Objekttyp: **Competitions**

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

Band (Jahr): **36 (1910)**

Heft 20

PDF erstellt am: **23.05.2024**

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

Jusqu'à maintenant — et cela avec intention — nous n'avons parlé que du gros bétail.

Le *petit bétail* était beaucoup moins important et se répartissait du reste à l'arrivée sur deux jours consécutifs. Le 8 septembre pour la Suisse romande et le 9 pour le reste de la Suisse.

Cette combinaison facilitait le service du camionnage et permit d'effectuer le déchargement en gare même de Lausanne, sur les voies de Jurigoz.

Nous ne nous étendrons pas sur ces transports qui ne présentent du reste aucune particularité spéciale. Disons seulement que le petit bétail des Arrondissements I et II des C. F. F. et des lignes qui y aboutissent fut transporté par les trains ordinaires, également dans des vagons collecteurs ou des vagons complets; quelques têtes isolées dans les fourgons des trains omnibus.

Le petit bétail du reste de la Suisse fut groupé séparément dans des vagons spéciaux et dirigé sur Renens par les mêmes trains que le gros bétail. Un train spécial amena ensuite ces vagons sur Lausanne pour le déchargement.

Au total, la gare de Lausanne reçut 722 têtes de petit bétail dans 77 vagons entre les 8 et 9 septembre.

Pour terminer avec le bétail, nous devons ajouter que tous les vagons reçus (env. 350), ont dû naturellement être traités, après déchargement, conformément aux prescriptions fédérales. C'est-à-dire que chaque vagon a dû être *nettoyé* à fond, puis *lavé* avec de l'eau sous pression, et enfin *désinfecté*. Cette simple énumération montre suffisamment le travail *considérable* qui a dû s'effectuer dans un délai excessivement court.

En ce qui concerne le *retour du bétail*, le 20 septembre, des mesures analogues ont été prises. Nous nous dispensons par conséquent de plus de détails à ce sujet et nous nous bornons à résumer ces transports dans le tableau ci-après :

N° du train	Départ Renens	Nombre vagons	Nombre vagons	Destination
861	12,00 h. (nuit)	38	148	Suisse orientale ;
863	2,00 h.	33	114	Rive gauche du lac de Zurich, Ziegelbrücke et au-delà.
865	4,00 h.	31	137	Emmenthal et au-delà.
867	6,07 h.	29	81	Berne-Olten, Olten-Lucerne.
7213	8,05 h.	36	96	Lausanne-Bienne et au-delà et lignes aboutissantes.
869	10,02 h.	32	149	Simmenthal, Oberland.
7051	12,00 h. (midi)	39	105	Lausanne-Berne et Broye et lignes aboutissantes.
3133	1,02 s.	16	75	Ligne du Simplon et aboutissantes.
Divers	—	9	10	Trains ordinaires pour différentes lignes.
	Total	263	915	

Avant de terminer cette deuxième partie, nous devons mentionner encore, pour être complet, les arrivages de *volailles, lapins*, etc.

Ceux-ci ont été reçus par la gare de Lausanne et représentent au total 383 colis.

(A suivre).

Concours pour un bâtiment des postes et télégraphes, à St-Blaise[1].

20 projets ont été présentés. Le jury n'a pas décerné de premier prix.

IIe prix (Fr. 800) au projet « Deux Solutions », de MM. *Prince* et *Béguin*, architectes, à Neuchâtel.

IIIe prix ex-æquo (Fr. 600) au projet « Jean-Louis », de M. *R. Convert*, architecte, à Neuchâtel, et au projet « Rive de l'herbe », de MM. *Zweiacker* et *Dubois*, architectes à St-Blaise et à Lausanne.

Tous les projets présentés ont été exposés du 9 au 16 octobre, à St-Blaise.

Nous publierons dans nos prochains numéros le rapport du jury et une reproduction des projets primés.

BIBLIOGRAPHIE

Rivista Tecnica della Svizzera italiana. Organo della società ticinese degli ingegneri ed architetti. Pubblicazione mensile. — Redazione : *A. Marazzi*, architette, Lugano.

Nous avons le plaisir de saluer un nouveau journal suisse, la *Rivista tecnica*, organe de la Société tessinoise des ingénieurs et des architectes. Cette publication a pour but de faire connaître les travaux exécutés dans la Suisse italienne en matière d'architecture, de beaux-arts, de génie civil, de mécanique, d'électricité, etc., et de travailler à la prospérité industrielle et économique du Tessin, en dehors de toute préoccupation politique.

Nous faisons des vœux pour la prospérité de notre nouveau confrère.

Tunnel du Loetschberg.

Longueur : 14 536 m.

Etat des travaux au 30 septembre 1910.

Galerie de base.		Côté Nord Kandersteg	Côté Sud Goppenstein	Total des 2 côtés
Longueur au 31 août 1910	m.	5676	6012	11629
» au 30 septembre 1910 . .	»	5904	6146	12050
» exécutée en septembre 1910	»	228	134	362
Température du rocher à l'avancement.	°C.	20,7	34	—
Volume d'eau sortant du tunnel .	l.-sec.	357	62	—

Observations.

Côté nord. — La galerie de base a traversé le granit de Gastern, le granit aplitique et en partie riche en quartz et contenant du mica plus ou moins transformé. Le granit de Gastern est compact, la variété de granit riche en quartz fortement et irrégulièrement fissuré.

On a percé à la perforation mécanique 228 m. de galerie de base, ce qui donne un progrès moyen de 7,86 m. par jour de travail. 4-5 perforatrices à percussion Meyer étaient en fonction.

Côté Sud. — La galerie de base a traversé le granit riche en quartz aux intrusions moins fréquentes de porphyre quartzifère et d'aplite. La roche est compacte et fissurée irrégulièrement.

La galerie de base a été percée à la perforation mécanique sur 134 m., ce qui donne un progrès moyen de 4,47 m. par jour de travail. 4 perforatrices à percussion Ingersoll étaient en marche.

[1] Voir N° du 25 août 1910, p. 189.