

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 34 (1908)
Heft: 4

Artikel: Le château de Chillon
Autor: Naef, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-26840>

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: 22.01.2025

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

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES. — Paraissant deux fois par mois.

Rédacteur en chef: P. MANUEL, ingénieur, professeur à l'École d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Secrétaire de la Rédaction: Dr H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE: *Le Château de Chillon* (pl. 2), par M. A. Næf. — *Dock flottant de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman*, par M. J. Michaud, ingénieur. — **Divers**: Programme pour la mise au concours des projets de façades des nouveaux bâtiments de la gare aux voyageurs de Lausanne (pl. 3). — Concours d'idées pour le projet d'un pont sur la Sarine. — *Nécrologie*: L'ingénieur en chef Wey et la correction du Rhin. — Société vaudoise des ingénieurs et architectes: Séance du 20 janvier 1908. — Société fribourgeoise des ingénieurs et architectes: Séance du 10 janvier 1908. — Association amicale des anciens élèves de l'École d'ingénieurs de l'Université de Lausanne: Convocation de l'assemblée générale. — Bibliographie. — Tunnel du Ricken.

Le château de Chillon.

Par M. A. NÆF.

M. Næf a bien voulu nous communiquer les bonnes feuilles du volume qu'il vient d'écrire sur le château de Chillon. Ce livre est un magnifique hommage rendu à l'un de nos plus précieux monuments par l'homme qui a su nous en révéler toute la valeur historique et archéologique: car on sait que les études et les travaux de restauration conservatrice entrepris à Chillon par M. Næf sont cités comme des modèles par tous les spécialistes.

Voici, d'ailleurs, ce que M. Henri de Geymüller écrit en tête de l'ouvrage:

« Qu'il me soit permis maintenant de citer quelques appréciations, dont les travaux de Chillon ont été l'objet en Suisse et à l'étranger.

« En 1887, M. le Dr J.-R. Rahn, professeur à l'Université de Zurich et à l'École polytechnique fédérale, l'éminent créateur de l'histoire de l'architecture en Suisse, était sans contredit le meilleur connaisseur de Chillon. A cette époque, lorsqu'il fut question de restaurer le château, il termina une étude consacrée à cette question par les mots: « *N'y touchez pas!* » Onze ans après, ayant pu suivre et apprécier ce qui s'y faisait, le même savant, dans une conférence tenue devant la Société des Antiquaires de Zurich, n'hésita pas à qualifier les travaux de « *restauration modèle* »¹.

« A diverses reprises, M. Bodo Ehardt, l'architecte qui restaure d'une façon si remarquable pour l'empereur d'Allemagne, le château de Hohkönigsburg en Alsace, a cru devoir attirer l'attention sur les travaux de Chillon. Dans une importante étude consacrée à la conservation et à la restauration des monuments historiques², M. Ehardt recommande instamment ce qui se fait à Chillon à l'étude de tous les architectes chargés de travaux de ce genre. Et, après avoir exposé des exemples des différentes manières

¹ V. *Schweizerische Bauzeitung*, 1887.

² *Eine Musterrestauration und die neuesten Funde im Schlosse Chillon*, paru dans les *Sonntagsbeilagen* de la *Allgem. Schweizerzeitung*, Bâle 1898. — Une traduction française, éditée par l'Association « Pro Chillon », parut à Lausanne en 1898.

³ *Ueber Verfall, Erhaltung und Wiederherstellung von Baudenkmalen*. Berlin, 1905, p. 33, 37, 39.

dont ont été conçues et exécutées de nos jours les restaurations de châteaux importants, il écrit (p. 39): « *Von der peinlichen Gewissenhaftigkeit, mit der die Burg Chillon wieder hergestellt wird, wird bei wenig andern Burgen die Rede sein können.* »

« Il en parle encore dans la sixième conférence pour la conservation des monuments historiques allemands, tenue à Bamberg, les 22 et 23 septembre 1905¹. A l'occasion de la remarquable discussion sur la question de la restauration et de la conservation du château de Heidelberg, question délicate au possible, qui passionne l'Allemagne depuis longtemps et y a divisé les autorités et les spécialistes les plus compétents en deux camps opposés, M. Ehardt cite comme exemple les travaux de Chillon, et approuve les principes d'après lesquels on les dirige ».



« Le volume que l'auteur m'a demandé de présenter au public, bien que formant un tout absolument indépendant, deviendra, il faut l'espérer, le tome I d'une série de volumes du même format, destinés à former peu à peu une monographie complète du château de Chillon. Grâce à l'exploration archéologique, dont cet édifice a été l'objet depuis quinze ans, et grâce aux recherches dans les archives de Turin et de Suisse, cette monographie sera une source de révélations très importantes pour l'histoire du pays de Vaud, pour l'étude de son architecture et de son archéologie.

