

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes**

Band (Jahr): **3 (1877)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

M. de Molin a donné des détails intéressants sur les études qui se poursuivent d'un tunnel sous la Manche, entre la France et l'Angleterre.

La séance a été terminée par une visite à la chapelle russe en construction à Vevey, où la société a été obligeamment introduite par M. Kæser-Doret, architecte directeur de la construction de cet édifice.

Notre Société a reçu une lettre du 3 septembre 1877 de la Société des architectes et ingénieurs de Florence, lettre signée de son président M. Felice Framolini, et de son secrétaire, M. Giovanni Pini, et qui exprime d'une manière très aimable l'espoir que des rapports d'amitié s'établiront entre les deux sociétés.

Cette lettre est accompagnée de l'envoi des deux fascicules des *Acta* de la société de Florence.

L'assemblée du 8 septembre a décidé de répondre avec empressement à cette ouverture et d'adresser la collection de notre bulletin à la société italienne.

Notre Comité a reçu les ouvrages suivants :

1<sup>o</sup> De M. Moschell, les *Mémoires couronnés sur la question des petits logements*, lors du concours institué à Genève et dont l'un est dû à la plume de notre collègue.

2<sup>o</sup> De M. A. Hartleben, libraire à Vienne, les cinq premières livraisons de l'ouvrage illustré *Die Marine*, par MM. les officiers de marine Brommy et von Littrow.

#### ASSOCIATION AMICALE

##### DES ANCIENS ÉLÈVES DE L'ÉCOLE TECHNIQUE DE LAUSANNE

Dans le courant de l'hiver dernier, un certain nombre d'ingénieurs sortis de l'ancienne école spéciale de Lausanne, devenue en 1870 faculté technique de l'académie de cette ville, éprouvèrent le besoin de former entre eux une association analogue à celles qui existent entre les anciens élèves d'autres établissements techniques. Un comité d'initiative se forma et provoqua une réunion, dans laquelle les intentions des promoteurs furent exposées.

L'assemblée étant facilement tombée d'accord sur quelques questions de principe, elle nomma pour diriger ses travaux un comité composé de :

MM. Vautier Alphonse, à Lausanne, président.  
 Grenier William, » secrétaire.  
 Dapples Charles, » caiesier.  
 Du Roveray Ernest, à Genève, membre.  
 Chappuis Julien, à Nidau, »

Ce comité elabora des statuts, établit le premier numéro de l'*Annuaire de l'association amicale des anciens élèves de l'école technique de Lausanne*, et les envoya, à la fin du mois d'août dernier, à tous les ingénieurs déjà inscrits comme membres de l'association, et à ceux des autres anciens élèves dont l'adresse a pu être découverte.

La nouvelle société s'est réunie en assemblée générale à Bienne, le 31 août et le 2 septembre courant; après avoir liquidé les questions administratives d'usage, elle a fait une excursion d'un grand intérêt sur les chantiers de Hagueneck et sur ceux de la coupure de Cressier.

La profonde tranchée de Hagueneck, pratiquée dans une colonne de molasse marneuse, pour livrer un passage à l'Aar vers le lac de Bienne, présente un éboulement considérable de son

talus nord qui a entraîné la ruine du beau pont en arc métallique, construit il y a peu d'années au travers de cette tranchée.

La culée en avançant a produit le soulèvement de l'arc, ce qui a exigé la démolition du pied-droit et l'étalement de la travée. L'éboulement en s'aggravant a compromis les étais et l'on a été obligé d'amputer une partie de l'arc et des tympans, ce qui a été fait au moyen de cartouches de dynamite placées dans les fissures du fer à couper.

La tranchée de Hagueneck présente aussi un intérêt historique, car elle se trouve sur l'emplacement d'un tunnel construit vraisemblablement par les Romains pour le dessèchement des marais. Ce tunnel de petites dimensions présentait encore le boisage en chêne qui soutenait la voûte pratiquée dans la molasse, sans revêtement maçonné. On distingue encore quelques puits d'attaque.

Il est curieux qu'après plusieurs siècles, pendant lesquels le souvenir de ce travail s'est perdu, les ingénieurs de notre époque aient adopté le même tracé que leurs devanciers inconnus, pour remplir un but analogue.

La coupure de Cressier, destinée à donner un écoulement plus facile des eaux du lac de Neuchâtel dans celui de Bienne, présente en petit les procédés employés pour le percement de l'isthme de Suez.

De grandes dragues à vapeur creusent devant elles le sol vaseux, l'élèvent par leurs chaînes de godets et le laissent couler dans de grands bateaux à hélice disposés sur ses flancs.

Ces bateaux, dont le fond est mobile, vont se décharger soit dans le lac de Bienne, soit dans l'ancien lit de la Thilèe.

Là où les déblais doivent être placés en cavalier le long des berges, la drague se décharge dans un couloir à faible pente placé sur bateau et dans lequel le déblai sera poussé par un courant d'eau fourni par une pompe.

Vers le lac de Neuchâtel on a employé un élévateur fixe, soit grande grue, placé sur la rive. Cette grue prenait des caisses chargées de déblai placées sur les bateaux et les déversait dans des wagons. Ceux-ci circulant sur une voie ferrée le long des talus formaient le cavalier.

Notre collègue J. Chappuis, entrepreneur de ces travaux de draguages, inaugure un nouveau système d'élévateur.

La grue, mue par la vapeur, est placée sur des bateaux qu'on amène au droit du cavalier à former. Ainsi est supprimée la voie ferrée et le long parcours de wagons.

Nous n'avons pas à nous arrêter ici sur l'ensemble des travaux de la correction de l'Aar et sur les modifications importantes qu'ils amèneront dans le régime des eaux de cette région.

Le but financier qu'on poursuit nous paraît entaché de bien des illusions, mais nous admirons, soit la conception grandiose du projet, soit les moyens ingénieux employés pour le réaliser.

(Communiqué.)

En vente chez **Georges Bridel** éditeur, à Lausanne :

### CARNET DE NIVELLEMENT

à l'usage des ingénieurs,  
 conducteurs de travaux, entrepreneurs et draineurs.

Troisième édition.

Un volume relié toile, format de poche, 1 fr. 50.