

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 40 (1914)  
**Heft:** 18

## Wettbewerbe

### 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:** 22.01.2026

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

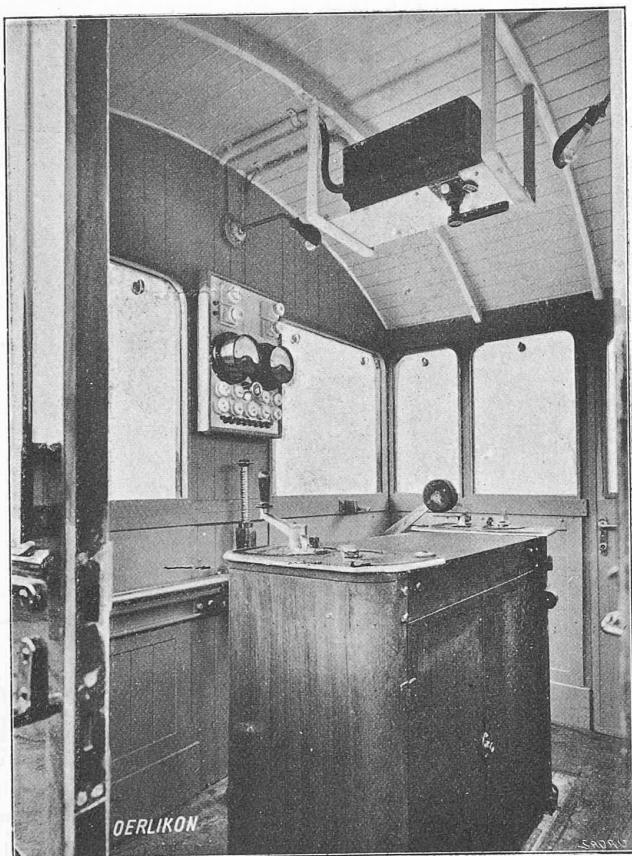


Fig. 4. — Cabine du mécanicien.

Effort de traction correspondant, mesuré à la jante des roues : 1650 kg.

Vitesse correspondante : 16,35 km./h.

Rapport de transmission de l'engrenage : 1 : 5.

Pour le service des manœuvres, ce rapport sera porté à 1 : 6 environ.

Le corps du moteur est formé d'un seul bloc d'acier fondu. Les deux parties de la boîte d'engrenage peuvent être séparées facilement. Tous les paliers sont pourvus de graisseurs à huile ; les roues dentées sont lubrifiées à la graisse consistante. On s'est attaché à assurer par une disposition spéciale du châssis, l'accès aux moteurs qui étant surmontés par la batterie, ne peuvent pas être atteints par le haut. Dans ce but, l'ouverture au-dessus du collecteur a été pratiquée de façon à permettre un accès facile à cet organe et aux brosses. Après avoir ouvert la boîte de l'engrenage et après avoir enlevé les couvercles des paliers d'appuis sur l'essieu, le moteur peut être descendu dans la fosse de nettoyage.

Le controller pour la marche série-parallèle des deux moteurs, les appareils de réglage des résistances et de manœuvres du frein à court-circuit sont recouverts par une plaque formant table sur laquelle sont disposées de chaque côté les manivelles de commande usuelles. L'une de ces manivelles est fixée directement sur les cylindres des contacts tandis que le mouvement de l'autre manivelle est transmis à ces mêmes cylindres par l'intermédiaire de

roues à gorge et de câbles d'acier. Les changements de direction ne peuvent toutefois être commandés que du côté où se trouve le cylindre des contacts. L'espace libre sous la table, entre les deux mécanismes, est occupé par les appareils de mise hors tension du controller, etc. et par un jeu d'outils.

Les résistances de démarrage, qui servent aussi au chauffage en hiver, sont logées dans des caisses, sous le plancher de la cabine, et accessibles en tout temps. En hiver l'air chaud pénètre dans la cabine à travers des ouvertures ad hoc ménagées dans le plancher, tandis que les résistances sont protégées contre le froid venant de l'extérieur par des cloisons amovibles. En été ces cloisons sont retirées et le plancher percé est remplacé par un plancher plein.

La locomotive est munie d'un déclancheur automatique à courant maximum, d'une sirène à signaux, d'un compteur d'ampères-heures, d'un ampèremètre et d'un voltmètre, des interrupteurs et fusibles pour les circuits d'éclairage...

Une prise de courant bipolaire pour connecter la batterie à la conduite de charge de la station est montée à l'extérieur de la locomotive.

