

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 49 (1923)
Heft: 16

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: 15.03.2025

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

moindre coup qu'on leur portait retentissait douloureusement dans son cœur. Avec un zèle que rien n'avait pu lasser, il signala à une opinion publique souvent somnolente une foule de projets malencontreux. Il défendit surtout dans sa tendresse inquiète l'aspect de notre campagne et ne se consolait pas de voir une réclame tapageuse envahir et défigurer des villages tels que Soral et Cartigny.»

Artiste sensible, généreux et foncièrement honnête, Alexandre Camoletti ne laisse que des amis qui déplorent que sa fin prématurée l'ait empêché de continuer à manifester son grand talent par de nouvelles œuvres.

DIVERS

Le canal d'Entreroches.

(Suite et fin.)¹

Une fois la concession obtenue par Elie Duplessis-Gouret² les travaux commencèrent, vers 1640, par la section Cossonay-Yverdon, non sans susciter des difficultés entre les entrepreneurs et les communes. L'étude des archives d'Yverdon montre que, soit pendant la construction, soit pendant l'exploitation du canal, les conflits furent nombreux. La ville était jalouse des droits de navigation qu'elle possédait et la Compagnie des bateliers, fortement organisée, voyait de mauvais œil la nouvelle société lui faire concurrence, sur les rivières et sur le lac. Les razels des « canalistes » (c'est le nom qu'on leur donnait), venaient heurter le pont de Gleyres et le « heurement » donnait lieu à des procédures assez longues, aussi bien que la démolition d'une jetée, à l'embouchure de la Thièle dans le lac.

Au début, le canal partait d'un endroit appelé le Chauchy, non loin de la station de Daillens, au nord de la route de Lausanne à Cossonay. Là, se trouvait le port du Bouquet où, sur un plan du commissaire Ducimetière, de 1673, on voit un bâtiment, les Hasles du canal, avec un four, et la Maison du canal.

L'eau de cette première section du canal était fournie par une dérivation de la Venoge, le Bay des Grands Moulins. Le canal contournant la colline du Mauremont passait dans la combe située entre les deux tunnels du chemin de fer, pour arriver à Entreroches, au nord de cette colline, où se trouvait le port qui fut le point définitif lorsque la première section fut abandonnée, on ne sait pourquoi, après un siècle d'existence.

D'Entreroches, le canal se dirigeait vers le point où le Talent fait sa jonction avec l'Orbe, au lieu dit la Grange du Marais et, depuis là, le canal était constitué par ces deux rivières réunies jusqu'aux Moulins d'Yverdon ; cette dernière section s'appelait, d'ailleurs, le Canal industriel ou Canal des Moulins.

Ce canal était surélevé d'environ deux mètres au-dessus de la plaine de l'Orbe. Une grande écluse rachetait cette différence de niveau et permettait aux canalistes de descendre leurs bateaux dans le port d'Yverdon et de là, après transbordement dans leurs grandes barques, de transporter leurs marchandises jusqu'à Soleure, ou même plus loin encore.

Le canal avait une longueur de seize kilomètres d'Entreroches au lac, avec une différence de niveau de neuf mètres ; sa largeur était de trois mètres au fond et six à la surface ; sa profondeur était d'environ deux mètres.

¹ Voir *Bulletin technique* du 21 juillet 1923, page 182.

² Elie Duplessis-Gouret, seigneur de la Primaye, en Normandie (1581-1656), général quartier-maître dans l'armée française de Hollande, a construit le canal d'Entreroches et le canal de Nidau. En 1650, il acquit le domaine d'Ependes, de Henri de Treytorrens, propriété qui était encore en mains de ses descendants il y a peu d'années.

Il était divisé en douze biefs, par des vannes qui servaient à arrêter l'eau momentanément, de manière à créer, au moment de leur ouverture, un flot capable d'entraîner un convoi de quatre bateaux ; chaque bateau portait treize fustes, soit cinquante-deux fustes par convoi.

Lorsqu'un convoi était prêt à partir, un homme allait ouvrir les prises d'eau du canal d'alimentation et l'eau arrivait dans le bief supérieur. Un second messenger descendait pour ouvrir la première des vannes, puis les suivantes jusqu'à l'Orbe et le courant s'établissait dans la direction d'Yverdon.

La montée des bateaux était plus difficile ; deux hommes de chaque côté du canal halaient péniblement les bateaux à la Cordelle y mettant quatre heures d'Yverdon à Entreroches. C'est ce même système qu'on pratiquait entre les lacs dans la Thièle inférieure.

La principale ressource des canalistes était le transport des vins du pays de Vaud dans la Suisse allemande. Comme nous l'avons vu, LL. EE. avaient fixé à onze florins par char le prix du transport pour les bourgeois de Berne et à quatorze florins pour leurs sujets vaudois¹.

Les vins arrivaient à Entreroches depuis Morges. Lorsqu'une batelée destinée à Yverdon arrivait dans le port de Morges, on le faisait savoir aux villages environnants et il s'organisait un convoi de cinquante-deux fustes, faisant chacune le chargement d'une voiture et ensemble celui d'une barquée du lac d'Yverdon.

