Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 35 (1909)
Heft: 3

Artikel: Le casino du Ravage, à Vevey
Autor: A.B.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-27551

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: 12.07.2025

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

35me Année. 10 février 1909. N° 3.

Bulletin technique de la Suisse romande

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

RÉDACTION : Lausanne, 2, rue du Valentin, P. MANUEL, ingénieur, et Dr H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : *Le Casino du Rivage, à Vevey. — Normes et principes d'un service de traction pour l'exploitation électrique des chemins de fer suisses.* Communications de la Commission suisse d'études pour la traction électrique. — **Divers** : Principaux travaux d'extension et de parachèvement à exécuter en 1909 sur le 1er arrondissement des C. F. F. (suite et fin). Concours pour l'hôtel des postes et des télégraphes, à Aarau : rapport du jury.

Le Casino du Rivage, à Vevey.

Cet édifice, œuvre de M. Charles Coigny, architecte, à Vevey, a été édifié grâce à la générosité d'un Espagnol, le comte Nunès del Castillo, admirateur de Vevey, avec l'appui de la Commune et à l'aide d'une souscription publique. Il devait répondre à diverses exigences et il a été construit en conformité d'un programme assez complexe qui peut se résumer comme suit : une grande salle pouvant servir à la fois pour les assemblées populaires, les conférences, les grands banquets, les concerts, les bals de sociétés, les ventes de charité. Il fallait donc prévoir la grande salle avec un plancher horizontal, des meubles facilement transportables pour permettre la transformation rapide du local suivant les besoins.

L'édifice peut se diviser en trois parties bien distinctes : 1° le vestibule d'entrée, 2° la grande salle proprement dite avec son podium, 3° le café-restaurant, servant de buvette à la grande salle. On accède au vestibule par un large perron de sept marches, avec une marquise vitrée permettant la descente à couvert des personnes arrivant en voiture. Le vestibule donne accès au foyer et à la tribune, à la grande salle et aux toilettes.

A l'entrée de la grande salle se trouve le vestibule de contrôle et les vestiaires. Immédiatement au-dessous d'elle sont le chauffage à vapeur à basse pression, les soutes à charbon, la grande cuisine et ses dépendances, le garde-meubles, les caves, bouteillers, garde-manger, etc.

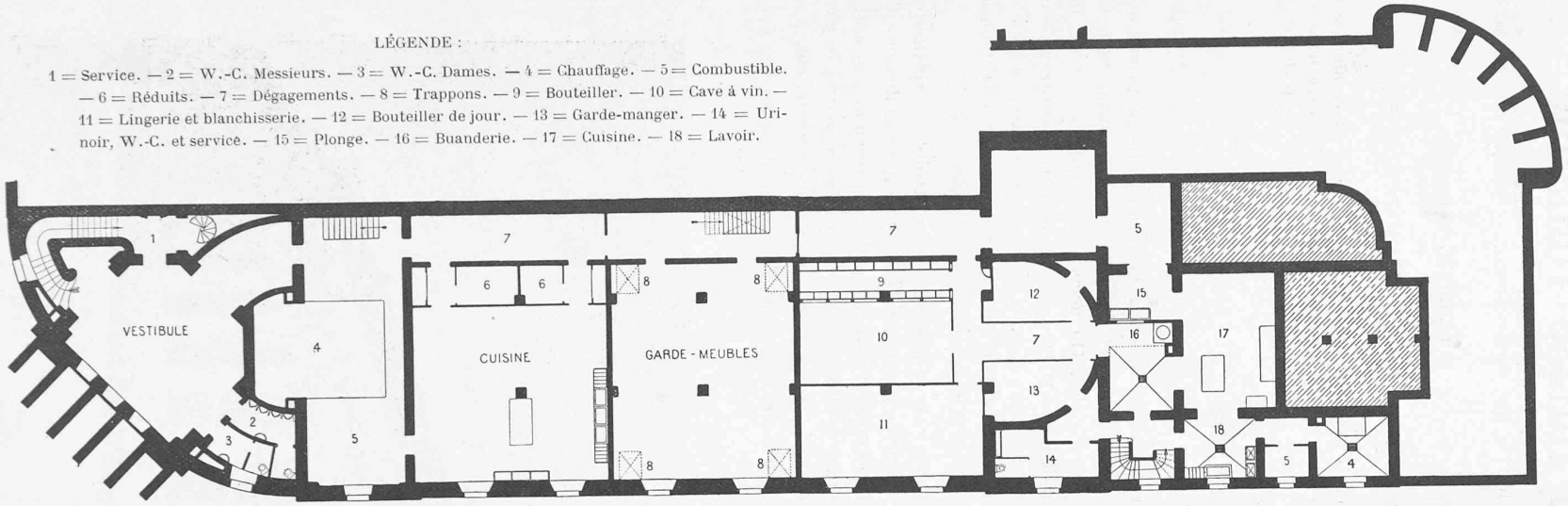
Le garde-meuble est en communication directe avec la