L'installation d'éclairage comprend, outre les 2 lampes de la cabine, 6 lampes à réflecteur fixées aux extrémités frontales de la locomotive mais pourvues de câbles flexibles et de fiches qui les rendent amovibles. De plus, des lampes portatives destinées à l'éclairage de la batterie et des autres parties de la locomotive, pourvues de longs câbles, peuvent être branchées sur des prises ad hoc. Le poids de l'équipement moteur est de 5,5 t. environ.

Les 240 éléments de la batterie, d'accumulateurs sont répartis par groupes de 15 dans 16 bacs isolés les uns des autres et solidement calés dans le châssis pour résister aux chocs dans le sens longitudinal et latéral. Ils reposent sur un plancher à revêtement imperméable.

Les dimensions extérieures de chaque élément sont de 210 × 210 mm. sur environ 500 mm. de hauteur.

Le poids de tous les éléments, y compris les bacs, est de 17 tonnes environ.

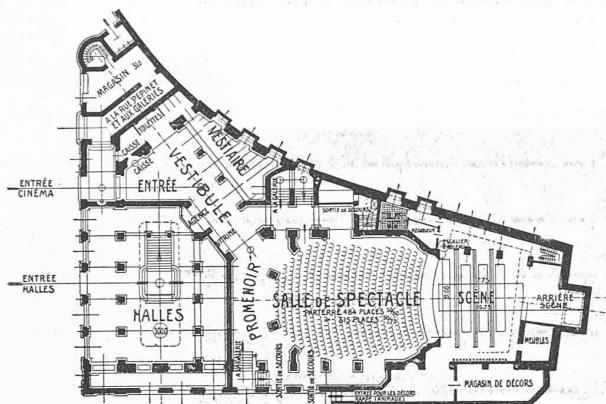
Une de ces locomotives figure à l'Exposition de Berne, dans le groupe du *Matériel roulant des C. F. F.*

#### Concours restreint ouvert par la Société immobilière de l'ancienne Poste, à Lausanne, pour l'utilisation des terrains de l'ancienne Poste.

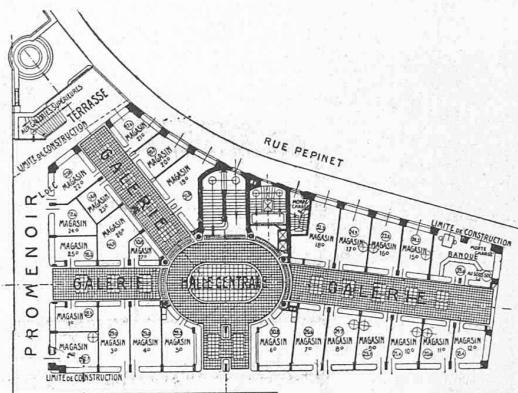
Extrait du programme du concours.

La meilleure esthétique convenant au quartier est exigée pour notre futur bâtiment. La construction doit être traitée de telle sorte que le coût du mètre cube ne dépasse pas Fr. 35.

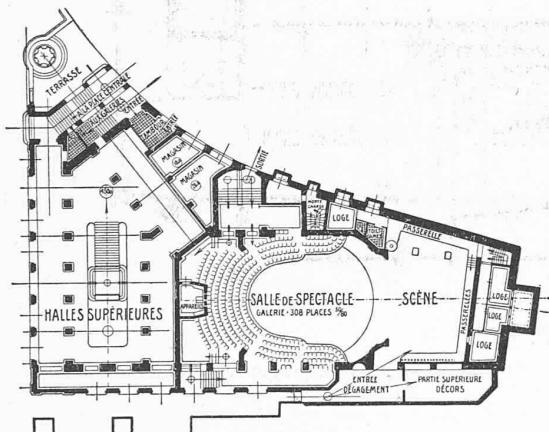
b) La partie essentielle de cette construction, c'est-à-dire le rez-de-chaussée au niveau de la place de St-François-Grand-Pont, comprendra une galerie qui partira probablement du milieu de la façade sud (place St-François) pour



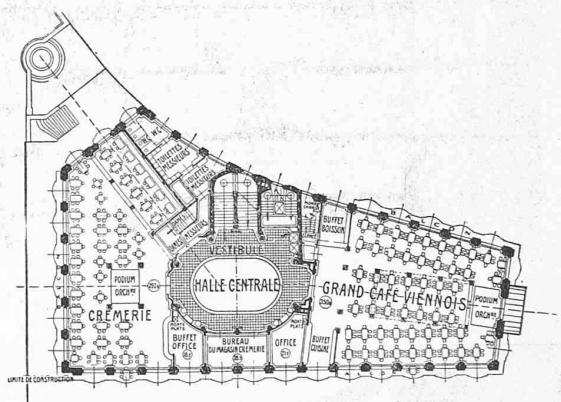
### Plan du rez-de-chaussée inférieur — 1 : 800.



