Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 54 (1928)

Heft: 2

Inhaltsverzeichnis

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: 14.07.2025

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

54e année 28 janvier 1928 N° 2

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : Dr H. Demierre, ing. Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE D'HYGIÈNE ET DE TECHNIQUE URBAINES
ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *La Chicago Rapid Transit Company*, par le Dr R. Zehnder, ingénieur, Directeur du Chemin de fer Montreux-Oberland-Bernois, Membre de la Direction du Chemin de fer des Alpes Bernoises Berne-Lötschberg-Simplon. — *Progrès réalisés dans la fabrication des chaux et ciments et leur influence sur l'exécution des maçonneries*, par J. Bolomey, ingénieur, professeur à l'Université de Lausanne (suite et fin). — *Le Xe congrès international d'architectes.* — *L'opportunité de la diffusion de la cuisine électrique en Suisse.* — *Congrès international de l'habitation et de l'aménagement des villes.* — *Bâtiment de la Bibliothèque nationale.* — *Les régulateurs de vitesse des turbines hydrauliques.* — Bibliographie. — *Service de placement.*

La Chicago Rapid Transit Company,

par le Dr R. ZEHNDER, ingénieur,
Directeur du Chemin de fer Montreux-Oberland-Bernois,
Membre de la Direction du Chemin de fer des Alpes Bernoises
Berne-Lötschberg-Simplon.

Le développement de la ville de Chicago est un des miracles de l'Amérique. Il s'est fait avec une rapidité presque incroyable. Les plus vieux de ses habitants actuels l'ont encore connue lorsqu'elle n'était qu'un village et une garnison d'Indiens de moins de 1000 habitants. Aujourd'hui, Chicago est, avec sa population de trois millions d'habitants, la ville la plus peuplée de l'hémisphère ouest, après New-York.

Située à la pointe sud du Lac Michigan, cette ville est à la fois le port lacustre intérieur le plus grand et le centre de chemins de fer de beaucoup le plus important du monde entier ; il dépasse même New-York sous ce dernier rapport. En effet, les lignes de trente des plus grandes Compagnies de l'Amérique du Nord partent de ses onze gares terminus, dont l'une, The Chicago and North Western Railway Station, si elle ne se rapproche pas des dimensions des deux plus grandes gares de New-York, la « New-York Grand Central Station » et la « Pennsylvania Station », accuse pourtant un mouvement énorme. En effet, cette gare, dont les dépenses de construction se sont élevées à la somme formidable de 20 000 000 de dollars, possède une capacité correspondant à un trafic journalier de 250 000 voyageurs. Il est vrai que le « Grand Central Depot » de New-York, qui a coûté 100 millions de dollars, dépasse encore considérablement la gare du Chicago and North Western Railway. Le New-York Grand Central Depot couvre 70 acres (environ 0,28 km²) ; il a 50 km de voies souterraines, possède 42 voies de départ pour les trains à longs trajets et 25 voies de départ pour les lignes suburbaines. La capacité de cette gare est suffisante pour expédier 200 trains et 70 000 voyageurs par heure.

Dans le district de la ville de Chicago, couvrant environ 400 km², le réseau des lignes ferroviaires a une longueur de 12 000 km. Il dessert, par 4330 voies de raccordement, les innombrables établissements industriels. L'ensemble des gares aux marchandises (Freight Yards) reçoit et expédie journellement environ 35 000 wagons.

Chicago est le centre de réception et de distribution le plus important ; il suffit de rappeler que toutes les branches de l'industrie et du commerce y sont établies. Tout spécialement son commerce de blé et de bois atteint des chiffres qui ne sont dépassés par aucune autre ville du monde. Ses « Stock Yards » constituent les plus grands marchés permanents de bétail qui existent. On y reçoit jour par jour 45 000 bœufs, vaches et veaux, 75 000 porcs et 500 000 moutons. Les abattoirs de Chicago tuent journellement 10 000 porcs, 5000 bœufs et veaux et 10 000 moutons.

Mais Chicago est aussi une ville universitaire réputée et une ville d'arts. Les musées, théâtres et opéras sont nombreux et excellents ; l'architecture de ses importantes maisons d'affaires, bordant ses rues et avenues imposantes, de ses immenses hôtels à 25 et 30 étages, de ses bâtiments publics enfin, est d'un style intéressant et souvent irréprochable. D'innombrables parcs contribuent à l'embellissement de la ville ; le plus grand, le « Lincoln Park » au nord de la ville, couvre 600 acres (environ 2,4 km²) et possède un lac de 140 acres (0,56 km²).

* * *

En lisant ces quelques chiffres, on comprend que le trafic entre les différentes parties d'une ville de cette importance est considérable et qu'il faut des moyens de transport à toute épreuve pour y suffire. Les rues, bien qu'en partie très larges, sont encombrées d'une façon inquiétante à certaines heures de la journée par les piétons, les autos, les camions, les omnibus, les Street-Cars (voitures de tramways). Le point où State and Madison Streets s'entrecroisent est considéré comme « the busiest corner in the world ». Les artères principales sont impuissantes à laisser passer tout le mouvement d'une vie aussi débordante et précipitée. Il était donc nécessaire d'y subvenir par d'autres moyens de communications. On a ainsi doté cette ville d'un réseau souterrain de chemin de fer pour marchandises et,