Vue d'ensemble. — Architecte : M. Ch. Coigny, à Vevey.

CASINO DU RIVAGE, A VEVEY

LÉGENDE :

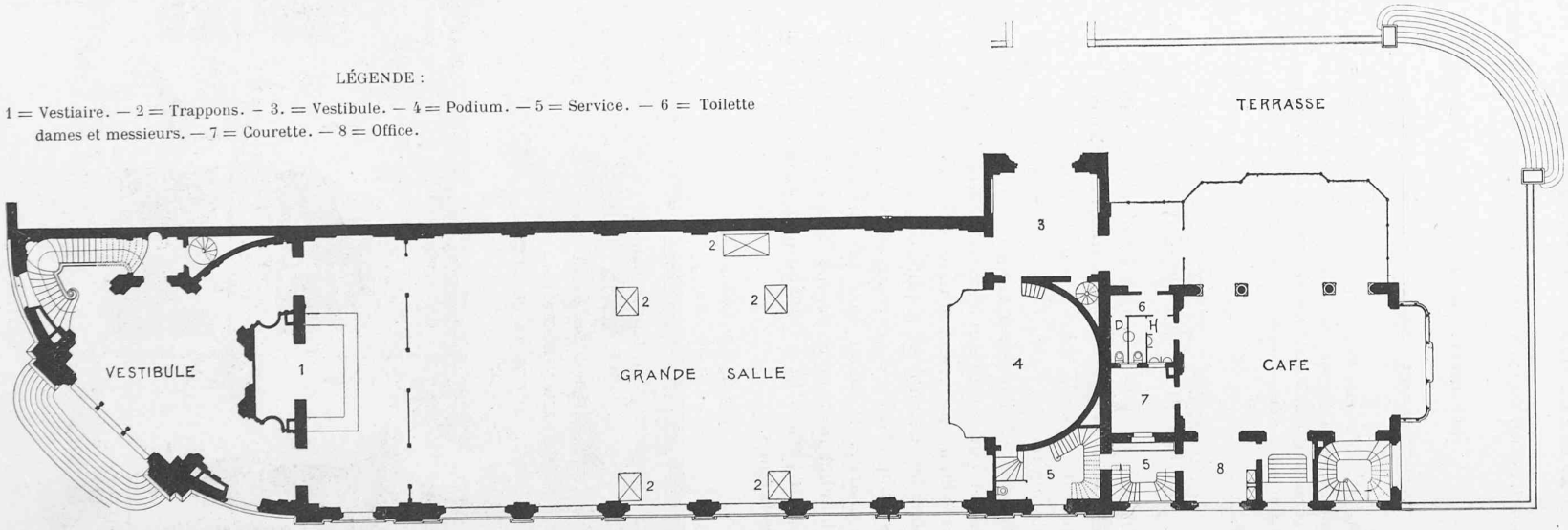
1 = Service. — 2 = W.-C. Messieurs. — 3 = W.-C. Dames. — 4 = Chauffage. — 5 = Combustible. — 6 = Réduits. — 7 = Dégagements. — 8 = Trappons. — 9 = Bouteiller. — 10 = Cave à vin. — 11 = Lingerie et blanchisserie. — 12 = Bouteiller de jour. — 13 = Garde-manger. — 14 = Urinoir, W.-C. et service. — 15 = Plonge. — 16 = Buanderie. — 17 = Cuisine. — 18 = Lavoir.



