Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **34 (1908)**

Heft 2

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

34me Année. 25 janvier 1908. N° 2.

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES. — Paraissant deux fois par mois.

Rédacteur en chef : P. MANUEL, ingénieur, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Secrétaire de la Rédaction : Dr H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : *Bâtiment des postes et télégraphes, à Lausanne, Gare centrale.* — *Note sur les turbines à vapeur,* par M. P. Hoffet, ingénieur. — **Divers :** L'auto-camion « Soller ». — *Sociétés :* Société fribourgeoise des ingénieurs et architectes : Séances du 13 et du 27 décembre 1907. — Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne : Séance du 18 janvier 1908. — Société tessinoise des ingénieurs et architectes : Convocation.

Bâtiment des postes et télégraphes, à Lausanne, Gare centrale.

Ce bâtiment, dont la construction est commencée, occupera le terrain à l'Ouest de l'Hôtel Terminus, entre la voie ferrée et l'avenue Fraisse.

A. **Le rez-de-chaussée inférieur**, avec accès direct sur l'avenue Fraisse, contient *les locaux de transbordement* pour les quais II, III et IV qui accèdent directement au tunnel de transport des colis postaux où se trouvent les ascenseurs, *une remise* pour les chars de transport sur les quais et *des locaux* pour les services d'hygiène du personnel postal (douches, bains, lave-mains et W.-C.) et pour chauffage central et entrepôts divers.

B. **Au rez-de-chaussée supérieur**, de niveau avec la voie ferrée, nous trouvons :

1° *Le vestibule public,* accessible depuis les perrons aussi bien que de la place de la Gare ; sur ce vestibule s'ouvrent les guichets des postes et télégraphes et les cabines téléphoniques ;

2° *Le bureau des postes,* lettres recommandées, timbres-poste, casiers postaux et poste restante, mandats et chèques, messageries et remboursements, triage et journaux, etc. ;

3° *Le bureau des télégraphes ;*

4° *La salle de triage* des sacs pour les ambulants ;

5° *Un grand hall* fermé pour le triage des colis et le transbordement sur les quais ;

6° *Un local pour lampisterie* (Service des ambulants). Le grand hall est relié avec la remise aux fourgons au-dessous par deux ascenseurs, dont l'un dessert tous les étages pour le transbordement.

C. **Au 1er étage** se trouvent les bureaux et locaux dépendant des services des ambulants, postes et télégraphes, ainsi qu'une chambre de repos pour le personnel.

D. **Au 2e étage,** un grand bureau pour les facteurs aux lettres pour toute la ville et un appartement de concierge.

Le coût de construction est évalué à environ 400,000 francs ; les travaux s'exécutent d'après les plans et sous la direction de M. Francis Isoz, architecte, à Lausanne.

Nous reproduisons, aux pages 14 et 15, les principales planches du projet de M. Isoz.

On remarquera le caractère « suisse » simple, mais d'un effet très heureux, que l'architecte a donné à ses façades.

Note sur les turbines à vapeur.

Par M. P. HOFFET, ingénieur
et professeur à l'Université de Lausanne.

(Suite) [1].

Turbines à chutes multiples.

Ainsi que nous l'avons vu, la grande vitesse d'écoulement de la vapeur demande aussi une grande vitesse circonférentielle. Celle-ci, à son tour, impose un grand nombre de révolutions, à moins que l'on n'admette un rayon très grand pour la roue.

Ce moyen a été choisi pour la turbine simple de *Riedler* et *Stumpf* que l'on peut encore exécuter avec des diamètres de 2 à 3 mètres et des vitesses de 1500 à 3000 révolutions par minute et de 250-320 mètres à la circonférence. *De Laval* a conservé de petits diamètres et doit réduire le grand nombre de tours à l'aide d'un engrenage hélicoïdal.

Un moyen plus efficace pour obtenir un petit nombre de tours est l'application de plusieurs chutes de pression ou de plusieurs chutes de vitesse, ou encore la combinaison de ces deux systèmes. Ces différentes méthodes de l'utilisation de la vapeur tendent à se généraliser dans les nouvelles constructions de turbines à vapeur.

Plusieurs chutes de pression,
chacune avec une chute de vitesse.

Etant donné que la vitesse d'écoulement de la vapeur dépend essentiellement de la différence qui existe entre la pression à l'orifice d'entrée dans l'ajutage et celle à l'orifice d'écoulement hors de la turbine, c'est-à-dire de la chute

[1] Voir N° du 10 janvier 1908, page 1.