

La Borne des trois Jorats

Autor(en): **Jacot, B.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik : VPK =
Mensuration, photogrammétrie, génie rural**

Band (Jahr): **80 (1982)**

Heft 12

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-231192>

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.

chen Strassenbau. Durch die Stabilisierung von Böden aus dem Projektgebiet werden

- die Baustellentransporte (Lärm, Abgase) wesentlich vermindert,
- die oft schwach dimensionierten Zufahrtsstrassen weniger beansprucht,
- die hochwertigen noch verfügbaren Kiesreserven für andere Bauaufgaben geschont.

Welche Stabilisierungsart und welches Arbeitsverfahren gewählt werden soll, hängt ab von den Verhältnissen auf der Baustelle, von der Funktion und Lage der stabilisierten Schicht im Strassenaufbau, von organisatorischen Problemen und schlussendlich von der Wirtschaftlichkeit.

3. Vliesbauweise (Geotextilien im Strassenbau)

Die Ausführungen über die Bodenstabilisierung zeigen, wo der Autor die Anwendung von Geotextilien (Vliesmatten) im Strassenbau vorsieht. Wenn ein Boden wirtschaftlich stabilisiert werden kann, wird die stabilisierte Schicht zu einem tragfähigen Teil des Strassenoberbaus. Eine mit Kalk stabilisierte

Schicht ist gleichzeitig eine ausgezeichnete Trennschicht und ein Teil der Tragschicht. Eine Vliesmatte dagegen ist nur eine Trennschicht. Sie verhindert, dass sich Untergrund und Oberbaumaterial miteinander vermischen. Wichtig ist dabei, dass die Tragschicht auf Anrieb in einer genügenden Mächtigkeit eingebracht und verdichtet wird, weil sonst die Gefahr besteht, dass die Vliesmatte zwischen den Fahrspuren hochgedrückt und zerrissen wird, so dass schwierige Sanierungsmassnahmen notwendig werden. Immer wieder wird behauptet, dass die Vliesmatte einen Beitrag an die Tragfähigkeit leiste. Die wenigen Untersuchungen zeigen aber, dass das nicht der Fall ist. Geotextilien sind Trennschichten; einen wesentlichen Beitrag an die Tragfähigkeit des Strassenoberbaus leisten sie meiner Ansicht nach nicht. Ihr wesentlicher Anwendungsbereich liegt somit vor allem als Trennschicht auf dem Planum von instabilen, nicht stabilisierbaren Böden, d.h. auf siltigem und organischem Untergrund. Weiterhin scheint ihre Verwendung auf kurzen, instabilen Abschnitten sinnvoll, wenn eine Stabilisierung aus wirtschaftlichen Gründen

nicht in Frage kommt. Der grosse Vorteil und auch die Versuchung zur übermässigen, technisch nicht sinnvollen Verwendung der Geotextilien liegt sicher in ihrer einfachen Handhabung.

4. Schlussbemerkungen

Die moderne Strassenbautechnik stellt dem Ingenieur mehrere Möglichkeiten für eine zweckmässige, energie- und materialschonende Bauweise zur Verfügung. Dazu sind aber verschiedene Vorabklärungen und Untersuchungen geotechnischer und bodenmechanischer Natur sowie eine eingehende ingenieurmässige Beurteilung der möglichen Varianten notwendig. Die Kosten für derartige Untersuchungen liegen unterhalb einer Grössenordnung von einem Prozent der Bausumme. Auch im forstlichen Strassenbau könnten gerade diese Investition und der Einsatz von etwas mehr ingenieurmässigem Denken eine wirksame, umweltschonende und kostensenkende Massnahme sein.

Adresse des Verfassers:
Prof. Viktor Kuonen
Institut für Wald- und Holzforschung
ETH-Zentrum, CH-8092 Zürich

La Borne des trois Jorats

B. Jacot

A la limite de la commune de Lausanne existe une borne qui est mentionnée sur la carte 1 : 50 000 comme «Borne des Trois Jorats». Cette borne remplace celle posée par les Bernois lors de la conquête du Pays de Vaud en 1536. D'autres bornes semblables armoriées à l'ours de Berne existent encore dans la région.

Auf der Landeskarte 1 : 50 000 ist ein Grenzstein der Gemeinde Lausanne mit dem Namen «Borne des Trois Jorats» eingetragen. Dieser Grenzstein ersetzt jenen, der 1536 anlässlich der Eroberung des Waadtlandes von den Bernern aufgerichtet wurde. In der Gegend befinden sich noch weitere Grenzsteine, die mit dem Wapen des Berner Bären versehen sind.

Si les Bâlois ont leur Dreiländerecke (3 pays), les Grisons leur Dreibündenstein (3 ligués), et les Valaisans leur Dreizehntenhorn (3 «dizains»), nous les Vaudois, aurait dit Gilles, on a beaucoup mieux, on a... la Borne des trois Jorats. L'histoire qui se rattache à cette borne est contée dans un parchemin scellé dans la borne et dont une copie nous a été obligeamment remise par M. Kissling, ancien géomètre de la Ville de Lausanne.