Plan du sous-sol. — Echelle 1 : 350.

LÉGENDE :

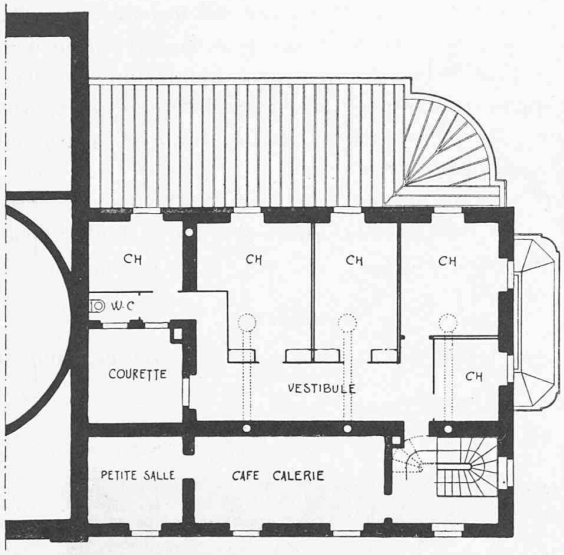
1 = Vestiaire. — 2 = Trappons. — 3. = Vestibule. — 4 = Podium. — 5 = Service. — 6 = Toilette dames et messieurs. — 7 = Courette. — 8 = Office.



Plan du rez-de-chaussée. — Echelle 1 : 350.

Architecte : M. Ch. Coigny, à Vevey.

CASINO DU RIVAGE A VEVEY



Plan du 1er étage (annexe). — Echelle 1 : 250.

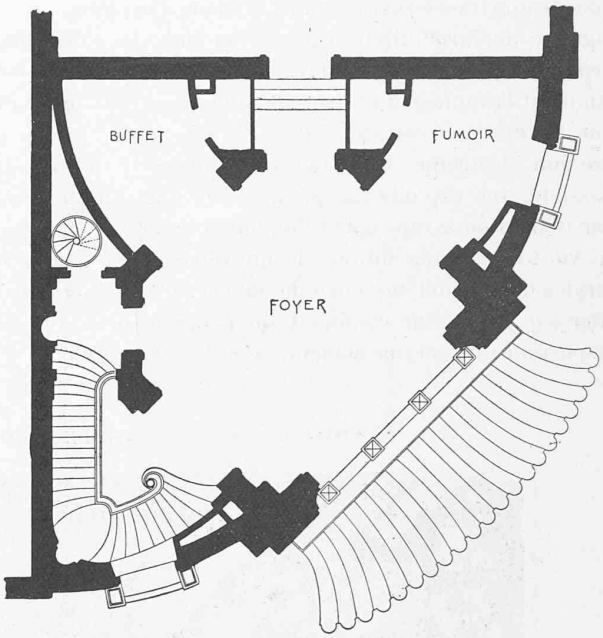
grande salle par des trappes dissimulées dans le plancher permettant de faire disparaître rapidement les meubles.

La grande salle elle-même mesure 36,50 m. × 14,80 m., permettant de placer 594 personnes assises. Le podium en niche sphérique a été construit pour 65 musiciens. Une estrade démontable permet d'augmenter la surface du podium pour les grandes solennités musicales. Au-dessus du podium, dans la partie adossée au café-restaurant, se trouvent les loges d'artistes avec leurs dépendances. Une tribune en gradins occupe le dessus du vestibule de contrôle et peut contenir 152 personnes.