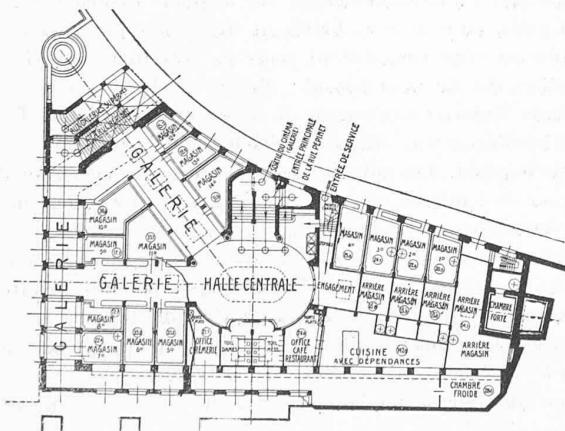
### Plan du rez-de-chaussée — 1 : 800.



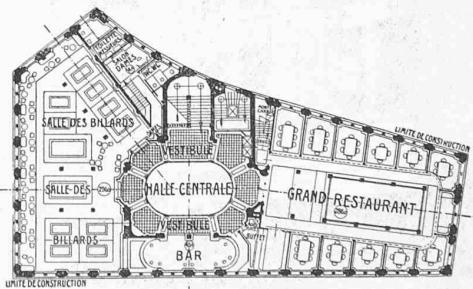
### Plan du 1<sup>er</sup> inférieur — 1 : 800.