Les voituriers se rencontraient au petit jour sur le port et partaient pour Entreroches où ils arrivaient dans l'après-midi. Pendant que leurs chevaux mangeaient, ils buvaient ce qui leur restait des quatre pots de vin alloués à chaque voiturier pour le voyage.

La section Morges-Cossonay demeura toujours à l'état de projet, nous ne savons pourquoi.

S'il faut en croire une lettre du patriote J.-J. Cart à Barras, président du Directoire : « Les Bernois, craignant que le canal ne devint une source de richesse pour les habitants du Pays de Vaud, en arrêtaient les travaux à deux lieues du lac de Genève. »

Il paraît difficile de vérifier cette affirmation et nous pensons que ce sont plutôt les difficultés financières de l'entreprise qui sont la cause de l'abandon du projet de parachèvement du canal.

Le canal construit fut en exploitation durant deux siècles, donnant assez peu de satisfaction à ses courageux promoteurs, qui avaient à lutter contre les inondations, contre les ruptures de digues et contre la concurrence des bateliers d'Yverdon. Au commencement du siècle dernier, les routes furent améliorées et une nouvelle concurrence, les chars d'Anjou, parcouraient nos grands chemins.

Enfin, le Pont croisé par lequel le canal traversait par dessus le Talent, s'étant effondré, la navigation cessa en 1829.

A ce moment-là, les propriétaires du canal étaient MM. de Gingins, de Chevilly et Denis Pillichody-Christin. Il passa en main de la Caisse d'épargne de Neuchâtel et devint enfin la propriété de l'Etat de Vaud.

De grandes luttes furent soutenues pour arriver au maintien et à la réparation de cette voie d'eau. Le Conseil d'Etat proposa à plusieurs reprises au Grand Conseil vaudois de racheter le canal, mais, par trois fois, en 1826, en 1828 et en 1830, le Grand Conseil refusa d'entrer en matière.

Des citoyens distingués entre lesquels on peut citer M. de Molin et l'ingénieur William Fraisse, firent en vain de grands efforts dans ce sens. Ce dernier, en présentant, en 1838, un

¹ Le char était de 400 pots de Berne (ou 668 litres). Le florin valait 4 batz ou 40 rappes, soit 58 centimes de notre monnaie.

projet nouveau de relier les deux lacs écrivait les lignes suivantes qu'on pourrait croire de hier :

« Il est facile de comprendre l'importance commerciale que peut avoir la ligne de communication qui, de Marseille remonte le Rhône jusqu'à Lyon, passe à Genève, puis le long du Jura par les eaux du lac Léman, des lacs de Neuchâtel et de Biègne, par la Thièle et par l'Aar. Cette ligne opère ainsi la jonction effective entre le Midi, riche par son sol et son commerce, et le Centre de la Suisse manufacturière, la Souabe et le Sud de l'Allemagne. »

Le canal, abandonné par la navigation fut englobé dans les travaux d'assainissement de la plaine de l'Orbe qui en ont modifié certaines parties.

Le nouveau projet, élaboré par le Syndicat suisse pour l'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin emprunte un territoire complètement différent du cours de l'ancien canal d'Entreroches.

Nous lui souhaitons, à la fin de cette notice, d'heureux jours. »

JOHN LANDRY.

Nouvelles recherches sur la transmission de la chaleur.

La mesure de la température véritable de l'air au voisinage immédiat d'une paroi est souvent troublée par des phénomènes de rayonnement dont l'élimination est malaisée. Dans la *Zeitschrift für die gesamte Kälte-Industrie* du 10 octobre 1922, le professeur M. Knoblauch décrit des dispositifs de thermomètre propres à parer à cette influence aberrante des parois et étudie d'autres questions telles que la transmission de la chaleur à travers des cylindres pleins et creux, la mesure de la température des parois au moyen de couples thermoélectriques, les pertes de chaleur par les fenêtres, etc. Ce travail est résumé dans *Mechanical Engineering* de février 1923.

Interrupteurs dans l'huile à grande puissance de rupture. Société Brown, Boveri et Cie. Mai 1923.

On trouvera dans cette brochure (22/28 cm.) de 28 pages, avec 43 illustrations (entr'autres une carte des impédances de court-circuit du réseau des forces du nord-est de la Suisse) les résultats des toutes dernières recherches dans ce domaine. A titre d'exemple de l'envergure des expériences décrites, citons l'oscillogramme de la page 22 dont les caractéristiques sont : Tension : 5500 V. — Intensité de courant maximum : 30 000 A. — Intensité de courant au moment de la rupture : 12 200 A. — Puissance triphasée de rupture 200 000 kVA. — Durée de l'arc à 50 pér./sec. : 3 demi-périodes. — Energie de rupture : 250 kWsec.

SOCIÉTÉS

Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Cours sur des questions d'actualité dans les sciences techniques du 1^{er} au 6 octobre 1923, à Zurich.