De la grande salle on communique avec le café-restaurant par un vestibule permettant également d'accéder au jardin du Rivage. Ce café comprend une grande véranda avec vue sur le lac et les Alpes de Savoie, un bow-window, ainsi qu'une petite galerie accessible depuis l'intérieur du café. Il est entouré d'une large terrasse La café a une issue sur la rue Louis-Meyer, qui est celle employée en temps ordinaire. La partie en attique du café-restaurant est occupée par le logement du tenancier et de ses employés. En sous-sol sont placés la cuisine spéciale au restaurant, ses dépendances, ainsi que le chauffage de cette partie de la construction.

La grande salle est chauffée par un système mixte à air chaud et vapeur à basse pression avec radiateurs dans le bas et distribution d'air chaud par le plafond. Un ventilateur mû par l'électricité assure le renouvellement de l'air à raison de deux fois le cube de la salle par heure. Quant au café-restaurant, son chauffage, indépendant du précédent, est à vapeur à basse pression avec radiateurs et tuyau de chauffe dans les vérandas.

Les figures ci-contre montrent dans quel esprit la décoration a été traitée. Des ressources limitées ont conduit à l'emploi de ciment moulé pour les façades avec soubassement en pierre d'Arvel. La décoration intérieure est en simili-pierre pour les vestibules et en staff peint pour les autres locaux. Des figures allégoriques, œuvres de M. Marcel Chollet, décorent les six grands panneaux faisant face aux six baies de la façade principale.



Plan du foyer. — Echelle 1 : 200.

L'accoustique de la grande salle demande que toutes les places soient remplies. Elle pèche par excès de sonorité, ce que l'on corrigera en mettant des tentures contre les baies vitrées et contre les parois des vestiaires.

Nous reproduisons aux pages 25 à 31 les plans principaux, ainsi que diverses vues d'ensemble de cet édifice.

A. B.

Normes et principes d'un service de traction pour l'exploitation électrique des Chemins de fer suisses.

Communications de la Commission suisse d'études pour la traction électrique des chemins de fer.

Par M. le Secrétaire général Prof.-Dr WYSSLING.

Dans sa première communication, la Commission suisse d'études pour la traction électrique des chemins de fer a résumé les résultats de ses recherches sur l'énergie nécessaire pour la traction électrique des chemins de fer suisses. Les calculs en sont basés sur les dispositions actuelles de l'exploitation des chemins de fer suisses et les chiffres qui en résultent, pour la quantité maximum d'énergie, ne seront vraisemblablement jamais dépassés (voir Communication No 1). Cette assertion est justifiée par le fait que les conditions économiques actuelles de l'exploitation ne sont pas adaptées aux particularités de la traction électrique, d'où il résulte que les calculs effectués dans l'hypothèse d'une exploitation électrique basée sur les dispositions actuelles de l'exploitation à vapeur conduisent à une dépense d'énergie très considérable.

L'application de la traction électrique aura pour conséquence une transformation dans le mode d'exploitation en vigueur aujourd'hui, transformation indispensable pour assurer à la traction électrique tous ses avantages et notamment l'avantage d'utiliser de la façon la plus économique les chutes d'eau de notre pays. De plus, comme la traction électrique devra permettre, dans la mesure du possible, une exploitation plus intense que celle obtenue par la traction à vapeur, la Commission avait à élaborer, en vue des calculs futurs, de nouvelles normes pour le service de traction des chemins de fer suisses et à rechercher en particulier comment on pourrait améliorer les dispositions du service actuel de traction sans qu'il en résultât un bouleversement des installations existantes. C'est précisément le résumé de ces recherches qui fait l'objet de la présente « Communication ».

La sous-commission chargée de ces études en confia l'exécution à M. Thormann, ingénieur, dont elle discuta et détermina les résultats.

La présente communication reproduit, dans ses grandes lignes, le rapport détaillé de M. Thormann.