### Plan de l'entresol — 1 : 800.



### Plan du 2<sup>me</sup> inférieur — 1 : 800.

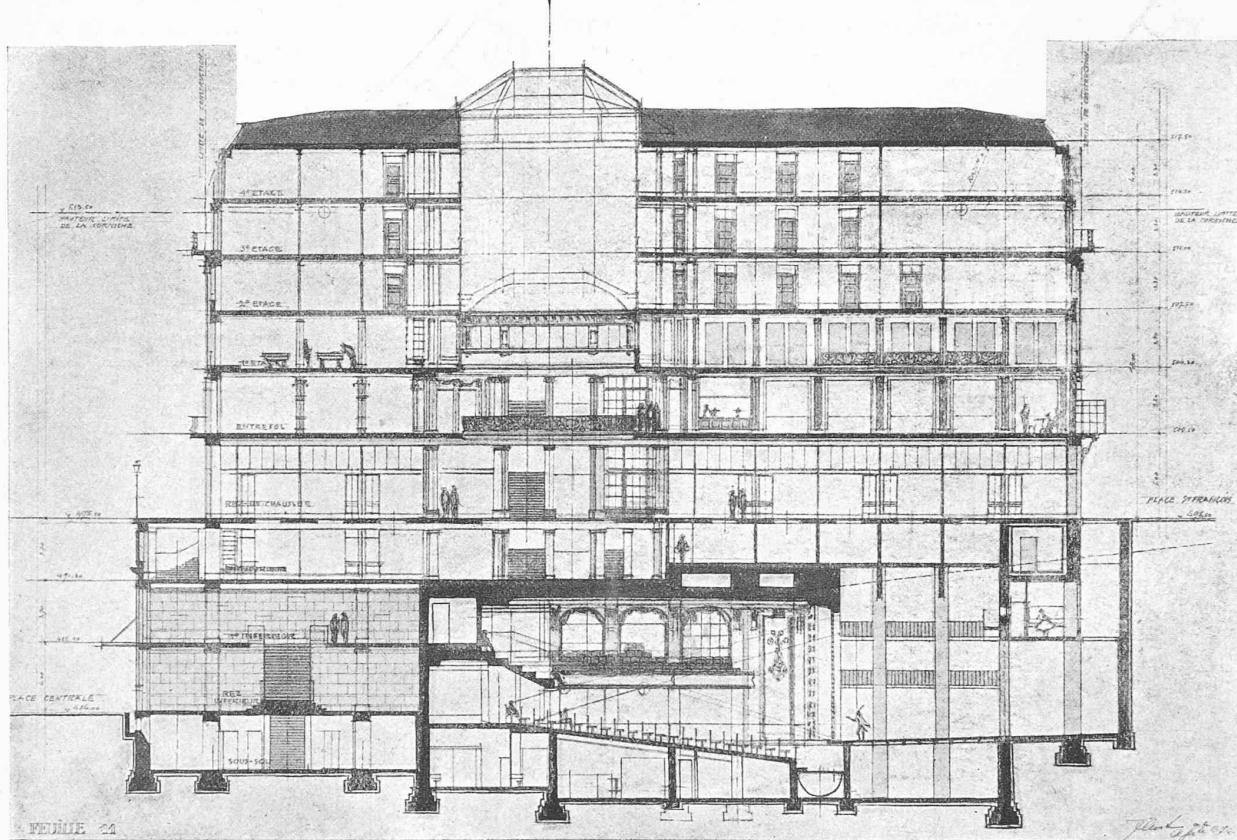


### Plan du 1<sup>er</sup> étage - 1 : 800.

## CONCOURS POUR L'UTILISATION DES TERRAINS DE L'ANCIENNE POSTE, A LAUSANNE

Projet de M. Austermeyer, architecte, à Lausanne.

## CONCOURS POUR L'UTILISATION DES TERRAINS DE L'ANCIENNE POSTE, A LAUSANNE



Coupe longitudinale — 1 : 400.

Projet de M. Austermeyer, architecte, à Lausanne.



Façade sur la place St-François.

aboutir à une passerelle longeant la façade nord (côté place Centrale) et débouchant directement sur le Grand Pont ; des magasins viendront en bordure de cette galerie comme aussi en bordure du Grand-Pont et sur la place St-François. Du Hall prévu au centre du bâtiment une autre galerie d'accès partira du côté Grand-Pont pour se terminer vis-à-vis des Escaliers dit du Grand-Pont ; d'autre part en face de cette seconde Galerie transversale il devra être étudié un large escalier d'accès aux étages inférieurs ainsi qu'au niveau de la rue Pépinet. Les galeries précitées devront conserver une largeur de 4 mètres environ, les magasins une superficie de 18 à 30 mètres carrés environ.

Ces magasins seront particulièrement soignés et étudiés, puisqu'ils doivent constituer le principal produit locatif de l'entreprise. Il y aura notamment lieu de réduire le plus possible les pleins des piliers devant porter l'immeuble aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur. Ceci surtout pour donner autant que faire se peut du jour et de la vitrine aux magasins en question.

c) Au nord de l'immeuble, soit sur la façade en bordure de la place Centrale, nous pensons aménager des Halles d'alimentation, à l'instar de ce qui existe à Paris (Magasins Potin). Ces halles seront suffisamment hautes pour recevoir à l'intérieur une galerie circulaire facilement accessible depuis la halle au niveau de la place Centrale avec dégagement par une sortie à étudier du côté de la rue Pépinet.

d) En bordure de la rue Pépinet, c'est-à-dire au niveau de la Galerie intérieure de la Halle précitée, il y aura lieu de trouver un certain nombre de magasins d'une superficie de 25 à 35 m<sup>2</sup> environ, derrière lesquels viendrait une salle de spectacles aux dimensions les plus grandes possibles. Cette salle de spectacles devra comprendre un parterre avec promenoirs ainsi qu'une galerie susceptibles de recevoir environ 800 spectateurs. L'accès sera étudié, d'une part, directement de la rue Pépinet et d'autre part depuis les galeries du niveau de la place St-François. Plusieurs dégagements de sûreté pourront en outre être étudiés du côté de la place Centrale. La scène mesurera au moins 8 m. d'ouverture sur une profondeur presque égale. Le magasin de décors pourra empiéter sur le domaine communal, soit en sous-sol de la place St-François. Un foyer assez important avec dégagements est à trouver ainsi que toutes dépendances exigées pour ce genre de salle.

e) Les étages supérieurs de l'immeuble seront aménagés pour recevoir des bureaux, magasins ou locaux industriels quelconques. L'attention des architectes est particulièrement attirée sur le fait qu'à l'entresol nous chercherions à installer un grand café moderne dont la hauteur ne devrait pas être inférieure à 3 m. 50 si possible. Il s'agirait de rechercher à économiser le plus possible sur les épaisseurs des planchers pour gagner en hauteur (sur les autres étages) la différence prise sur cet entresol. L'accès de cette grande salle ou café devra être facilité à tous points de vue.

f) Une demande étant faite par un établissement financier des locaux sis d'une part à l'angle sud-est (angle côté Banque Masson) rez-de-chaussée, entre-sol, ainsi qu'un petit local au sous-sol aménagé en chambre forte, une variante devra donc être étudiée à cet effet.

