

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 36 (1910)
Heft: 20

Artikel: VIIIe Exposition suisse d'agriculture Lausanne, 10-19 septembre 1910
Autor: Marguerat, L.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-81461>

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: 13.01.2026

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

de colonnes engagées, d'ordre ionique, entre lesquelles des plaques de marbre vert portent les noms des principaux artistes genevois : peintres, sculpteurs, émailleurs et graveurs en médailles ; elle est surmontée par trois motifs de sculpture dus au ciseau de M. Amlehn, statuaire à Sursée. A l'intérieur, les étages sont desservis par un escalier à double rampe dont la cage mesure 30 m. de longueur sur 8 m. de largeur.

Le chauffage central à basse pression a été installé par la Société Calorie et la ventilation des salles se fait au moyen d'une prise d'air provenant d'un tunnel construit dans le sous-sol ; cet air, après avoir passé par des filtres, est envoyé, grâce à l'action d'une turbine mue par l'électricité dans des canaux verticaux qui le conduisent à destination.

Le dispositif, l'aménagement et la décoration des salles ont été arrêtés, en collaboration avec l'architecte, M. Marc Camoletti, par le directeur général et les conservateurs de chacune des sections intéressées.

Le rez-de-chaussée inférieur est affecté aux Arts décoratifs et à la bibliothèque, le rez-de-chaussée supérieur aux Collections archéologiques et historiques, aux Collections Fol, à la Salle des armures et au Relief de Genève, avec une salle spéciale pour la Sculpture moderne ; le Cabinet de numismatique et les chambres du château de Zizers occupent l'entresol, et le premier étage est tout entier consacré aux Beaux-Arts. Enfin, tandis qu'une vaste salle est destinée, dans le sous-sol, à l'intéressante série des vues du vieux Genève, les portiques de la cour intérieure constituent pour l'Epigraphie, l'emplacement le plus favorable que l'on puisse souhaiter.

Nous reproduisons aux planches 7, 8, 9 et 10 quelques vues du nouveau musée et nous en publierons dans notre prochain numéro les plans, coupes, etc.

VIII^e Exposition suisse d'Agriculture Lausanne, 10-19 septembre 1910.

Par M. L. MARGUERAT, ingénieur.

(Suite ¹).

B. Transport du bétail.

Comme nous l'avons dit ci-dessus, la gare de Lausanne n'était guère en mesure de faire face au trafic exceptionnel provoqué par l'Exposition ; il ne pouvait donc être question d'y recevoir le gros bétail (races chevaline et bovine) qu'on attendait en grand nombre.

La gare de Renens, par contre, eût été fort bien aménagée dans ce but ; mais le Comité de l'Exposition ne put se ranger à cette combinaison par suite de la trop grande distance à parcourir pour un bétail de choix.

Il fallait donc trouver un moyen terme. Grâce à l'obligeance de la Commune de Lausanne (Services Industriels), les Chemins de fer fédéraux furent autorisés à se servir des voies de l'Usine à Gaz, en Malley, à mi-chemin entre Renens et Lausanne.

On réalisait ainsi d'un même coup l'avantage d'un emplacement favorable, facilement accessible sans traverser les voies à niveau, pas trop éloigné du champ de l'Exposition et permettant d'éviter la procession de ce nombreux bétail au travers des rues de la ville.

Cet emplacement choisi, il restait à l'aménager en vue de la réception des trains complets et du déchargement du bétail. Les C.F.F. construisirent dans ce but un grand quai provisoire, à l'amont des voies de Malley, du côté Lausanne. Ce quai avait une longueur de 150 m. environ, permettant le déchargement de 15 à 16 wagons simultanément.

La question d'installation réglée, il restait à organiser les transports eux-mêmes. Ceux-ci étaient plus faciles à prescrire que le transport des marchandises, car ces derniers étaient échelonnés sur plusieurs semaines, tandis que le bétail devait arriver dans la totalité le même jour.