* * *

Les conditions d'exploitation sont déterminées par la disposition des horaires et par la formation des trains. Pour l'établissement de l'horaire les données déterminantes sont : les conditions du démarrage et du freinage, les vitesses admises, l'espacement des trains et la disposition des stations. Pour la formation, il faut prendre en considération les quantités à transporter par les différentes catégories de trains, la composition des trains, le mode de traction et l'aménagement des voitures.

Les études ont porté sur les lignes principales et secondaires, à voie normale, du réseau suisse dont la déclivité ne dépasse pas 26 $^0/_{00}$.

Démarrage.

Des relations pour déterminer le travail et la puissance maximum absorbée pendant le démarrage d'un train et pour la discussion de la relation entre l'effort total de traction et le poids adhérent, nous utilisons l'équation suivante, qui n'est d'ailleurs qu'approximative :

$$P = Q\,(w \pm s + 100\,.\,p)$$

dans laquelle

P = la force totale de traction, exprimée en *kg*.

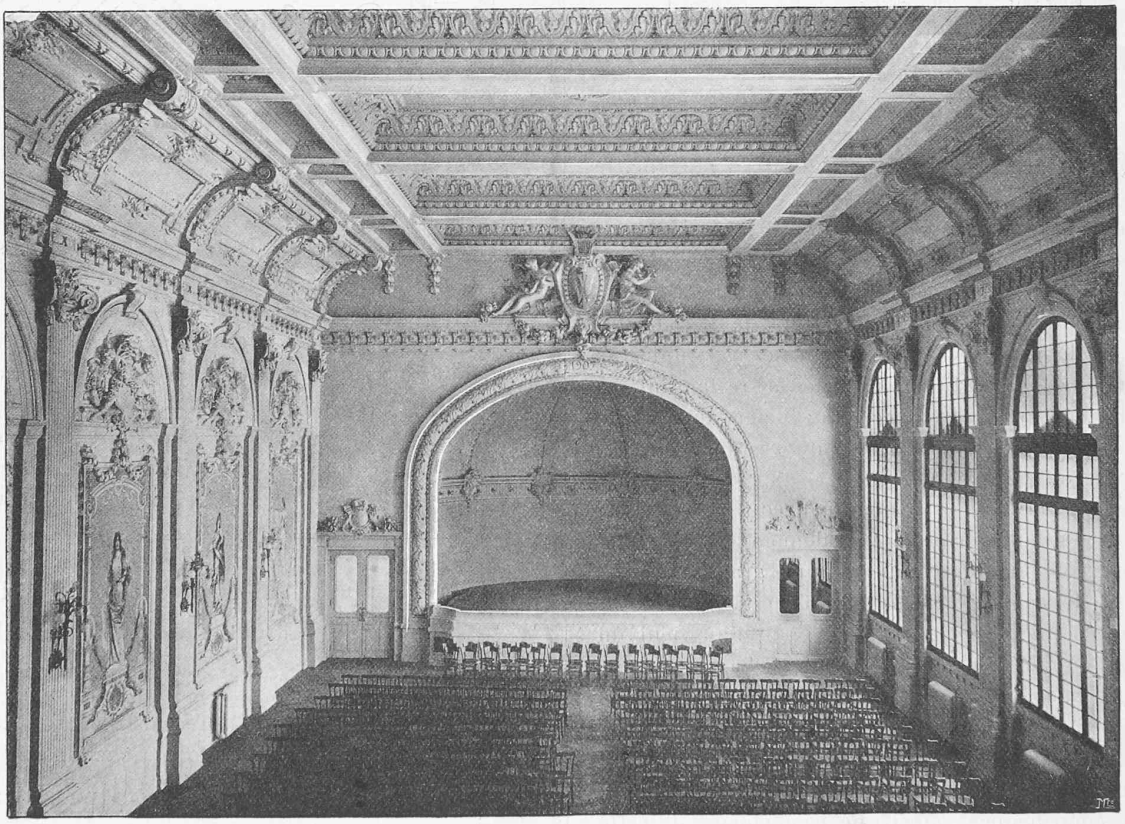
Q = le poids du train, en tonnes.

w = la résistance au roulement, en *kg*. par tonne.