#### *Prescriptions spéciales.*

Nous croyons bien faire de donner quelques indications complémentaires au sujet de la salle prévue en sous-sol côté St-François. Cette salle aura le plus grand développement possible en superficie, sans pilier. D'une première étude que nous possédons, la largeur de cette salle nous est donnée à 12 mètres utiles sur 22 mètres environ. Nous désirons pouvoir arriver, sans préjudice pour le restant de notre étude, à 15 mètres environ. Nous orientons donc tout spécialement l'étude de ce côté là.

Nous ajoutons encore que notre concours est restreint dans ce sens que trois bureaux d'architectes seulement sont sollicités ce qui assure à chacun d'eux une juste rénumération du travail qui pourra être produit.

\* \* \*

*Nous publions, pages 205 et 206 de ce numéro les principales planches du projet de M. AUSTERMAYER.*

#### **NÉCROLOGIE**

##### **+ Henri Lavanchy.**

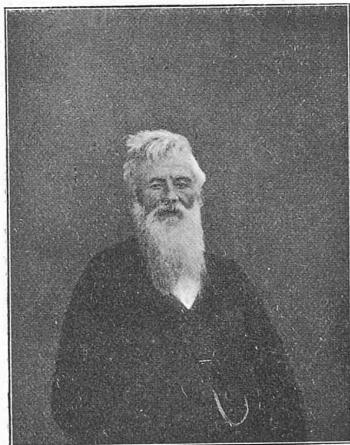
Le retard avec lequel nous signalons à nos lecteurs la disparition de notre regretté doyen *Henri Lavanchy* provient du fait que nous avons tenu à illustrer par un portrait les quelques lignes nécrologiques que nous donnons ci-après sur cette physionomie vénérable.

Henri Lavanchy, architecte, né le 7 octobre 1836 à Vevey, fit ses premières études au Collège de Vevey et se rendit ensuite, en 1856, à Zurich, où venait de s'ouvrir à peine l'Ecole Polytechnique fédérale, pour faire des études d'architecture sous l'excellente direction du maître Semper, une des gloires de notre enseignement fédéral.

Après avoir terminé avec succès ses études, en 1859, il se rendit pour une année à Munich, afin d'enrichir ses connaissances dans la célèbre école des Beaux-Arts de cette ville.

Rentré à Vevey en été 1860, il fit de l'architecture dans le bureau de son père, entrepreneur en bâtiment, bureau qu'il reprit plus tard pour son propre compte.

Henri Lavanchy était un homme de haute culture, doué de beaucoup de sens pratique et possédant toutes les qualités d'un bon citoyen. Il était surtout très entreprenant, s'intéressant à tout perfectionnement touchant à sa profession et volontiers disposé à mettre en valeur les procédés ou systèmes qui lui paraissaient pouvoir contribuer en quelque sorte au développement et au progrès de l'art du bâtiment dans notre pays.



Henri Lavanchy

C'est ainsi que Henri Lavanchy fut un des premiers à travailler chez nous le ciment comprimé dans ses multiples applications, telles qu'ornements et moulures de façades, dallages et pavages en planelles de ciment comprimé, statues mythologiques et motifs décoratifs de toutes sortes, fontaines, etc. C'est lui aussi qui, un des premiers, fit des applications en fer et ciment, bien longtemps avant qu'il fut question de béton armé Monnier ou Hennebique. Il introduisit le premier chez nous, l'emploi de la peinture au silicium, pour la protection des travaux en ciment. Il s'intéressa beaucoup aux applications diverses de l'asphalte, soit comme moyen d'assèchement, soit comme pavage des routes et chaussées.

Comme architecte, Henri Lavanchy a construit l'Eglise anglaise de Vevey, la Villa Roussy à la Tour-de-Peilz, la Villa Parisch en Plan, ainsi que de nombreuses autres villas et maisons d'habitation dans la région de Vevey-Montreux.

Henri Lavanchy s'intéressa aussi aux diverses industries, sociétés et œuvres d'intérêt général, qui se développèrent successivement dans le pays; il était un des fondateurs du Crédit du Léman, de la Tannerie de Vevey; il participa à la création du tramway électrique Vevey-Montreux, en étant