

Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 21 (1883)
Heft: 51

Artikel: Le transport des matériaux pour la construction du Palais fédéral de justice
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-187942>

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: 01.04.2025

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

CONTEUR VAUDOIS

JOURNAL DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les samedis.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
 SUISSE : un an 4 fr. 50
 six mois. . . . 2 fr. 50
 ÉTRANGER : un an . . 7 fr. 20

On peut s'abonner aux Bureaux des Postes ; — au magasin MONNET, rue Pépinet, maison Vincent, à Lausanne ; — ou en s'adressant par écrit à la *Rédaction du Conteur vaudois*. — Toute lettre et tout envoi doivent être affranchis.

PRIX DES ANNONCES :
 La ligne ou son espace, 15 c.
 —
 Pour l'étranger, 20 cent.

Le transport des matériaux pour la construction du Palais fédéral de justice.

La construction du Palais fédéral de justice touchera bientôt à sa fin, et dans quelques mois peut-être le plan incliné qui servait au transport des matériaux sera enlevé. Les moyens adoptés sont assez ingénieux et intéressants pour que nous en entretenions quelques instants nos lecteurs, car on aurait ouvert de grands yeux, il y a quinze ou vingt ans, lorsqu'on serait venu nous dire qu'un beau matin on verrait des wagons du P.-L.-M. arriver sur Montbenon et amener, de carrières lointaines, les matériaux à pied d'œuvre.

Nous allons donc voir comment un wagon, pris à la gare S.-O.-S, peut atteindre Montbenon.

La compagnie Lausanne-Ouchy et Eaux de Bret a établi, dans la cour de la gare, un petit chemin de fer indépendant de ses lignes de Lausanne à Ouchy et de Lausanne à la Gare. Les wagons à destination de Lausanne-Ville sont transmis, par la gare S.-O.-S, sur la voie dite de « la Croix, » en face des bureaux de la grande vitesse.

De là ils sont pris, au moyen d'un wagonnet auquel est attaché un petit câble enroulé sur un tambour. Ce tambour est mû par une turbine d'une force de 20 chevaux.

Ordinairement, on ne traîne qu'un seul wagon à la fois et on l'arrête sur une plaque tournante hydraulique du Lausanne-Gare. Une fois le wagon accouplé à la voiture-fourgon, on donne au mécanicien, qui se trouve aux machines de la gare du Flon, le signal du départ au moyen d'une sonnerie électrique. Le trajet dans le tunnel dure une minute et demie, puis le wagon de marchandise qui se trouve devant la voiture-fourgon Lausanne-Gare, franchit la route des côtes de Montbenon et va se placer sur un chariot transbordeur.

Une équipe l'amène alors jusqu'à la place qui lui est assignée, c'est-à-dire au bas des Côtes, en face du promontoire, ou plutôt, de la terrasse existant actuellement.

Il s'agit maintenant de monter sur Montbenon wagon et matériaux. Plusieurs systèmes pouvaient être employés, entr'autres un monte-charge. Celui qui a été adopté est le plan incliné, espèce de pont en bois, pareil à ceux qui existent en Amérique sur certaines lignes de chemins de fer.

Le plan incliné a une longueur de 75 mètres et la rampe à franchir est de 24 %. Sur le pont se

trouvent fixés, outre les rails, des galets destinés à supporter une chaîne sans fin, de 24 millimètres, éprouvée au Havre et pouvant résister à une traction de 15000 kilos, soit remorquer une charge de 100 tonnes. A cette chaîne on adapte une griffe que l'on boulonne, puis on passe sous le premier essieu du wagon un crochet de forme particulière, qui vient se relier à la griffe. Au second essieu tient une béquille traînant dans un rail dentelé, et destinée, en cas de rupture, à arrêter le wagon.

Au haut de la Côte se trouve un treuil actionné par une turbine, qui entraîne la chaîne sans fin, au moyen d'une noix. Le signal de départ donné, le wagon se met en marche, franchit le « Righi », comme l'ont baptisé les employés, et en cinq minutes arrive sur l'esplanade. On enlève de suite les moyens de traction et l'on pousse à bras le wagon sur une plaque tournante située au-delà de la route actuelle. Dès cette plaque tournante, deux voies ferrées conduisent directement les wagons à leur destination.

Les gros matériaux sont enlevés avec des grues mobiles, pouvant circuler autour du chantier. Un bloc de molasse d'une seule pièce, rendu de cette façon sur le chantier du Palais fédéral, pesait 13550 kilos.

Voyage au pays des millions.

II

Les quarante-cinq millions que la Confédération gagne un peu partout s'en vont aussi un peu partout. Il est inutile cependant de contester que Berne, en sa qualité de siège de l'administration centrale, en conserve une jolie part.

Le budget des dépenses nécessite 140 pages de la *Feuille fédérale*, tandis que celui des recettes n'en exigeait que quarante. Nous serons donc obligés, pour en venir à bout, de traverser bien des chapitres sans les regarder, comme les voyageurs du train Rapide-Orient les pays qu'ils parcourent.

Et d'abord l'emprunt. La Confédération doit fr. 33,516,000 à ses créanciers. Elle leur paiera l'an prochain un intérêt à 4 % qui exige fr. 1,329,000. En outre, elle amortira pour fr. 534,500 de ses titres.

Le Conseil national, avec ses trois ou quatre sessions, coûte pour jetons de présence à ses membres (fr. 20 par jour, sauf erreur) une somme de 180,000 francs. Vingt francs, c'est beaucoup, semble-t-il. Eh