$\pm s$ = la déclivité de la voie, en $^0/_{00}$.

p = l'accélération moyenne, supposée constante, en *m.-sec.*^{2}.

CASINO DU RIVAGE, A VEVEY



Grande salle et podium. — Architecte : M. Ch. Coigny, à Vevey.

Comme la résistance au roulement croît avec la vitesse, on doit prendre, dans chaque cas, pour w, une valeur particulière correspondante. Dans l'équation ci-dessus, p étant la variable indépendante, il est important de connaître exactement l'influence de cette quantité.

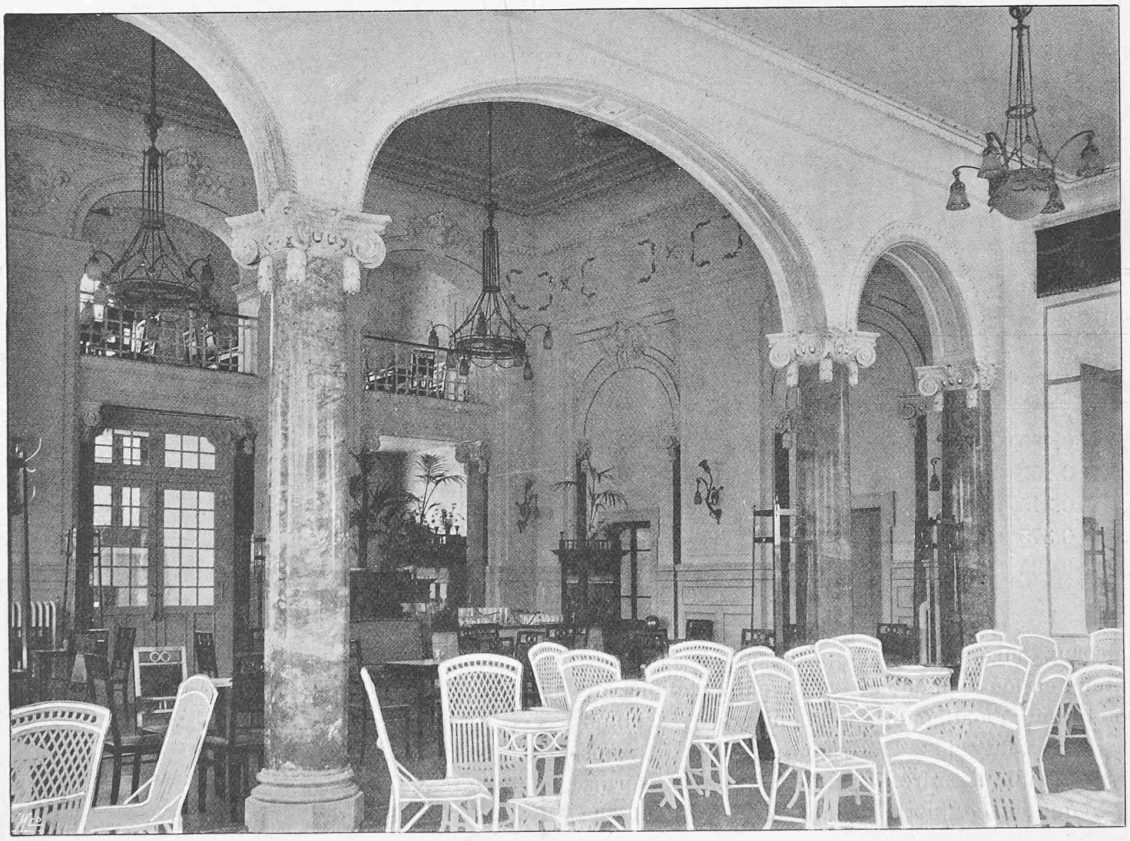
Nous chercherons, pour différentes valeurs de l'accélération, en particulier pour $p = 0{,}1$, $p = 0{,}2$, $p = 0{,}3$, $p = 0{,}4$ *m.-sec.*², la variation de la vitesse, de la puissance absorbée par tonne transportée, du chemin parcouru pendant le démarrage et de l'effort de traction, en fonction de la durée de parcours. Si nous adoptons une distance horizontale de 4 *km.* correspondant à l'espacement moyen de deux stations sur nos lignes suisses et les valeurs ci-dessus de l'accélération au démarrage et si nous admettons une période de freinage dont l'accélération négative constante soit de 0,5 *m.-sec.*² (valeur usuelle) nous pouvons calculer l'influence des différentes valeurs de l'accélération au démarrage pour tout le parcours entre les deux stations.