Le système des collecteurs fut ici encore appliqué, dans ce sens que les wagons de bétail furent récoltés dans les gares, sur une ligne donnée, par un train de marchandises ordinaire, puis ensuite groupés et dirigés sur Renens par un train spécial. Dans les contrées où le gros bétail était particulièrement abondant, le train spécial lui-même faisait l'office de collecteur.

Comme pour l'expédition des marchandises, des instructions précises furent données aux exposants du bétail, au sujet du chargement à la gare expéditrice et de l'heure de départ du train collecteur.

Toutes les lignes aboutissantes — et spécialement les voies étroites — reçurent les renseignements utiles, afin que le bétail qu'elles avaient à transporter fût amené à temps à la gare de jonction, et que le transbordement puisse s'effectuer sans retarder le train collecteur.

Nous indiquons dans le tableau ci-dessous le détail de ces trains de bétail, leur provenance, le nombre de wagons et de têtes de bétail (races bovine et chevaline), ainsi que l'heure d'arrivée à Renens, le 9 septembre :

N° du train	Arrivée à Renens	Nombre wagons	Nombre têtes	Provenance
7050	400 h.	29	70	Ligne d'Olten - Berne et Olten-Lucerne ;
930	5,00 h.	34	111	Rheinthal, Grisons, lac de Zurich ;
852	6,00 h.	29	152	Emmenthal, S.-O.-B., V ^e Arrondissement ;
942	7,00 h.	27	106	Suisse orientale ;
7122	9,10 h.	14	57	Ligne du Simplon et aboutissantes ;
7044	10,45 h.	40	101	Ligne de Berne et la Broye et aboutissantes ;
3204	1,15 s.	11	20	Ligne de Neuchâtel et aboutissantes ;
7052	2,30 s.	32	168	Oberland et Simmenthal ;
628	4,48 s.	23	80	Jura neuchâtelois et Jura bernois ;
Divers	—	23	54	Trains ordinaires et différentes lignes ;
Total		262	919	

A ce total, nous devons ajouter encore 5 wagons avec 19 têtes reçus directement en gare de Lausanne, ce qui porte à 938 le nombre de têtes de gros bétail reçu pour l'Exposition.

¹ Voir N° du 10 octobre 1910, page 227.

Jusqu'à maintenant — et cela avec intention — nous n'avons parlé que du gros bétail.

Le *petit bétail* était beaucoup moins important et se répartissait du reste à l'arrivée sur deux jours consécutifs. Le 8 septembre pour la Suisse romande et le 9 pour le reste de la Suisse.

Cette combinaison facilitait le service du camionnage et permit d'effectuer le déchargement en gare même de Lausanne, sur les voies de Jurigoz.

Nous ne nous étendrons pas sur ces transports qui ne présentent du reste aucune particularité spéciale. Disons seulement que le petit bétail des Arrondissements I et II des C. F. F. et des lignes qui y aboutissent fut transporté par les trains ordinaires, également dans des wagons collecteurs ou des wagons complets; quelques têtes isolées dans les fourgons des trains omnibus.

Le petit bétail du reste de la Suisse fut groupé séparément dans des wagons spéciaux et dirigé sur Renens par les mêmes trains que le gros bétail. Un train spécial amena ensuite ces wagons sur Lausanne pour le déchargement.

Au total, la gare de Lausanne reçut 722 têtes de petit bétail dans 77 wagons entre les 8 et 9 septembre.

Pour terminer avec le bétail, nous devons ajouter que tous les wagons reçus (env. 350), ont dû naturellement être traités, après déchargement, conformément aux prescriptions fédérales. C'est-à-dire que chaque wagon a dû être *nettoyé* à fond, puis *lavé* avec de l'eau sous pression, et enfin *désinfecté*. Cette simple énumération montre suffisamment le travail *considérable* qui a dû s'effectuer dans un délai excessivement court.

