

Objektyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 14

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

pas dépasser. En montagne et dans quelques endroits difficiles, à Lavaux spécialement, il arrive cependant qu'on soit obligé de recourir à du 8 ‰ sur de courts tronçons, mais il vaut mieux, autant que possible ne pas dépasser le 5 ou le 6 ‰, surtout pour les rampes d'accès des passages supérieurs qui paraissent déjà si rapides à cause de leur grande hauteur.

Au point de vue de l'entretien de la chaussée, les paliers sont très défectueux. Le bombement transversal n'est pas suffisant pour assurer un écoulement rapide des eaux pluviales. Il faut encore une pente longitudinale de 1 ‰ au moins. Il y a donc lieu, autant que faire se peut, de ne pas admettre de déclivité plus faible que celle-ci.

Quant aux raccordements verticaux, j'ai dit plus haut qu'ils devaient être longs. J'entends par là qu'ils doivent avoir au minimum 40 m. entre deux pentes de même sens et 80 m. entre des déclivités de sens contraire.

*Profil transversal.* — Une condition essentielle pour que l'aspect d'une route soit satisfaisant, c'est que celle-ci soit suffisamment large. Dans le canton de Vaud, malheureusement, on s'est préoccupé surtout de construire ou de corriger des quantités de kilomètres de chemins auxquels, par motif d'économie, on a donné presque toujours une largeur de 5 m. seulement. Depuis quelque temps, et sous l'influence de M. le conseiller d'Etat Duboux, actuellement Directeur du 1<sup>er</sup> arrondissement des C. F. F., on tend à augmenter les dimensions transversales des routes nouvelles. Aujourd'hui on n'en construit presque plus de moins de 6 m. Il y a lieu, du reste, de penser qu'avec le développement toujours plus grand du cyclisme et de l'automobilisme on sera obligé d'arriver à une largeur de 8 m. et peut-être davantage. Ce sera tout profit pour la beauté de nos avenues futures.

*Conclusions.* — Il ne faudrait pas tirer de cet article des conclusions trop absolues. En écrivant ces lignes, mon intention n'était pas de faire connaître une recette pour la construction des belles routes. Pour faire d'une route une œuvre d'art, il ne peut y avoir de formule; il faut un tempérament d'artiste, et c'est là une qualité qui nous manque en général, à nous autres ingénieurs. Je me suis simplement efforcé d'attirer l'attention de mes collègues sur les points qui, dans l'étude d'un projet de route, me paraissent les plus importants et de rechercher, comme je le disais au début, quelques-uns des principes qui doivent être à la base de cette étude. Je serais trop heureux si j'avais réussi à montrer que le problème de la construction d'une route n'est pas tout à fait si simple qu'il semble tout d'abord, surtout si l'on veut s'efforcer de le résoudre d'une façon satisfaisante aussi bien au point de vue esthétique qu'au point de vue technique. Celui-là est le seul qui intéresse ce bon public dont je me moquais plus haut, mais que, néanmoins, on doit chercher à contenter, puisqu'enfin les routes sont faites pour lui. Il ne doit donc pas être négligé.

Lausanne, février 1908.

### Concours pour une salle de réunions et un restaurant d'été, à Neuchâtel.

Le jury désigné par le Conseil communal pour l'appréciation des projets de plans d'une *grande salle de réunions* et d'un *restaurant d'été* était composé de MM. R. de Wurstemberger, architecte. à Berne, F. Stehlin, architecte, à Bâle, et Aug. Bron, architecte de l'Etat, à Lausanne.

Il a siégé les 8 et 9 juillet et il a rendu le verdict suivant :

1<sup>er</sup> concours, *Grande salle de réunions au Jardin anglais*; 13 projets.

2<sup>me</sup> prix ex æquo, de fr. 1000, à *Bastringue*, MM. Prince & Béguin, Neuchâtel.

2<sup>me</sup> prix ex æquo, de fr. 1000, à *Dans les arbres*, MM. Rychner & Brand, Neuchâtel.

3<sup>me</sup> prix, de fr. 500, à *Sauvons les arbres*, M. Maurice Kunzi, Neuchâtel.

Mention honorable, à *Areuse*.

2<sup>me</sup> concours, *Grande salle de réunions, sur un emplacement au choix des concurrents*; 8 projets.

1<sup>er</sup> prix, de fr. 1200, à *Rond Point*, MM. Prince & Béguin, Neuchâtel.

2<sup>me</sup> prix, de fr. 800, à *Seyon*, M. L<sup>s</sup> Brazzola, Lausanne.

3<sup>me</sup> prix, de fr. 500, à *Triangle*, MM. Broillet & Wulfleff, Fribourg.

Mention honorable, à *Inscrit dans un cercle*.

3<sup>me</sup> concours, *Restaurant d'été, au bord du lac*; 8 projets.

Prix, de fr. 200, à *Lac*, M. R<sup>t</sup> Convert, Neuchâtel.

» » 200, à *Quai*, M. R<sup>t</sup> Convert, Neuchâtel.

» » 200, à *Inconnu*, MM. Prince & Béguin, Neuchâtel.

» » 200, à *Sgraffito*, » Carbonnier & Bosset, »

» » 200, à *Brise*, » Chable & Bovet, »

Nous reproduirons prochainement les principales planches des projets primés à ces concours.

