

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 62 (1936)
Heft: 8

Inhaltsverzeichnis

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>

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ABONNEMENTS :Suisse : 1 an, 12 francs
Etranger : 14 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 10 francs
Etranger : 12 francs

Prix du numéro :

75 centimes.

Pour les abonnements
s'adresser à la librairie
F. Rouge & C^{ie}, à Lausanne.

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale. — Organe de publication de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

COMITÉ DE RÉDACTION. — Président : R. NEESER, ingénieur, à Genève. — Secrétaire : EDM. EMMANUEL, ingénieur, à Genève. — Membres : *Fribourg* : MM. L. HERTLING, architecte ; A. ROSSIER, ingénieur ; *Vaud* : MM. C. BUTTICAZ, ingénieur ; E. ELSKES, ingénieur ; EPITAUX, architecte ; E. JOST, architecte ; A. PARIS, ingénieur ; CH. THÉVENAZ, architecte ; *Genève* : MM. L. ARCHINARD, ingénieur ; E. ODIER, architecte ; CH. WEIBEL, architecte ; *Neuchâtel* : MM. J. BÉGUIN, architecte ; R. GUYE, ingénieur ; A. MÉAN, ingénieur cantonal ; E. PRINCE, architecte ; *Valais* : MM. J. COUCHEPIN, ingénieur, à Martigny ; HAENNY, ingénieur, à Sion.RÉDACTION : H. DEMIERRE, ingénieur, 11, Avenue des Mousquetaires,
LA TOUR-DE-PEILZ.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU BULLETIN TECHNIQUE

A. DOMMER, ingénieur, président ; G. EPITAUX, architecte ; M. IMER ; E. SAVARY, ingénieur.

ANNONCESLe millimètre sur 1 colonne,
largeur 47 mm. :

20 centimes.

Rabais pour annonces
répétées.Tarif spécial
pour fractions de pages.

Régie des annonces :

Annonces Suisses S. A.
8, Rue Centrale (Pl. Pépinet)
Lausanne**SOMMAIRE :** *Suppression des passages à niveau de Liesberg*, par L. DE DARDEL, ingénieur, à Delémont. — *Granulation et prévision de la résistance probable des bétons* (suite et fin), par J. BOLOMEY, ingénieur, professeur à l'Université de Lausanne. — *Usine hydro-électrique sur le Rio Colorado (Etats-Unis)*. — *Les goudrons à « filler » charbonneux*. — *CORRESPONDANCE*. — *Société suisse des ingénieurs et des architectes*. — *BIBLIOGRAPHIE*. — *CARNET DES CONCOURS*. — *SERVICE DE PLACEMENT*.

Suppression des passages à niveau de Liesberg,

par L. de DARDEL, ingénieur, à Delémont.

Historique. — Entre Delémont et Bâle, la ligne des C. F. F. et la route cantonale suivent le fond de la vallée de la Birse. Cette vallée est très sinueuse. Pour construire la ligne, il a fallu percer plusieurs tunnels. La route est constamment resserrée entre la rivière et la montagne. Elle croise la voie C. F. F. en divers points par des passages à niveau.

Un kilomètre à peu près en aval du Moulin de Lies-

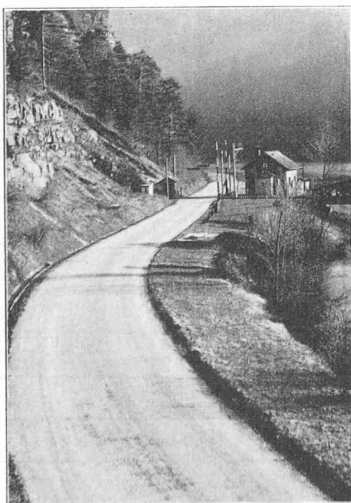


Fig. 1. — Passage à niveau, côté Delémont.

berg, la ligne C. F. F., après avoir franchi la Birse sur un pont, traverse en tunnel un éperon rocheux qui s'avance vers le sud. La route passait à niveau la voie ferrée sur les quelques mètres qui séparent le pont du tunnel (fig. 1). Ensuite elle contournait la montagne pour traverser de nouveau la voie à l'extrémité d'une tranchée (fig. 2). La distance des deux *P. N.* était d'environ 675 m.

Cette disposition offrait de sérieux inconvénients. Quand on arrivait de Delémont ou de Bâle à l'un ou l'autre des passages, on ne voyait pas venir les trains hors du tunnel avant qu'ils fussent sur la route. Un tournant brusque de celle-ci entre les deux passages présentait aussi de gros dangers. En cet endroit, la circulation automobile est importante. Toutes les voitures qui se rendent de Bienne ou de La Chaux-de-Fonds à Bâle par le Jura empruntent cette route.

En janvier 1932, M. Luzzi ingénieur à Delémont, prit

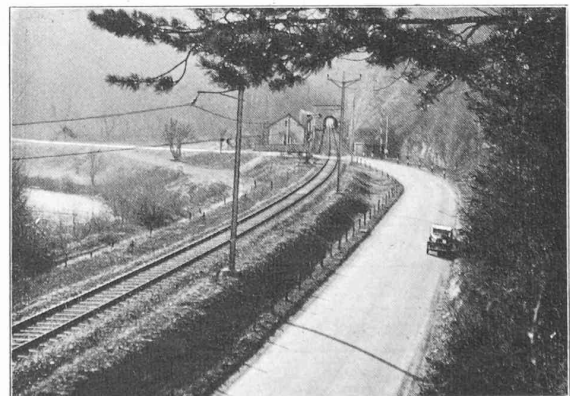


Fig. 2. — Passage à niveau, côté Bâle.