

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 35 (1909)
Heft: 2

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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

Le Comité est chargé d'une nouvelle étude et rapportera à la prochaine séance.

Rapport sur la revision du Règlement de la police des constructions, spécialement sur les canaux de cheminées : M. Verrey, architecte, président de la Commission pour cette étude, propose d'ajourner son rapport à une année ou deux afin de pouvoir contrôler les expériences faites concernant les canaux de cheminées. Adopté.

M. Verrey invite les architectes à lui communiquer leurs observations et les résultats des expériences obtenus dans ce domaine.

M. le Président met ensuite à la disposition des intéressés le règlement des principes à observer dans l'organisation des concours d'architecture, adopté, à Berne, par l'assemblée des délégués de la Société suisse des ingénieurs et architectes. A cette occasion, M. Meyer, architecte, soulève la question de savoir si l'on ne devrait pas s'en tenir à notre règlement actuel pour les concours du canton de Vaud et n'appliquer ce nouveau règlement qu'aux concours étrangers seulement. Vu l'importance de la question, il est décidé de renvoyer une discussion sur ce sujet à la prochaine séance.

La parole est enfin donnée à M. Develey, ingénieur en chef, qui nous entretient du *1er Congrès international de la route, à Paris*. Le but fondamental de ce congrès était d'étudier l'aménagement des routes en vue de leur adaptation aux nouveaux modes de locomotion, disons aux automobiles.

Les questions suivantes y furent traitées en deux sections, à savoir :

I^{re} section : Construction et entretien. 1^{re} question : La route actuelle. 2^{me} question : Procédés généraux d'entretien. 3^{me} question : Lutte contre l'usure et la poussière. 4^{me} question : La route future.

II^{me} section : Circulation et exploitation. 5^{me} question : Effets des nouveaux modes de locomotion sur les chaussées. 6^{me} question : Effets des chaussées sur les véhicules. 7^{me} question : Signaux de la route. 8^{me} question : La route et les services de transports mécaniques.

M. Develey termine cette intéressante causerie par la lecture d'un poème intitulé : *La route*, à propos dit par M^{me} Bartet à la représentation de gala donnée à la Comédie-Française, le 14 octobre 1908, en l'honneur du Congrès de la route.

L'exposé très clair et très écouté de M. l'ingénieur Develey est vivement applaudi.

La séance est levée à 10 heures. Etaient présents : une trentaine de membres.

BIBLIOGRAPHIE

Handbuch für Eisenbetonbau. F. von Emperger, ingénieur. IV^e volume, II^e partie. Wilh. Ernst, éditeur. Prix relié 17 Mk.

Cet ouvrage, continuant la revue des travaux en béton armé, s'occupe ici des silos, cheminées et bâtiments d'usines. Les renseignements utiles abondent concernant les silos qui varient suivant leurs nombreuses destinations. Cette construction complexe est abondamment illustrée. Quelques exemples semblent compliqués comme armature, mais la plupart montrent le besoin d'une construction monolithique et bien liée pour faire face aux nombreux imprévus de ce genre de bâtisses. D'autres indiquent en plus le sens esthétique de leurs constructeurs, ainsi ceux de Zurich, par la saillie de leur musculature, et ceux de Düldegingen, par leur forme bien équilibrée. On se rend compte

que le silo, comme le pont, du fait de sa liberté de développement, prête à des formes moins banales que bien d'autres constructions. Dommage que cette recherche préoccupe peu et qu'on voie aussi des objets fort disgracieux.

Le chapitre des hautes cheminées réserve moins d'imprévu et les variantes sont dans le coffrage plus que dans la forme. Notons du moins la constatation que le fût cylindrique, ici seul économique, n'a pas les désavantages qu'on lui supposait et que ses nombreuses applications satisfont leurs propriétaires. Il est clair que, ce point mis à part, la cheminée en béton armé n'a guère que des avantages sur ses concurrentes, surtout du moment qu'on la fait à double enveloppe. A noter, en passant, la curieuse patente Künzell qui prévoit comme armature un tuyau à circulation d'air et récupération de chaleur.

Les bâtiments d'usines enfin occupent la troisième partie du volume. Nous y rencontrons quantité de beaux exemples et d'idées saines, mais aussi des paradoxes, tels que voûtes en béton armé sous-tendues par des tirants en fer nu. On y sent aussi le poids des normes prussiennes et, à l'occasion, la tendance à les contourner. La construction cherche à se défendre. Mais l'autorité devrait se dépréoccuper de questions de calculs pour assainir la concurrence elle-même. L'ingénieur pourrait alors un peu oublier l'homme d'affaires pour penser plus à sa responsabilité personnelle, poussé par un contrôle libéral, quoique sérieuse.

Mais, en définitive, le volume est bon conseiller, les renseignements abondent et leur choix est si varié que toute question semble devoir y trouver une réponse. Le regret vient seulement que le meilleur est souvent un peu cher.

A. P.

Tunnel du Lötschberg.

Longueur : 13 735 m.

Etat des travaux au 31 décembre 1908.

	Côté Nord		Côté Sud	Total des 2 côtés.
	Kandersteg	Goppenstein		
Galerie de base.				
Longueur au 30 novembre 1908	m.	2675	2908	5583
» au 31 décembre 1908	»	2675	3052	5727
» exécutée en décembre 1908	»	0	144	144
Journées d'ouvriers hors du tunnel		7775	10637	18412
» » dans le tunnel		12193	26569	38762
» » ensemble		19968	37206	57174
Moyenne journalière d'ouvriers hors du tunnel		277	380	657
» » » dans le tunnel		469	949	1418
» » » ensemble		746	1329	2075
Température du rocher à l'avancement. °C.		—	26	—
Volume d'eau sortant du tunnel . . l. sec.		75	28	—

Observations.

Côté Nord. L'avancement a été suspendu. On travaillait aux abatages et au revêtement du tunnel.

Dans la vallée de Gastern on a dû modifier dans les deux tericks de sondage les installations pour permettre des sondages à chute libre; d'autre part, à cause de la sécheresse, on a établi une conduite d'eau d'une longueur de 1200 mètres.

Côté Sud. La galerie d'avancement a traversé les schistes cristallins. La direction des couches est N. 52° E. et l'inclinaison 68° vers Sud.

On a percé 144 m. à la perforation mécanique, c'est-à-dire en moyenne 5,14 m. par jour de travail. Quatre perforatrices Ingersoll à percussion étaient en marche. Les travaux étaient suspendus à Sainte-Barbe et à Noël.