé de renvoyer une discussion sur ce sujet à la prochaine séance.

La parole est enfin donnée à M. Develey, ingénieur en chef, qui nous entretient du *1er Congrès international de la route, à Paris*. Le but fondamental de ce congrès était d'étudier l'aménagement des routes en vue de leur adaptation aux nouveaux modes de locomotion, disons aux automobiles.

Les questions suivantes y furent traitées en deux sections, à savoir :

I^{re} section : Construction et entretien. 1^{re} question : La route actuelle. 2^{me} question : Procédés généraux d'entretien. 3^{me} question : Lutte contre l'usure et la poussière. 4^{me} question : La route future.

II^{me} section : Circulation et exploitation. 5^{me} question : Effets des nouveaux modes de locomotion sur les chaussées. 6^{me} question : Effets des chaussées sur les véhicules. 7^{me} question : Signaux de la route. 8^{me} question : La route et les services de transports mécaniques.

M. Develey termine cette intéressante causerie par la lecture d'un poème intitulé : *La route*, à propos dit par M^{me} Bartet à la représentation de gala donnée à la Comédie-Française, le 14 octobre 1908, en l'honneur du Congrès de la route.

L'exposé très clair et très écouté de M. l'ingénieur Develey est vivement applaudi.

La séance est levée à 10 heures. Etaient présents : une trentaine de membres.

BIBLIOGRAPHIE

Handbuch für Eisenbetonbau. F. von Emperger, ingénieur. IV^e volume, II^e partie. Wilh. Ernst, éditeur. Prix relié 17 Mk.

Cet ouvrage, continuant la revue des travaux en béton armé, s'occupe ici des silos, cheminées et bâtiments d'usines. Les renseignements utiles abondent concernant les silos qui varient suivant leurs nombreuses destinations. Cette construction complexe est abondamment illustrée. Quelques exemples semblent compliqués comme armature, mais la plupart montrent le besoin d'une construction monolithique et bien liée pour faire face aux nombreux imprévus de ce genre de bâtisses. D'autres indiquent en plus le sens esthétique de leurs constructeurs, ainsi ceux de Zurich, par la saillie de leur musculature, et ceux de Düldegingen, par leur forme bien équilibrée. On se rend compte

que le silo, comme le pont, du fait de sa liberté de développement, prête à des formes moins banales que bien d'autres constructions. Dommage que cette recherche préoccupe peu et qu'on voie aussi des objets fort disgracieux.

Le chapitre des hautes cheminées réserve moins d'imprévu et les variantes sont dans le coffrage plus que dans la forme. Notons du moins la constatation que le fût cylindrique, ici seul économique, n'a pas les désavantages qu'on lui supposait et que ses nombreuses applications satisfont leurs propriétaires. Il est clair que, ce point mis à part, la cheminée en béton armé n'a guère que des avantages sur ses concurrentes, surtout du moment qu'on la fait à double enveloppe. A noter, en passant, la curieuse patente Künzell qui prévoit comme armature un tuyau à circulation d'air et récupération de chaleur.

Les bâtiments d'usines enfin occupent la troisième partie du volume. Nous y rencontrons quantité de beaux exemples et d'idées saines, mais aussi des paradoxes, tels que voûtes en béton armé sous-tendues par des tirants en fer nu. On y sent aussi le poids des normes prussiennes et, à l'occasion, la tendance à les contourner. La construction cherche à se défendre. Mais l'autorité devrait se dépréoccuper de questions de calculs pour assainir la concurrence elle-même. L'ingénieur pourrait alors un peu oublier l'homme d'affaires pour penser plus à sa responsabilité personnelle, poussé par un contrôle libéral, quoique sérieuse.

Mais, en définitive, le volume est bon conseiller, les renseignements abondent et leur choix est si varié que toute question semble devoir y trouver une réponse. Le regret vient seulement que le meilleur est souvent un peu cher.

A. P.

Tunnel du Lötschberg.

Longueur : 13 735 m.

Etat des travaux au 31 décembre 1908.

	Côté Nord		Total des 2 côtés.
	Kandersteg	Goppenstein	
Galerie de base.			
Longueur au 30 novembre 1908	m. 2675	2908	5583
» au 31 décembre 1908	» 2675	3052	5727
» exécutée en décembre 1908	» 0	144	144
Journées d'ouvriers hors du tunnel	7775	10637	18412
» » dans le tunnel	12193	26569	38762
» » ensemble	19968	37206	57174
Moyenne journalière d'ouvriers hors du tunnel	277	380	657
» » » dans le tunnel	469	949	1418
» » » ensemble	746	1329	2075
Température du rocher à l'avancement. °C.	—	26	—
Volume d'eau sortant du tunnel . . l. sec.	75	28	—

Observations.

Côté Nord. L'avancement a été suspendu. On travaillait aux abatages et au revêtement du tunnel.

Dans la vallée de Gastern on a dû modifier dans les deux tericks de sondage les installations pour permettre des sondages à chute libre; d'autre part, à cause de la sécheresse, on a établi une conduite d'eau d'une longueur de 1200 mètres.

Côté Sud. La galerie d'avancement a traversé les schistes cristallins. La direction des couches est N. 52° E. et l'inclinaison 68° vers Sud.

On a percé 144 m. à la perforation mécanique, c'est-à-dire en moyenne 5,14 m. par jour de travail. Quatre perforatrices Ingersoll à percussion étaient en marche. Les travaux étaient suspendus à Sainte-Barbe et à Noël.