

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 25/26 (1895)
Heft: 9

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: 02.04.2025

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

INHALT: Notice sur le déblaiement des neiges et les moyens employés à cet effet. III. (Fin.) — Berner Oberland-Bahnen mit besonderer Berücksichtigung der schweiz. Zahnradbahnen mit Reibungsstrecken II. — Die neue Kirche in Enge-Zürich. VI. — Miscellanea: Die Eisenbahnen Griechenlands. Elektrische Strassenbahn in Bilbao. Simplon-Durchstich.

Der VI. internationale Geographen-Kongress. — Nekrologie: † Karl Schnorr von Carolsfeld. † Rudolf Eickemeyer. † Martin Koch. — Konkurrenzen: Konzertsaal in Solingen. Museumsgebäude und Konzertsaal in Solothurn. Hierzu eine Tafel: Neue Kirche in Enge-Zürich.

Notice sur le déblaiement des neiges et les moyens employés à cet effet.

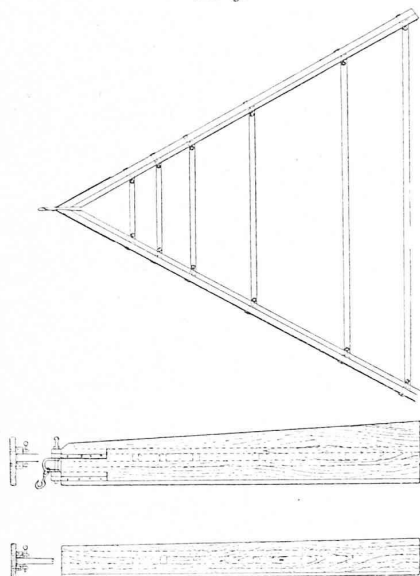
Par *Am. Gremaud*, Ing.

III. (Fin.)

No. 5. Ce type, employé à *Lausanne*, est à semelles mobiles. On peut, avec ce triangle, obtenir différentes lar-

Canton de Vaud (Lausanne).

No. 5.

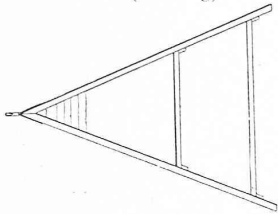


Echelle 1 : 100.

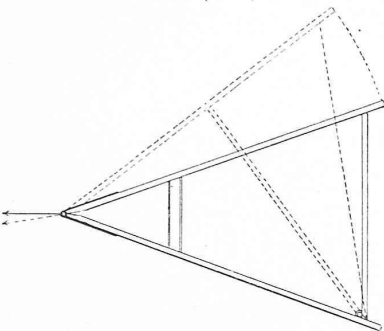
geurs de voie en déplaçant les traverses, ce qui a lieu en faisant glisser leurs extrémités dans une rainure formée de deux longrines fixées aux semelles. C'est ainsi que pour diminuer l'envergure de la machine, on enlève la traverse la plus longue et on déplace toutes les autres d'un cran. Ce type est très apprécié à Lausanne et plusieurs communes voisines l'ont adopté.

Canton de Fribourg.

No. 6a (Fribourg).



No. 6b (Bulle).



Echelle 1 : 100.

Les Nos. 6a et 6b représentent les chasse-neige des villes de *Fribourg* et de *Bulle*. La première possède deux chasse-neige à semelles fixes permettant d'ouvrir des voies de 3 m et de 1,90 m. Ces chasse-neige ont respectivement les dimensions suivantes: longueur des panneaux 4 m et 2,50 m, hauteur 0,5 m et 0,35 m, et épaisseur 0,05 m et 0,04 m. Les traverses ont un équarrissage de $\frac{5}{10}$ cm et $\frac{6}{8}$ cm.

Le chasse-neige de la ville de *Bulle* et de

quelques communes voisines, est à semelles mobiles et permet d'ouvrir deux voies, l'une de 3 m et l'autre de 4,60 m. La grande ouverture s'obtient en plaçant, depuis l'extrémité d'arrière de l'une des semelles, une traverse perpendiculairement à l'autre semelle. On place en outre à l'arrière une traverse correspondant à cette nouvelle ouverture. La partie inférieure des semelles est munie de bandes de fer (elle est ferrée comme l'on dit vulgairement).

Les autres communes du canton, ont des chasse-neige à semelles fixes, dont les dimensions et l'exécution varient beaucoup d'une commune à l'autre.

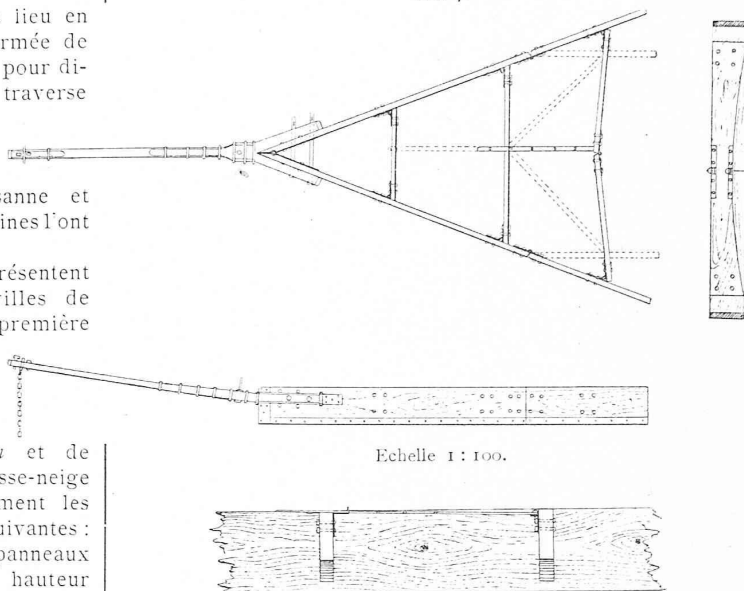
Le déblaiement des neiges dans le canton de Fribourg est à la charge exclusive des communes, rière leurs territoires respectifs.

Dans les instructions concernant le déblaiement des neiges dans le canton de Fribourg, nous trouvons le passage suivant qui constitue une bonne mesure: „Lorsque la route est suffisamment large, il est recommandé d'ouvrir le triangle deux voies; l'une à l'aller et l'autre au retour.“ De cette manière on empêche l'écartement d'une couche de neige trop considérable et on évite la formation d'une voie unique qui tend à se creuser et à transformer la piste des chevaux en un sillon souvent profond, qui devient à la longue dangereux pour la circulation. Un autre avantage de ce mode de déblaiement, c'est qu'il reste entre les deux voies un bourrelet de neige qui disparaît peu à peu et finit par donner à la voie du bombement. La double voie permet enfin de faciliter considérablement la circulation et surtout le croisement des véhicules, car une seule voie est souvent trop étroite et facilement obstruée en cas de vent. Dans cette dernière éventualité, l'une des voies protège l'autre.

La ville de Fribourg a dépensé de 1876 à 1886 pour le déblaiement des neiges 8366,65 frs. soit en moyenne par

Canton d'Argovie (Ville d'Aarau).

No. 7.



Echelle 1 : 100.

Echelle 1 : 20.

année 760 frs. La plus forte dépense, de 3000 frs., eut lieu en 1879. Cette dépense minime provient de ce que les distances de transport sont relativement courtes. Dans chaque quartier de la ville, il existe, à proximité, des places de