

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 33 (1907)  
**Heft:** 6

## **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:** 30.03.2025

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

Une fois les câbles posés sur les deux premiers kilomètres, on a commencé le remplissage du fossé avec du sable amené par des trains spéciaux de onze wagons circulant à une distance convenable du train des câbles ; enfin venait une troisième équipe chargée de la mise en place des dalles dont la distribution était déjà effectuée.

La circulation de tous ces trains était réglée par un horaire.

Le chantier de pose des câbles, notamment le fossé, était éclairé d'une manière parfaite par un projecteur de 20 ampères faisant partie du wagon-lumière, ce qui a grandement facilité les opérations.

Immédiatement après la pose des câbles, on a procédé au montage de leurs boîtes de jonction, de dérivation et d'extrémité.

Les figures 7, 8 et 9 représentent les boîtes des câbles à faible courant ; ces boîtes sont en bronze dans les niches et en fonte à la station d'évitement et à l'extérieur du tunnel.

(A suivre).

## Divers.

### CONCOURS

#### Concours d'idées pour la construction d'un hôtel aux abords de la gare de Vevey<sup>1</sup>.

1<sup>er</sup> prix : projet « Liauba », de M. M. Braillard, architecte, à Genève.

Nous reproduisons aux pages 71 et 72 les planches caractéristiques de ce projet.

#### Nouvelles concessions de chemins de fer.

Chemin de fer à crémaillère de St-Gingolph au Grammont, éventuellement aux Cornettes de Bise. — Le tracé projeté comprend deux sections successives. La première section de St-Gingolph au Grammont a une rampe maximum de 32‰ ; elle a son point d'origine à la station inférieure de St-Gingolph à la cote 400 m., immédiatement en amont de la ligne de St-Gingolph au Bouveret. De là, la ligne atteint les collines de Vignoles, où serait prévue éventuellement une halte (498 m. d'altitude), traverse le tunnel des Montessauts et arrive au km. 2,954 à Fritaz, où sont projetés une halte et un croisement. A partir de ce point, la ligne monte jusqu'au pied des premiers contreforts du Grammont, traverse les tunnels d'Agreblais, des Chaumény, Rochers de Parblanche, Croix d'Aller et du Grammont et arrive à la station du Grammont, à une altitude de 2080 m. (km. 6,920).

La longueur du tracé, en projection horizontale, est de 6920 mètres, tandis que la longueur réelle est de 7140<sup>m</sup>,70.

La seconde section, qui sera construite immédiatement après la première, ou éventuellement plus tard, commence à la station du Grammont et se termine aux Cornettes de Bise.

A partir de la station de Grammont, la ligne, après avoir traversé les tunnels des Séreux et du Gardy, descend jusqu'à l'al-

titude de 1790 m. Au km. 9,300 est prévue la halte de Lovenez avec croisement. A partir du km. 9,878, la ligne remonte et atteint la station des Cornettes de Bise, à une altitude de 2095 m. (km. 12,100), à l'endroit dit « Chaux du Milieu » et situé au pied des Cornettes. La pente maximale est de 18,2‰ du Grammont jusqu'au km. 9,838 et de 20‰ entre le km. 9,838 et les Cornettes de Bise.

La longueur du tracé, en projection horizontale, est de 5180 mètres, et la longueur effective est de 5223 m.

La longueur totale de la ligne, en projection horizontale, est de 12100 m. tandis que la longueur effective est de 12364 m.

Le rayon minimum des courbes est fixé à 80 m.

La ligne serait construite à une seule voie et à l'écartement de 80 cm. entre rails ; on prévoit un même type de crémaillère qu'au chemin de fer du Pilate.

L'exploitation aura lieu par la traction à vapeur, éventuellement à l'électricité et sera limitée à la période du 1<sup>er</sup> mai au 30 septembre, avec une seule classe de voitures.

Les frais d'établissement de la première section sont estimés à Fr. 2 350 000 ; ceux de la seconde à Fr. 1 300 000 ; total Fr. 3 650 000.

Les taxes maximum à percevoir accordées par la concession sont de Fr. 1.40 par kilomètre et par voyageur et de 60 centimes par kilomètre et par cent kilogrammes de bagages. Il ne sera pas fait de service de marchandises.

### Maisons de campagne modernes.

Le journal allemand *La Woche* a pris récemment une détermination témoignant bien de l'intérêt toujours grandissant qui s'attache à la maison de campagne moderne.

La Rédaction a ouvert un concours de plans pour catégories de maisons de campagne dans les prix de 5000, 7500, 10,000 et 20,000 mark ; elle a mis à la disposition d'un jury une somme de 6000 mark à répartir entre les meilleurs projets et va publier prochainement, à ses frais, — vers Pâques, pense-t-elle, — les 21 projets primés, plus 40 autres projets désignés par le même jury.

