

# Le pont Ch. Bessières, à Lausanne (suite)

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **38 (1912)**

Heft 6

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-29475>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

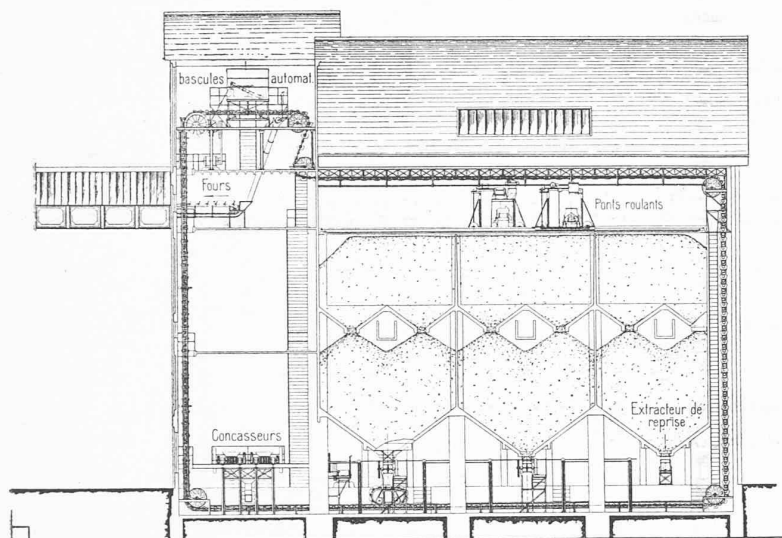


Fig. 29. — Magasins à charbons. — Coupe suivant les convoyeurs.

mence à se vider. Toutes les dispositions ont été prises pour placer entre les deux étages un système d'obturation à vanne papillon, de façon à isoler complètement les deux couches et pour permettre éventuellement la vidange de l'étage inférieur sans celle de l'étage supérieur. Ces vannes seraient manœuvrées par les passerelles de visites qui passent entre les deux couches, mais jusqu'à maintenant cette mesure n'a pas été reconnue nécessaire. Il est à remarquer qu'en cas de fermentation cette dernière commence toujours par un noyau de combustion placé au bas de la trémie et qu'ainsi c'est la première partie qui est extraite, ce qui a pour effet d'atténuer sinon d'arrêter complètement cette destruction lente de la houille.

Un dernier avantage de ces silos est la grande place disponible qu'ils créent sous les trémies. Ces dernières reposent sur de grandes colonnes circulaires de 1 m. de diamètre et supportant chacune une charge de 500 tonnes. De petits couloirs sont réservés à l'emplacement des extracteurs à charbon ; entre deux, restent de vastes locaux formant quatre magasins de 5 m. 40 × 20 m. et deux de 2 m. 70 sur également 20 m. de longueur. A part cela les silos contiennent encore une forge et atelier de réparations de 9 m. × 16 m. et une menuiserie avec magasin de bois de même dimensions.

Tout le bâtiment est disposé pour être facilement doublé dans la suite. (A suivre.)

## Le Pont Ch. Bessières, à Lausanne.

(Suite<sup>1</sup>).

Nous publions aux pages 72 et 73 la suite des calculs.

### Muséum d'histoire naturelle.

Le jury chargé d'examiner les projets en vue de la construction d'un Muséum d'histoire naturelle, à la rue Sturm, à Genève, réuni sous la présidence de M. le Conseiller administratif L. Chauvet, a constaté que 17 projets étaient arrivés dans les délais voulus. 6 projets ont retenu spécialement son attention. Ce sont : 1<sup>o</sup> les devises *Darwin*, *Granil*, *La Taupe*, *Simplex*, *Lux II* et *Geoffroy de St-Hilaire*.

Dans sa séance du 9 mars 1912, le Conseil administratif a ratifié les propositions du jury et décerné les prix suivants :

1<sup>er</sup> prix (Fr. 3000) *Darwin*, M. Maurice Braillard, architecte, à Genève ;

2<sup>e</sup> prix : ex æquo (Fr. 1500 chacun) *La Taupe*, MM. L. et F. Fulpius, architecte à Genève et *Granil*, MM. Revillod et Turrettini, architectes à Genève avec la collaboration de M. J. Torcapel.

3<sup>e</sup> prix : (Fr. 1000) *Simplex*, M. Alfred Olivet, avec la collaboration de M. Alexandre Camoletti, architectes à Genève ;

<sup>1</sup> Voir N<sup>o</sup> du 25 décembre 1911, page 282.