En ce qui concerne le *retour du bétail*, le 20 septembre, des mesures analogues ont été prises. Nous nous dispensons par conséquent de plus de détails à ce sujet et nous nous bornons à résumer ces transports dans le tableau ci-après :

N° du train	Départ Renens	Nombre wagons	Nombre wagons	Destination
861	12,00 h. (nuit)	38	148	Suisse orientale ;
863	2,00 h.	33	114	Rive gauche du lac de Zurich, Ziegelbrücke et au-delà.
865	4,00 h.	31	137	Emmenthal et au-delà.
867	6,07 h.	29	81	Berne-Olten, Olten-Lucerne.
7213	8,05 h.	36	96	Lausanne-Bienne et au-delà et lignes aboutissantes.
869	10,02 h.	32	149	Simmenthal, Oberland.
7051	12,00 h. (midi)	39	105	Lausanne-Berne et Broye et lignes aboutissantes.
3133	1,02 s.	16	75	Ligne du Simplon et aboutissantes.
Divers	—	9	10	Trains ordinaires pour différentes lignes.
Total		263	915	

Avant de terminer cette deuxième partie, nous devons mentionner encore, pour être complet, les arrivages de *voailles, lapins*, etc.

Ceux-ci ont été reçus par la gare de Lausanne et représentent au total 383 colis.

(A suivre).

Concours pour un bâtiment des postes et télégraphes, à St-Blaise¹.

20 projets ont été présentés. Le jury n'a pas décerné de premier prix.

II^e prix (Fr. 800) au projet « Deux Solutions », de MM. *Prince* et *Béguin*, architectes, à Neuchâtel.

III^e prix ex-æquo (Fr. 600) au projet « Jean-Louis », de M. *R. Convert*, architecte, à Neuchâtel, et au projet « Rive de l'herbe », de MM. *Zweiacker* et *Dubois*, architectes à St-Blaise et à Lausanne.

Tous les projets présentés ont été exposés du 9 au 16 octobre, à St-Blaise.

Nous publierons dans nos prochains numéros le rapport du jury et une reproduction des projets primés.

BIBLIOGRAPHIE

Rivista Tecnica della Svizzera italiana. Organo della società ticinese degli ingegneri ed architetti. Pubblicazione mensile. — Redazione : A. *Marazzi*, architetto, Lugano.

Nous avons le plaisir de saluer un nouveau journal suisse, la *Rivista tecnica*, organe de la Société tessinoise des ingénieurs et des architectes. Cette publication a pour but de faire connaître les travaux exécutés dans la Suisse italienne en matière d'architecture, de beaux-arts, de génie civil, de mécanique, d'électricité, etc., et de travailler à la prospérité industrielle et économique du Tessin, en dehors de toute préoccupation politique.

Nous faisons des vœux pour la prospérité de notre nouveau confrère.

Tunnel du Loetschberg.

Longueur: 14 536 m.

Etat des travaux au 30 septembre 1910.

	Galerie de base.		Total des 2 côtés
	Côté Nord Kandersteg	Côté Sud Goppenstein	
Longueur au 31 août 1910.	m. 5676	6012	11629
» au 30 septembre 1910	» 5904	6146	12050
» exécutée en septembre 1910	» 228	134	362
Température du rocher à l'avancement. °C.	20,7	34	—
Volume d'eau sortant du tunnel . l.-sec.	357	62	—

Observations.

Côté nord. — La galerie de base a traversé le granit de Gastern, le granit aplitique et en partie riche en quartz et contenant du mica plus ou moins transformé. Le granit de Gastern est compact, la variété de granit riche en quartz fortement et irrégulièrement fissuré.

On a percé à la perforation mécanique 228 m. de galerie de base, ce qui donne un progrès moyen de 7,86 m. par jour de travail. 4-5 perforatrices à percussion Meyer étaient en fonction.

Côté Sud. — La galerie de base a traversé le granit riche en quartz aux intrusions moins fréquentes de porphyre quartzifère et d'aplite. La roche est compacte et fissurée irrégulièrement.

La galerie de base a été percée à la perforation mécanique sur 134 m., ce qui donne un progrès moyen de 4,47 m. par jour de travail. 4 perforatrices à percussion Ingersoll étaient en marche.

¹ Voir N° du 25 août 1910, p. 189.