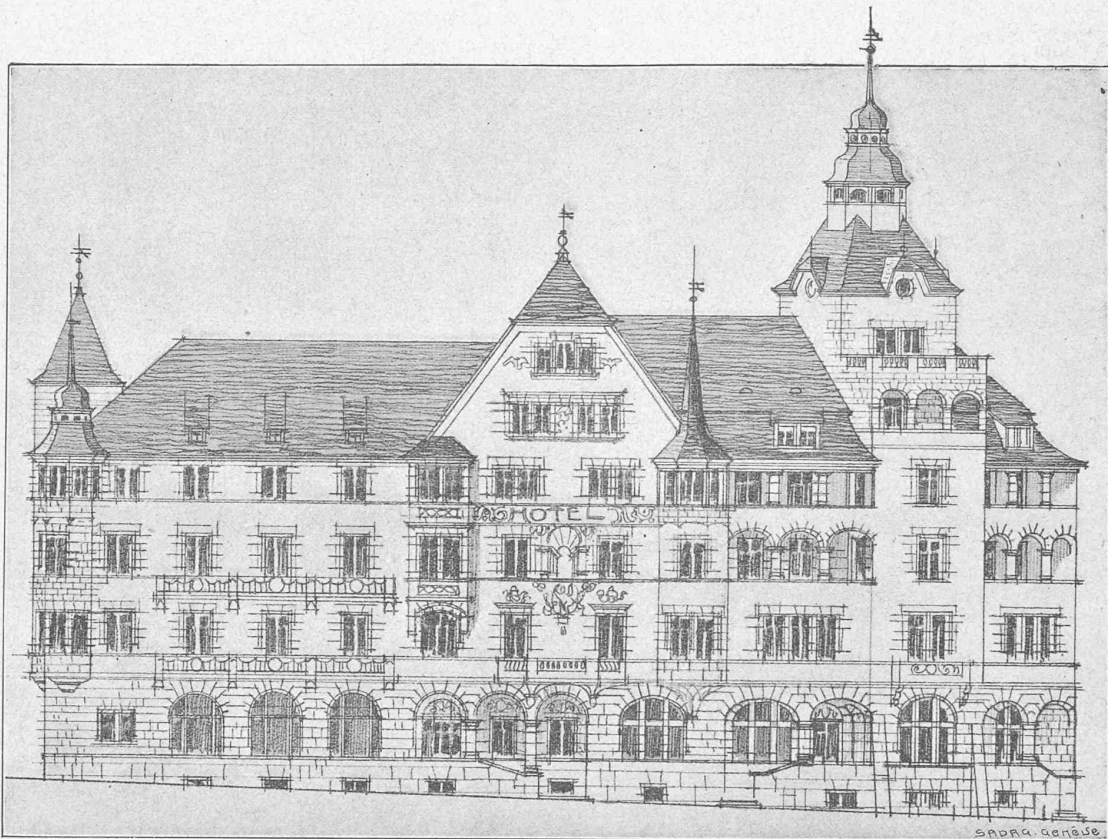
Le nombre des concurrents à cette joute a été considérable, pas moins de 1528 projets ont été soumis à l'appréciation du jury. Comme l'on pouvait s'y attendre, le groupe des maisons à 5000 mark a particulièrement captivé l'intérêt général, 926 projets s'y rattachent.

Ce concours a été un très grand succès, ses promoteurs s'en promettent une nouvelle impulsion à la tendance des citadins d'habiter la banlieue, *chez soi, sous son toit*, — ils sont certains que la publication de ces soixante projets démontrera la possibilité de le faire à relativement peu de frais et dans des conditions de saine et belle simplicité n'excluant pas, au contraire, le confort et le bien-être.

*La Woche* espère donner le dernier coup à la manie qui a sévi si longtemps des villas-miniature grotesques, prétentieuses et de mauvais goût dues à la spéculation, au manque de bon sens, surtout de sens artistique, et à l'ignorance ; elle espère du même coup développer puissamment par son initiative l'éducation artistique de notre peuple. Ainsi soit-il.

A. R., arch<sup>te</sup>.

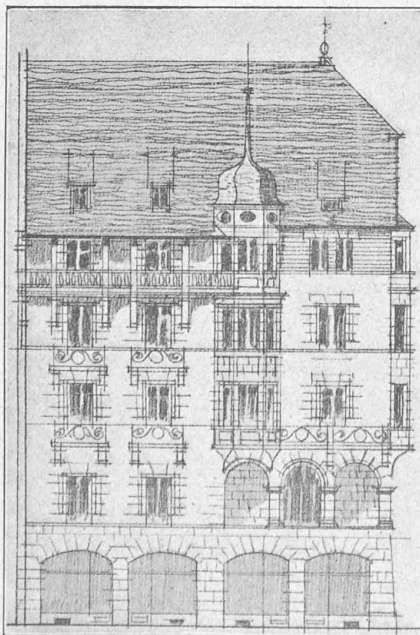
<sup>1</sup> Voir N° du 25 décembre 1906, page 291.