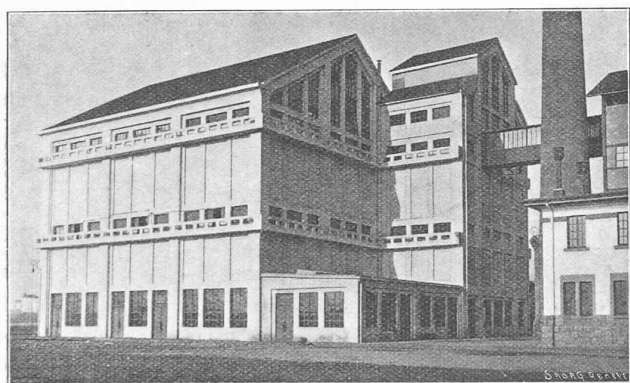


Fig. 26. — Magasins à charbons.

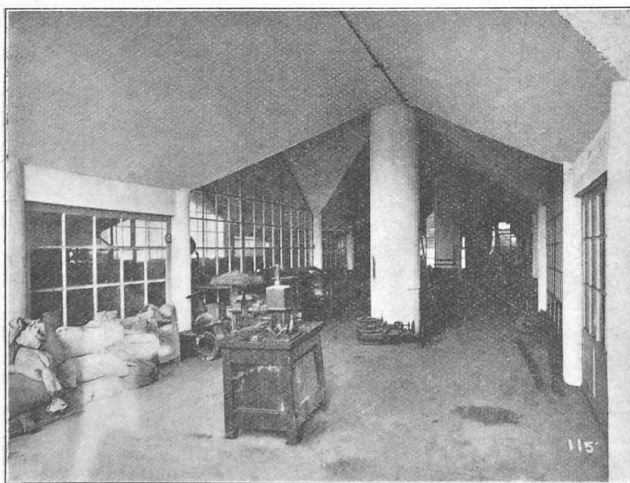


Fig. 30. — Magasin sous les silos à charbons.

EFFORTS																		
Numéros des barres	Somme des ordonnées des lignes d'influence		Différences entre les ordonnées + et -	Y <sub>m</sub> en m.	Bras de levier des barres a <sub>m</sub> en m.	Y <sub>m</sub> /a <sub>m</sub>	Charge permanente		Surcharge unif. répartie 5,4 par mètre		Température		Arcs sous chaussée		Arcs de rive			
	+						-		Tensions +		Compr. -		H × $\frac{Y_m}{a_m}$		min.		max.	
	T.	T.					T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.
1-3	8,31	7,74	0,57	1,39	5,31	0,26	1,6	1,2	10,9	11,7	±	1,0	10,3	14,3	10,7	13,9		
3-5	7,94	6,85	1,09	2,59	4,29	0,60	6,8	5,1	22,3	25,8	±	2,2	17,7	34,8	19,4	33,1		
5-7	7,33	6,10	1,23	3,65	3,33	1,09	13,8	10,4	36,1	43,4	±	4,0	26,3	61,2	29,7	57,8		
7-9	6,53	5,27	1,26	4,57	2,51	1,82	23,6	17,8	51,8	64,2	±	6,7	34,9	94,5	40,7	88,7		
9-11	5,81	4,42	1,39	5,33	1,85	2,88	41,3	31,2	68,7	90,4	±	10,6	38,0	142,3	48,1	132,2		
11-13	5,03	3,48	1,55	5,94	1,33	4,46	11,3	53,9	83,9	121,3	±	16,4	29,0	209,0	46,4	191,6		
0-2	0,00	26,67	- 26,67	6,60	6,24	1,05	291,5	220,4	0,0	152,5	±	3,8	287,7	447,8	216,6	376,7		
2-4	0,28	21,30	- 21,02	6,70	5,08	1,31	285,3	215,7	2,0	152,2	±	4,8	277,8	442,3	208,9	372,7		
4-6	0,83	17,17	- 16,34	6,88	4,14	1,66	280,0	211,7	7,5	154,0	±	6,1	265,2	440,1	198,1	371,8		
6-8	1,44	13,63	- 12,19	6,98	3,24	2,15	270,9	204,8	16,7	158,5	±	7,9	246,3	437,3	180,2	371,2		
8-10	1,97	10,61	- 8,64	7,08	2,45	2,89	257,8	185,0	30,7	165,6	±	10,6	216,5	434,0	153,7	371,2		
10-12	2,31	8,15	- 5,84	7,18	1,82	3,94	238,0	179,9	49,1	173,7	±	14,5	174,4	426,2	116,3	368,1		
1-2	8,35	7,75	0,60	7,11	16,80	0,42	2,7	2,0	19,4	17,6	±	1,6	16,0	23,7	17,2	23,0		
3-4	7,66	6,20	1,46	7,64	15,67	0,48	7,3	5,5	20,2	16,3	±	1,8	10,8	29,3	12,6	27,5		
5-6	6,60	5,07	1,53	7,33	11,52	0,63	10,0	7,6	22,6	17,4	±	2,3	9,7	33,9	12,1	32,5		
7-8	5,55	4,14	1,41	7,39	8,75	0,84	12,3	9,3	25,3	18,9	±	3,1	9,7	40,7	12,7	37,7		
9-10	4,67	3,02	1,65	7,46	6,40	1,16	19,8	15,0	29,4	19,0	±	4,2	3,4	53,4	8,2	48,6		
11-12	3,83	1,90	1,93	7,54	4,50	1,67	33,2	25,1	34,5	17,0	±	6,1	10,1	73,6	2,0	65,7		
0-1	11,20	7,68	3,52	1,39	4,00	0,34	12,6	9,5	14,3	20,9	±	1,3	3,0	34,8	6,1	31,7		
2-3	10,41	6,16	4,25	7,18	19,32	0,37	16,3	12,3	12,4	20,9	±	1,4	2,5	38,6	1,5	34,6		
4-5	9,07	5,05	4,02	7,76	19,50	0,39	16,5	12,5	10,8	19,5	±	1,5	4,2	37,5	0,2	33,5		
6-7	7,80	4,13	3,67	7,39	16,30	0,45	17,2	13,0	10,0	19,2	±	1,7	5,5	38,1	1,3	33,9		
8-9	6,75	2,98	3,77	7,46	15,29	0,49	19,1	14,5	7,9	17,8	±	1,8	9,4	38,7	4,8	34,1		
10-11	5,72	1,93	3,79	7,54	14,29	0,52	20,6	15,6	5,5	16,2	±	1,9	13,2	38,7	—	33,7		