Le programme de ces cours organisés par la S. I. A. et qui auront lieu à l'Ecole Polytechnique fédérale est arrêté, provisoirement, comme suit :

Cours pour ingénieurs-constructeurs.

Der moderne Talsperrenbau.
Abmessungen und Leistungsfähigkeit von Schiffahrtskanälen.
Neuere Berechnungsmethoden aus dem Gebiete der Hydraulik.
Vereinigung von Schiffahrt und Kraftwerkbau.
Neuere topographische Aufnahmeverfahren insbesondere Stereophotogrammetrie und Luftphotogrammetrie.
Eigenschaften, Handhabung und Zündung von Sprengstoffen.
Druckstollen.
Aktuelle Fragen der Baustatik.
Der heutige Stand des Brückenbaues
Bauinstallationen.
Über Festigkeitslehre.

Cours pour ingénieurs mécaniciens et électriciens.

Nutzbarmachung der Wasserkräfte.
Hydrodynamische Versuche und Studien im Maschinenlaboratorium der E. T. H.
Ueberspannungsschutz.
Probleme aus der theoret. Mechanik.
Fortschritte der Giesserei-Technik in metallurgischer und fachtechnischer Hinsicht.
Neuere Entwicklung der Dampfturbine und die Aussichten der Wärmekraftmaschine.

Le programme détaillé, l'horaire des cours et les conditions d'admission seront publiés prochainement.

Les cours sont publics.



ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selnau 23.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH

Emplois vacants.

Sont répétés les numéros : 206, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 222, 223, 224, 225.

En outre :

- Ateliers de Constructions métalliques du Midi de la France cherchent un *Ingénieur* sortant autant que possible de l'Ecole polytechnique de Zurich et ayant de réelles connaissances pratiques dans la construction métallique de charpentes et de ponts. 111
- Compagnie du Nord de la France cherche de bons dessinateurs d'études au courant de la construction métallique (ponts et charpentes) ayant quelques années de pratique dans cette branche et parlant le français. Logements à prix modérés procurés aux agents mariés. 181
- Konstrukteur*, der Lehrzeit in einer guten Eisenbaufirma bestanden hat und Erfahrung in der konstruktiven Ausbildung von Eisenkonstruktionen hat. (Schweiz.) 188
- Grosse Maschinenfabrik der Ostschweiz sucht zu baldmöglichstem Eintritt *Maschinen-Ingenieur* oder *Absolvent eines schweiz. Technikums* mit Erfahrung in der Projektierung, Konstruktion und Montierung von Brücken, Eisenkonstruktionen aller Art, Hochdruckrohrleitungen etc. etc. (Nationalität Schweizer, Alter 28-35 Jahre.) 226
- Gesucht nach Burgdorf *jüngerer Architekt* oder *tüchtiger Bauzeichner*. 227
- Jüngerer Bautechniker* als Aushilfe für ca. einen Monat für sofort gesucht. (Nähe Zürichs.) 229
- Gesucht *Ingenieur, Statiker*, mit Praxis in Brückenbau (Eisen) als Bürochef und Stellvertreter des Oberingenieurs. Dauerstellung. Gute Kenntnisse der franz. Sprache. Alter 28-35 Jahre. (Deutsche Schweiz.) 231
- Gesucht nach Nord-Italien *junger zuverlässiger Bauingenieur*, Diplom der E. T. H. mit mindestens 1 Jahr Praxis im Eisenbeton und guten Vorkenntnissen der ital. Sprache. (Vorläufig auch für einfachere Projekte.) 232
- Tüchtiger, selbständiger Bauführer für Eisenbeton und Hochbauten*, firm in Materialbestellung, Dohnwesen und Abrechnung nach Strassburg gesucht. 233
- Nach Genf gesucht : ein auf allen Gebieten der Elektrotechnik bewandertes *Reise-Ingenieur*, der bei den Behörden und grossen Elektrizitätszentralen gut eingeführt sein muss und gründliche Kenntnisse in der deutschen und franz. Sprache besitzt. 234
- Tüchtiger Techniker für Wasserbau* von Ingenieurbureau in Zürich für sofort gesucht (nicht über 35 Jahre alt). 235
- Jüngerer Zeichner* für Ingenieurbureau in Zürich für sofort ; Speziell Eisenbeton und Eisenkonstruktionen. Vorläufig auf 1-2 Monate. 240
- Usine de machines importante du Jura cherche pour son bureau de constructions un *chef constructeur* possédant *pratique d'atelier* et très au courant de la construction moderne de machines. Situation stable et d'avenir pour personnalité de premier ordre. 241
- Werkführer für Papierfabrikation* in grosse Papier- und Kartonfabrik der deutschen Schweiz gesucht. Verlangt : Papertechnische Durchbildung und mehrjährige Praxis sowohl als Papiermaschinenführer wie Holländermüller (Stoffmüller). Bewerber muss absolut sicherer Färber sein und über elektrotechnische Kenntnisse verfügen. 242
- Ingénieur pour chauffage central* recherché pour la Belgique, capable de diriger complètement le Bureau technique d'une firme de chauffage ainsi que le personnel ouvrier. 243