1. Façade sur la rue des Communaux.

[1<sup>er</sup> prix]: Projet N° 1 « Liauba », de M. Maurice Braillard, architecte, à Genève.

CONCOURS D'IDÉES POUR LA CONSTRUCTION D'UN HOTEL AUX ABORDS DE LA GARE DE VEVEY.



2. Façade sur l'avenue de la Gare.

### BIBLIOGRAPHIE

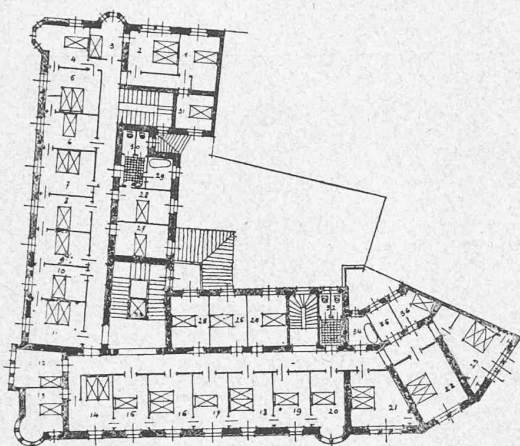
Le Département des Travaux publics du canton de Vaud vient de faire paraître la deuxième livraison du **Nivellement général du canton de Vaud**, qui contient la cote d'altitude, les plans de situation et de détail des repères métalliques des lignes suivantes : 1. Lausanne-Lutry-Cully-St-Saphorin-Vevay-Montreux-Villeneuve-Roche-Yverne-Aigle-Bex-St-Maurice et Lavey-les-Bains avec 133 repères. — 2. Villeneuve-Noville-Chessel-Porte du Sex avec 8 repères. — 3. Aigle-Pont d'Illarsaz avec 5 repères. — 4. Olon-Gare de St-Triphon-Pont de Collombey avec 5 repères. — 5. Bex-Pont de Massongex avec 3 repères.

La première livraison contient les lignes de : a) Lausanne-Cheseaux-Echallens-Vuarrens-Yverdon-Grandson-Concise-Vauxmarcus avec 60 repères, et b) Aigle-Le Sépey-Les Mosses-Les Moulins-Château-d'Ex avec 34 repères.

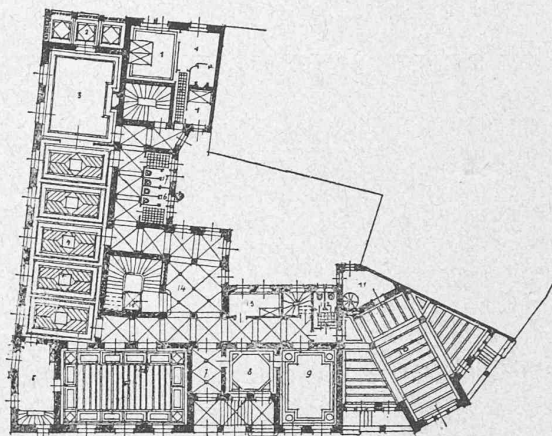
Ces deux livraisons sont en vente, la première à Fr. 1.50, la seconde à Fr. 1.— l'exemplaire, au Département des Travaux publics, service Administration et Entretien.

**Le Montreux-Oberland Bernois** par le Simmenthal. (L'Europe illustrée N° 199—201.) Ligne directe Montreux-Zweisimmen-Thoune-Interlaken. Note descriptive concernant les contrées (vaudoises, fribourgeoises et bernoises) que dessert cette voie ferrée électrique, depuis les rives du lac Léman à celles du lac de Thoune. Par Alfr. CÉRÉSOLE. Photographies de Fréd. Boissonnas. (72 p. avec illustr. et 1 carte.) 8°. Zurich. Art. Institut Orell Füssli, éditeurs. Prix Fr. 1.50

Ce nouveau livret est un des plus intéressants et un des mieux illustrés que renferme cette collection.



3. Plan du rez-de-chaussée.



4. Plan du premier étage.

1<sup>er</sup> prix : Projet N° 1 « Liaba », de M. Maurice Braillard, architecte, à Genève.