Le chariot de 20 t. donne dans toutes les barres sauf 2 T. 4 et 4 T. 6 des efforts plus faibles que la surcharge uniformément réparties.

Le signe + ou - des ordonnées indique seulement la prépondérance de la réaction verticale ou de la poussée.

Membre supérieure. - Arcs sous chaussée.

Nos des barres	Efforts		$\sigma_{adm}$ c	W br cm <sup>3</sup>	$F_{br}$ cm <sup>2</sup>	$\sigma_c$	1 <sup>er</sup> cas. Surcharge uniformément répartie.		2 <sup>e</sup> cas. Char de 20 t. (2 routes de 5 t. à 4 m. de distance) et mêmes efforts dus à la température et à la charge permanente que dans le 1 <sup>er</sup> cas.		FLEXION		$\sigma'_{total} = \sigma'_c + \sigma'_f$	Flambage La nervure supérieure ne peut pas flamber latéralement à cause du plâlage en béton armé.			
	min.	max.					$\sigma'_{tot} = \sigma'_c + \sigma'_f$	Ch. perm.	Temp <sup>e</sup>	Char <sup>r</sup>	Effort total	$\sigma'_c$			Moments		$\sigma'_f$
															FLEXION		
1-3	T. 10,3	T. 14,3	T. 0,62	1602	123	T. 0,12	T. 0,25	T. 1,6	T. 1,0	T. 6,6	T. 9,2	T. 0,08	T. 0,42				
3-5	T. 17,7	T. 34,8	T. 0,67	1602	123	T. 0,38	T. 0,41	T. 6,8	T. 3,2	T. 16,1	T. 25,1	T. 0,20	T. 0,54				
5-7	T. 26,3	T. 61,2	T. 0,69	3115	177	T. 0,35	T. 0,42	T. 13,8	T. 4,0	T. 26,8	T. 44,6	T. 0,25	T. 0,42				
7-9	T. 34,9	T. 94,5	T. 0,71	4452	231	T. 0,41	T. 0,46	T. 23,6	T. 6,7	T. 38,6	T. 68,9	T. 0,30	T. 0,42				
9-11	T. 34,0	T. 142,3	T. 0,72	4452	231	T. 0,62	T. 0,67	T. 41,3	T. 10,6	T. 50,5	T. 102,4	T. 0,45	T. 0,57				
11-13	T. 29,0	T. 209,0	T. 0,72	7650	365	T. 0,57	T. 0,60	T. 71,3	T. 16,4	T. 65,3	T. 153,0	T. 0,42	T. 0,49				

\*Nota : Une route du char est placée au milieu de la barre considérée (lignes d'inf.).