Les résultats les plus intéressants de ces calculs sont résumés dans le tableau ci-dessous pour les vitesses maximum de 75 *km.* et de 100 *km.* à l'heure.

Temps et puissances absorbées par tonne pour un parcours entre deux stations.

p	Pour une vitesse maximum de 75 *km.* à l'heure.			Pour une vitesse maximum de 100 *km.* à l'heure.		
	Temps en secondes		Puissance en HP absorbée par tonne	Temps en secondes		Puissance en HP absorbée par tonne
	pour le démarrage	Total		pour le démarrage	Total	
0,1	208	317	5	278	314	8
0,2	104	285	8	139	242	11,6
0,3	69	248	10,5	93	219	15
0,4	52	239	13,3	70	208	19

CASINO DU RIVAGE, A VEVEY



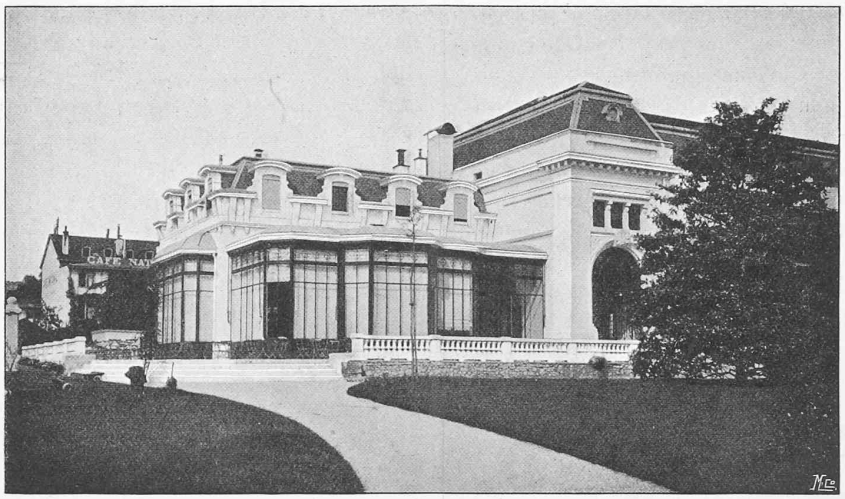
Café et véranda. — Architecte : M. Ch. Coigny, à Vevey.

Pour la relation entre l'effort de traction et le poids adhérent, on obtient, d'après l'équation ci-dessus et en se reportant à la définition du poids adhérent G

$$G = \frac{P}{n}$$

où n, le coefficient d'adhérence, est choisi $= \frac{1}{6}$, le tableau suivant qui donne, pour deux résistances au roulement différentes, correspondant à des vitesses maximum de *75 km.-heure* et *100 km.-heure,* le rapport du poids adhérent au poids du train, pour différentes rampes.

CASINO DU RIVAGE, A VEVEY



Le café vu du jardin.

Rapports du poids adhérent au poids du train.