#### CONCOURS D'IDÉES POUR LA CONSTRUCTION D'UN HOTEL AUX ABORDS DE LA GARE DE YEVEY.

**Nouveau système de charpente en bois.** La *Zentralblatt der Bauverwaltung*, organe du Ministère des Travaux publics, à Berlin, publie dans son numéro du 9 mars 1907 un article de M. Adams sur un nouveau système de charpente en bois inventé par M. Otto Hetzer, à Weimar. Il s'agit de la confection de poutres en planches assemblées de bois tendres dans lesquelles une planche de bois dur joue le rôle du fer dans le béton armé.

#### Tunnel du Ricken.

Longueur entre les deux portails : 8604 m.

**Bulletin mensuel des travaux.** (Extrait). — **Février 1907.**

	Côté Sud Côté Nord		
	Kaltbrunn	Wattwil	Total
Longueur à fin janvier 1907 . . . . .	m. 3586,0	4071,1	7657,1
Progrès mensuel à la main . . . . .	» 91,0	82,5	173,5
Longueur à fin février 1907 . . . . .	m. 3677,0	4153,6	7830,6
% de la longueur du tunnel. . . . .	42,7	48,3	91,0
Perforation à la main :			
Progrès moyen par jour . . . . .	m. 3,96	3,30	—
Progrès maximum par jour . . . . .	» 7,80	7,10	—
<b>Températures</b> (maxima, mesurées pendant la ventilation).			
De la roche, à l'avancement (Degrés C.)	20,4	20,0	—
De l'air, »	23,3	23,0	—
Venues d'eau l. par sec.	23,4	2,0	—

#### Renseignements divers.

**Côté Sud.** — Des 91 m. percés, 69 l'ont été dans la marne et 22 dans le grès calcaire. Trois alternances de ces roches ont été constatées. — Cube total excavé : 421 500 m<sup>3</sup>, soit le 40,5 %.

**Côté Nord.** — Des 82 m. percés, 59 l'ont été dans la marne et 23 dans le grès ; trois alternances de ces roches ont été relevées. Cube excavé : 411 300 m<sup>3</sup>, soit le 37,1 %.

### SOCIÉTÉS

#### Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne.

*Procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 16 mars 1907, au Café de la Glisse.*

La séance est précédée d'un souper-choucroute qui réunit une vingtaine de convives.

A l'heure fixée, soit 8 1/2 h. précises, le président déclare la séance ouverte et il souhaite la bienvenue à tous ceux qui ont répondu à l'appel du Comité.

Le « Rapport annuel », ainsi que les comptes de l'exercice écoulé sont lus et approuvés.

Le président rappelle le souvenir de nos trois membres décedés au cours de l'année; l'assemblée se lève en leur honneur.

La cotisation annuelle reste fixée à *trois francs*.

Sur proposition de MM. Zorn et Nicole, le Comité sortant de charge est confirmé dans ses fonctions *par acclamation*, à l'exception de M. F. Gilliard, absent du pays, démissionnaire. Celui-ci est remplacé par M. le Dr H. Demierre, ingénieur, secrétaire de la rédaction du *Bulletin technique de la Suisse romande*.

Le nouveau Comité est donc constitué comme suit pour l'année 1907-1908 : M. W. Cosandey, président; MM. E. Gaillard, R. Matthey, H. Demierre, H. Develey, membres.

La subvention annuelle de Fr. 100 en faveur du *Bulletin technique* est maintenue.

Après une longue discussion de principe au sujet de la seconde assemblée générale, soit *course d'été*, l'assemblée adopte les propositions du Comité sortant de charge relatives à une course de deux jours dans le Jura neuchâtelois, et charge le nouveau Comité de l'étude détaillée de ce projet.

Un débat très long et auquel prennent part plusieurs orateurs s'engage ensuite au sujet d'une proposition de M. Kiefer, tendant à adopter une étiquette uniforme pour tous les ingénieurs diplômés sortant de l'Ecole de Lausanne, par analogie avec ce qui se fait en France et ailleurs, et afin de nous distinguer des ingénieurs « d'occasion » comme on en rencontre partout. Finalement on se range à la proposition Gaillard et on adopte en guise d'étiquette l'appellation : « ingénieur diplômé E. L. », que tous nos membres sont invités à utiliser à l'avenir.

Vu l'heure avancée, la conférence de M. Zorn sur « l'utilisation des forces hydrauliques dans le canton de Vaud » est ajournée et la séance est levée à 11 1/4 heures. H. Dy.

#### Offre d'emploi.

On demande un jeune ingénieur ayant quelque pratique pour diriger des travaux d'adduction d'eau potable dans la Suisse française.

Pour renseignements complémentaires, s'adresser au secrétaire de l'A<sup>3</sup>. E<sup>3</sup>. I. L. (M. Develey, ingénieur, Département des Travaux publics, Lausanne).