Charge totale directe sur la barre =  $\frac{3m}{10 \cdot 32 + 5 \cdot 4} = 5 \text{ t. } 24$   
 $M = \frac{10}{5,24 + 4,00} = 210 \text{ cm.l.}$

Ch. perm<sup>e</sup>  $\frac{10,32 \times 4,00}{10 \times 3} = 138 \text{ cm.l.}$   
 Char =  $\frac{5 \times 4,00}{3} = 400 \text{ cm.l.}$   
 Moment max. = 538 cm.l.

Arcs de rive.

Efforts		$\sigma_c$ adm	$F_{br}$ cm <sup>2</sup>	$\sigma$	$i_{ij}$	$\sigma_k$ adm
min.	max.					
T. 10,7	T. 13,9	T. 0,61	123	T. 0,11	3,4	0,40
19,4	33,1	0,65	123	0,27	3,4	0,40
29,7	57,8	0,67	177	0,33	7,7	0,64
40,7	88,7	0,68	231	0,38	9,2	0,67
48,1	132,2	0,71	231	0,57	9,2	0,67
46,4	191,6	0,74	365	0,52	15,0	0,72

Flambage dans le sens horizontal,  $l = 400 \text{ cm.}$

(A suivre.)

CHRONIQUE

D'autre part, des mentions honorables ont été accordées aux projets *Geoffroy de St-Hilaire* et *Lux II*, de M. Ed. Boitel, architecte, à Neuchâtel.

Nous avons dit, ici même, quelle importance les Allemands attribuent aux problèmes concernant l'enseignement technique et la formation des ingénieurs. Ils y consacrent de nombreuses études, persuadés que leur solution plus ou moins heureuse exercera une influence considérable sur la prospérité de l'industrie allemande. Plusieurs fois déjà, nous avons entretenu nos lecteurs de ces travaux; nous leur signalons aujourd'hui, une conférence de M. C. Bach, l'illustre professeur à l'Ecole polytechnique de Stuttgart.

Après avoir rappelé que les grandes écoles techniques, de simples écoles d'arts et métiers qu'elles étaient au début sont devenues les établissements admirablement outillés que nous connaissons, M. Bach analyse la vie professionnelle du directeur d'une grande fabrique de machines et montre quelles connaissances et quelles aptitudes il doit posséder pour surmonter les innombrables difficultés avec lesquelles il est aux prises journellement: connaissance approfondie des marchés, de la situation politique et économique des différents pays, de leur législation et de leur langue; grande puissance de travail; caractère solidement trempé; jugement et décision rapides; habileté à conduire les hommes; persévérance, etc. Et tout cela, toutes proportions gardées, est aussi utile aux ingénieurs qui remplissent des emplois plus modestes qu'aux grands chefs.

C'est aux écoles supérieures qu'incombe la formation de tels hommes. L'enseignement qu'elles fournissent est-il bien adapté aux besoins de leurs étudiants? M. Bach en doute et leur reproche de faire vivre les élèves dans un monde factice où l'étude des choses et la manière de s'en rendre maître est seule envisagée à l'exclusion, le plus souvent, des phénomènes d'ordre économique et commercial. De telle façon que les jeunes ingénieurs, très surpris de voir que leurs connaissances scientifiques ne leur confèrent pas la considération à laquelle ils s'imaginent avoir droit, restent désemparés, plus ou moins neurasthéniques, incapables de faire preuve d'initiative, ne savent que geindre contre l'envahissement des juristes, des techniciens, des géomètres, etc., implorent le secours de l'Etat et seraient enchantés qu'il voulût bien rétablir, à leur bénéfice les anciennes corporations avec jurandes et maîtrises. Si, chez nous, les géomètres arrivent à se faire une situation bien supérieure à celle de la moyenne des ingénieurs, c'est qu'ils ont conservé une vue nette de la réalité et ne dédaignent pas de prendre part à la vie publique, tandis que les ingénieurs s'isolent dans leur tour d'ivoire. Pour remédier à cet état d'esprit, M. Bach pré-

<sup>1</sup> *Bemerkungen zur wissenschaftlichen Ausbildung der Ingenieur* Z. D. V. D. J. 24 février 1912.