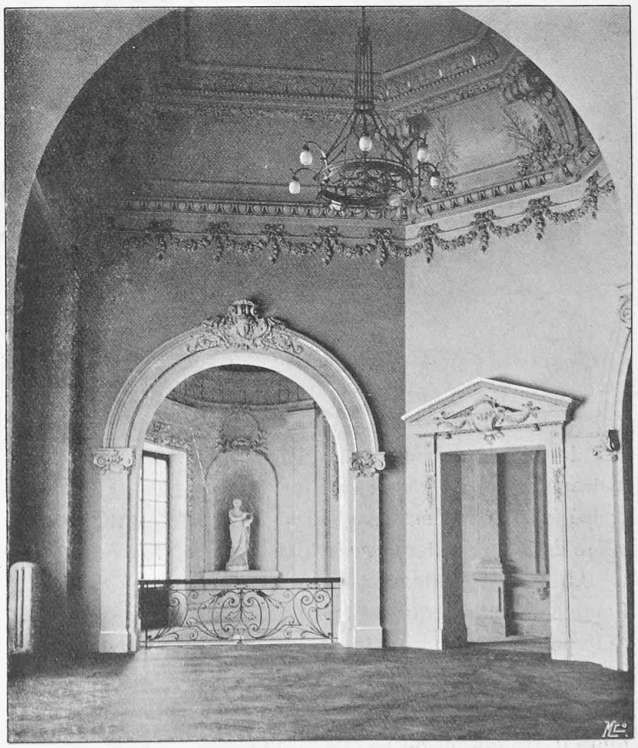
p	$w = 7{,}5$ correspondant à 75 *km.-h.*				$w = 11{,}0$ correspondant à 100 *km.-h.*			
	Rampe s en ‰				Rampe s en ‰			
	10	15	20	25	10	15	20	25
0,1	0,165	0,195	0,225	0,255	0,186	0,216	0,246	0,276
0,2	0,225	0,255	0,285	0,315	0,246	0,276	0,306	0,336
0,3	0,285	0,315	0,345	0,375	0.306	0,336	0,366	0,396
0,4	0,345	0,375	0,405	0,435	0,366	0,396	0,426	0,456
0,5	0,405	0,435	0,465	0,495	0,426	0,456	0,486	0,516

Ces tableaux fournissent les données pour le choix de l'accélération, en fonction de la distance entre stations, de la vitesse maximum à atteindre, de la puissance maximum par tonne donnée, du poids adhérent nécessaire et du temps de parcours minimum désiré. Il y a lieu de faire ressortir, en outre, ce qui suit : plus la distance entre les stations est petite, plus l'accélération au démarrage devra être grande, mais, dans ce cas, il sera moins important d'obtenir une vitesse considérable à la fin de la période de démarrage. En ce qui concerne les installations, centrales et lignes, des chemins de fer électriques, il y aurait avantage à choisir une faible accélération et à pouvoir la régler de façon à démarrer plus lentement sur les rampes. L'influence de l'accélération sur la grandeur du poids adhérent est particulièrement importante quant au choix qu'on devra faire entre la locomotive et la voiture automotrice.

Le rapport entre le poids adhérent et le poids du train est surtout défavorable pour les rampes, de telle sorte que sur les tronçons dont le profil présente de fortes rampes, l'adoption d'accélérations élevées nécessiterait l'emploi de voitures automotrices.

Les recherches précédentes nous permettent de conclure que pour les express une accélération de *0,2 m.-sec.*² paraît être la limite supérieure ; pour les omnibus *0,3 m.-sec.*² est la valeur la plus favorable et, pour les trains de marchandises on n'aurait pas intérêt à dépasser *0,1 m.-sec.*². Ces accélérations sont supérieures à celles admises aujourd'hui pour la traction à vapeur, savoir 0,1 à 0,15 *m-.sec.*² pour les express et les omnibus, 0,05 à 0,1 *m.-sec.*² pour les trains de marchandises.

CASINO DU RIVAGE, A VEVEY



Foyer.