La forêt du Jorat appartenait en 908 au roi de Bourgogne. Au XI^e siècle, l'évêque de Lausanne acquiert les régales sur le Jorat et en inféode aux seigneurs de Goumoëns la partie Nord,

le Jorat d'Echallens. Lors de la conquête du Pays de Vaud en 1536, l'Etat de Berne en devient propriétaire et c'est en 1842 qu'il est attribué à la commune de Froideville.

La partie Est, le Jorat de l'Evêque, devenu également bernois en 1536, passe en 1826 à la commune de Montpreveyres.

Enfin, le Grand Jorat ou Jorat de la Ville, appartenant aux seigneurs de Palézieux, est cédé à Louis de Savoie puis vendu à l'évêque de Lausanne en 1300. Les citoyens de Lausanne en ont la libre disposition depuis 1497.

La borne des trois Jorats est un magnifique monument, de section triangu-

laire, dû au ciseau du sculpteur Milo Martin. Elle a été érigée le 23 octobre 1929 à l'occasion de la rénovation cadastrale de la commune de Froideville, sur l'initiative de M. Sadi Charmey, géomètre de la Ville de Lausanne et aux frais de celle-ci. Elle remplaçait une énorme borne en molasse, armoriée à l'ours de Berne, et qui était passablement dégradée.

Mais il existe encore dans le Jorat plusieurs bornes à l'ours, notamment la «Pierre à l'Ours» séparant les communes de Lutry et de Lausanne (v. fig. 8). La borne qui a été posée à côté en 1827 donne une idée des dimensions de ces «bornes à l'ours».

Le parchemin scellé dans la borne des trois Jorats mentionne encore la composition des autorités des trois communes et un aperçu de la situation économique et politique de l'époque.

Il est assez rare qu'une borne soit mentionnée sur la carte au 1 : 50 000. Il nous a paru intéressant d'en rappeler l'existence.

Adresse de l'auteur:
B. Jacot
Ch. du Jordil 6, CH-1807 Blonay

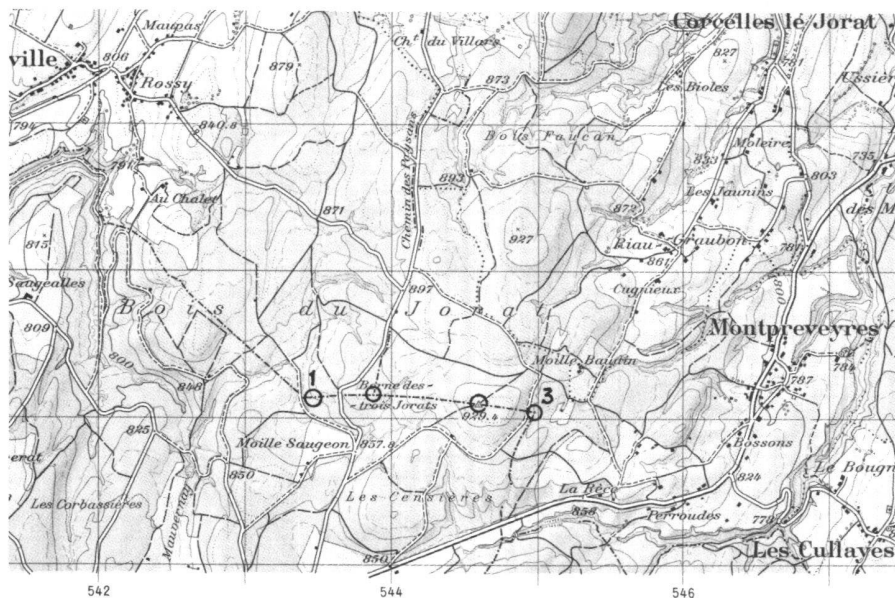


Fig.1 Extrait 1: 50 000



Fig. 2 Borne des trois Jorats, vue générale (photo B. J.)



Fig. 3 Face Jorat d'Echallens (photo B. J.)

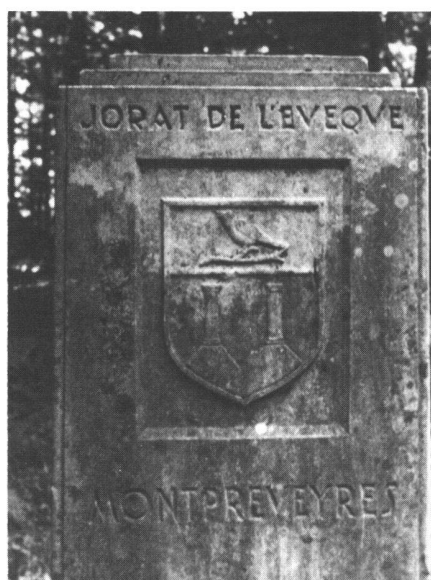


Fig. 4 Face Jorat de l'Evêque (photo B. J.)



Fig. 5 Face Jorat de la Ville (photo cadastre ville de Lausanne)



Fig. 6 Borne à l'ours No 1) (photo cadastre ville de Lausanne)



Fig. 7 Borne à l'ours (No 3) (photo cadastre ville de Lausanne)



Fig. 8 Borne à l'ours Lutry-Lausanne (photo cadastre ville de Lausanne)