### Tunnel du Lötschberg.

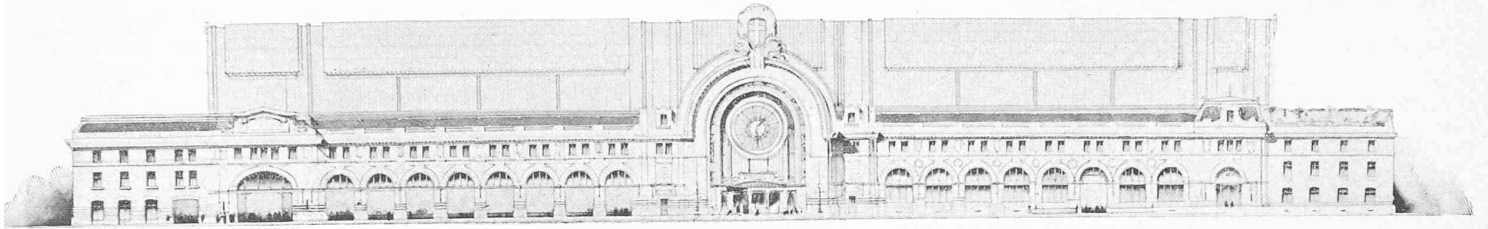
Longueur: 13 735 m.

#### Etat des travaux au 30 juin 1908.

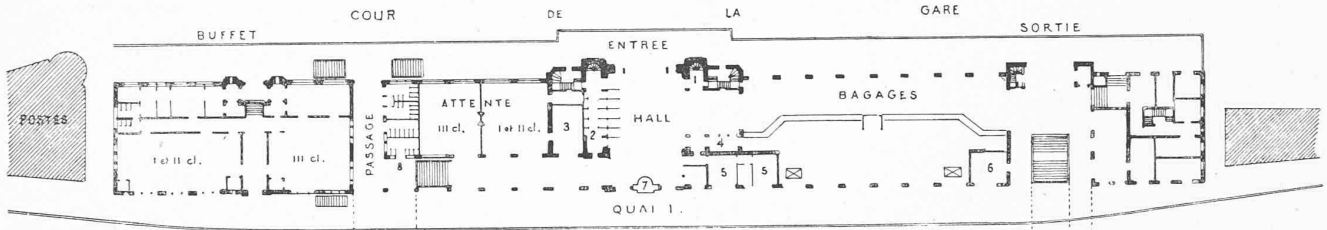
	Galerie de base.		Tota des 2 côtés.
	Côté Nord Kandersteg	Côté Sud Goppenstein	
Longueur au 31 mai 1908 . . . . .	m. 2332	1902	4234
» au 30 juin 1908 . . . . .	» 2544	2059	4603
» exécutée en juin 1908 . . . . .	» 212	157	369
Journées d'ouvriers hors du tunnel . . . . .	13567	11034	24601
» » dans le tunnel . . . . .	17413	18070	35513
» » ensemble . . . . .	31010	29104	60114
Moyenne journalière d'ouvriers hors du tunnel	468	401	869
» » » dans le tunnel	623	602	1225
» » » ensemble . . . . .	1091	1003	2094
Température du rocher à l'avancement. °C.	9,5	24,5	—
Volume d'eau sortant du tunnel . . l. sec.	1-290	34	—

#### Observations.

La galerie d'avancement est maintenant percée sur un tiers de la longueur du tunnel.

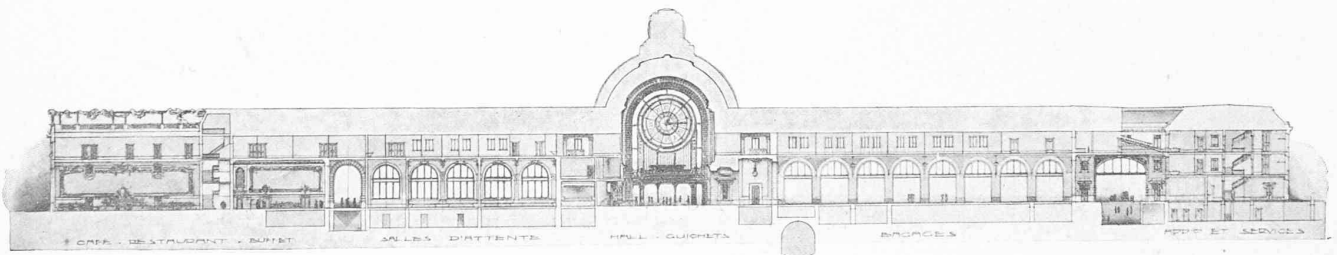


Façade principale.



Plan du rez-de-chaussée.

LÉGENDE : 1 = Vagons-lits. — 2 = Receveurs aux voyageurs. — 3 = Salon réservé. — 4 = Guichets supplémentaires. — 5 = Chef et sous-chefs.  
6 = Douane. — 7 = Journaux. — 8 = W.-C.



Coupe longitudinale.



Perspective.

2<sup>e</sup> prix : Projet « Paris-Milan », de MM. D. et L. BRAZZOLA, architectes, à Lausanne.

CONCOURS POUR LES PROJETS DE FAÇADES DES NOUVEAUX BATIMENTS  
DE LA GARE AUX VOYAGEURS DE LAUSANNE

Seite / page

leer / vide /  
blank