

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **26 (1900)**

Heft 4

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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>

Bulletin Technique de la Suisse Romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET ARCHITECTES. — PARAISSANT DEUX FOIS PAR MOIS

Rédacteur en chef et Editeur responsable : E. IMER-SCHNEIDER, Ingénieur-Consell, GENÈVE, Boulevard James-Pazy, 8

SOMMAIRE : Le funiculaire Lausanne-Signal, par M. A. Vautier, ingénieur. — Dix ans de science (*Suite et fin*). — Conférence de M. Ch.-E. Guillaume à l'assemblée générale de la G.e.P. — La chambre de Schwyz, par M. H. Vulliétty (*avec planche n^o 6*). — Tunnel du Simplon : 1^o Rapport trimestriel ; 2^o Etat des travaux au mois de juillet.

Le Funiculaire Lausanne-Signal

par A. VAUTIER, ingénieur.

Les habitants de Lausanne ont supporté longtemps sans se plaindre les inconvénients inhérents à sa position pittoresque; rues escarpées, banlieue montueuse et accès difficile de tous côtés ne gênaient guère notre ancienne population paisible et studieuse; mais, depuis la construction des chemins de fer, dont quatre lignes aboutissent à Lausanne, le commerce et l'industrie se sont développés et de nombreux visiteurs ont créé de nouveaux besoins. L'industrie privée, devançant l'action des autorités municipales, a largement contribué à les satisfaire.

Une Société d'hommes dévoués construisit le chemin de fer de Lausanne à Ouchy; ouvert à l'exploitation en 1878, ce fut le premier funiculaire suisse. Puis, après une longue période d'incubation, une autre société dota la ville d'une ceinture de tramways électriques avec embranchements vers les villages voisins.

Le bois de Sauvabelin et son signal restaient à l'écart de ces innovations, mais ce n'était pas faute de projets.

Un Comité d'initiative avait obtenu, en 1885, une concession pour la construction d'un funiculaire entre l'emplacement, alors vacant, de la buanderie et le Signal. Il recueillit beaucoup d'encouragements platoniques, mais très peu d'appui financier.

Cette prudence avait sa raison d'être, car le bois de Sauvabelin n'était guère visité que pendant la belle saison et les fêtes qui y installaient de temps à autre leurs ronds de danse et leurs carrousels ne créaient pas le courant permanent de voyageurs qui est nécessaire à la prospérité d'une entreprise de transports.

Remarquons à ce propos que les funiculaires ont plus besoin encore que d'autres chemins de fer de cette permanence de trafic, car il ne leur est pas possible, sans de coûteuses installations, d'ajouter en temps de grande affluence des voitures supplémentaires. Ils ne peuvent donc profiter que d'une manière restreinte des incidents favorables à leurs recettes.

Cette première Société attendit longtemps des temps meilleurs, puis renonça à sa concession.

Depuis lors, une Société de développement créa dans le bois un lac à patiner, ce qui produisit une circulation d'hiver, puis les tramways se construisirent et rendirent plus accessible l'emplacement d'une gare inférieure; enfin

et surtout, l'affluence inattendue des voyageurs de tramways donna la preuve que le public apprécie beaucoup les moyens de transport.

On pouvait donc, sans trop de témérité, reprendre le projet d'un funiculaire Lausanne-Signal. De nouvelles études, développant un avant-projet émis autrefois par notre collègue M. Jules Michaud, placèrent la station inférieure au carrefour des rues de l'Industrie et du Nord, près de l'usine du Vallon. La station supérieure se trouve à l'occident et en contrebas de l'esplanade du Signal. Les nouveaux concessionnaires réussirent à former une Société par actions à la tête de laquelle nous trouvons : MM. Lucien Vincent, imprimeur, Charles Niess, avocat, Charles Schmidhauser, banquier, Eugène Francillon, négociant, Arthur Prud'hom, géomètre, Alfred Manuel, négociant, L.-O. Du Bois, négociant, et J. Duvillard, ingénieur-mécanicien.

Un syndicat se chargea du capital-actions montant à 225000 francs. Le complément de ressources nécessaires est fourni par un emprunt de 110000 fr. émis en souscription publique.

La constitution de la Société fut grandement facilitée par le fait que notre collègue, M. Alexandre Koller, déjà avantageusement connu par les entreprises des chemins de fer Morges-Bière et de la Wengernalp, offrit de construire le funiculaire d'après ses propres projets pour le prix à forfait de 230000 francs.

Cette somme comprend toutes les installations nécessaires pour le bon fonctionnement de la ligne. Les terrains ont coûté environ 71000 francs en sus.

Le profil en long et le plan ci-joints, planche n^o 1, nous dispensent de décrire la ligne. Ils provoquent les observations suivantes.