« On se demandera peut-être pourquoi cette série de tomes consacrés à Chillon, au lieu de commencer par *l'histoire générale du château*, qui se trouvera au T. II, traite de la *chambre des comtes de Savoie*. — L'auteur a estimé que ce n'était que sous cette forme qu'il pouvait s'acquitter d'une dette de reconnaissance. — Je l'ai déjà indiqué, c'est pour étudier *cette chambre*, pour relever et reconstituer ses peintures, que M. Næf fut appelé au Havre en 1894; ce n'est que plus tard qu'il remplaça feu Th. Fivel au sein de la commission technique, et qu'il devint ensuite l'architecte du château.

¹ *Sechster Tag für Denkmalpflege*. Berlin W. Ernst und Sohn, 1905. Compte rendu sténographié, p. 160.

« En réalité, l'interversion des tomes I et II n'offre aucun inconvénient. Le lecteur reconnaîtra lui-même que la *chambre des comtes de Savoie* à Chillon justifiait un volume spécial, et que le sujet pouvait être traité indépendamment du reste. A partir du T. III, l'auteur reprendra les monographies spéciales des différents bâtiments ou des différents locaux, suivant leur importance.

« Une question non moins importante, quoique d'ordre matériel, conseillait également un tel ordre de marche. Sous cette forme, il était plus facile d'adresser au public un appel chaleureux, en le priant de bien vouloir seconder par de nombreuses souscriptions la présente publication ; il fallait lui permettre de se rendre compte de l'importance de cette entreprise ; il fallait également qu'il comprenne que ce n'est que grâce à de nombreuses souscriptions que pourra se réaliser, maintenant et pour l'avenir, l'exécution d'un travail qui honore grandement la Suisse et le canton de Vaud. *Il importe aussi que l'on sache qu'il ne s'agit pas ici d'un ouvrage de spéculation, mais d'une entreprise entièrement, absolument désintéressée, soit de la part de l'auteur, soit de la part de l'éditeur. Tous deux considèrent la chose comme une œuvre patriotique et ont mis de côté toute considération lucrative quelconque. Le prix de souscription est uniquement destiné à couvrir les frais, considérables, de l'édition.*

« Dans les premiers chapitres du présent volume, l'auteur introduit le lecteur dans le sujet. Il discute tout d'abord le nom même de la « tour du Duc », l'ancienne tour d'Alinge, puis il indique et résume ce qu'il faut des dispositions générales et des phases constructives du château, de la genèse et de l'entourage de la pièce qu'il va étudier. De cette manière on ne risque pas d'être introduit brusquement dans un milieu inconnu.

« Nous assistons alors à la création de la « *camera domini* » sous le fameux comte Pierre II de Savoie, le « second Charlemagne », et à la restitution théorique, mais solidement documentée, de cette pièce pendant la première période de son existence, soit de 1250 environ à 1336.

« Vient ensuite l'historique minutieux de la transformation ordonnée par le comte Aymon en 1336, transformation qui, de 1336 à 1344, s'exécuta en diverses phases nettement tranchées, puis la restitution de la « *camera domini* » de 1344 à 1437. L'auteur ne se borne pas à disséquer son sujet au point de vue de l'architecture proprement dite, de la décoration et du mobilier ; comme dans la période précédente, et comme dans les suivantes, il ne manque pas, preuves en mains, de faire revivre les grandes figures des princes de Savoie qui, tour à tour, ont habité et animé cette pièce.

« La date de 1437 nous amène à l'étude d'une nouvelle transformation, ordonnée par le duc Amédée VIII, à la restitution de sa chambre telle qu'elle devait être en 1440 et lors du séjour à Chillon du pape Félix V en 1442, puis à l'enchaînement des faits jusqu'en 1536.

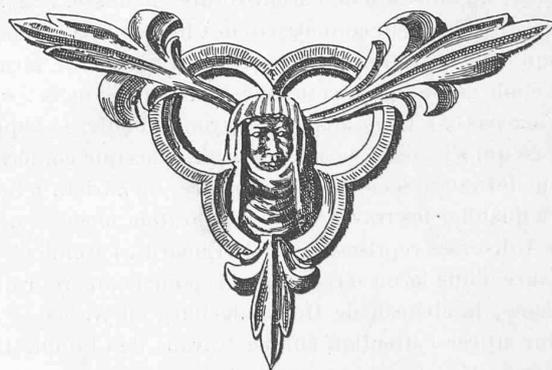
« Suit la période bernoise, du 29 mars 1536 au 5 janvier 1798, période subdivisée à son tour en différents chapitres.

D'importants travaux, exécutés en 1587 par le bailli Hans Wilhelm von Mülinen, amènent l'auteur à reconstituer la pièce telle qu'elle était à cette date et jusqu'à sa transformation en arsenal en 1752.

« Après un nouveau chapitre consacré à la période vaudoise, du 5 janvier 1798 à nos jours, le volume se termine par une intéressante discussion relative à la restauration, c'est-à-dire à la conservation future de la *camera domini*, et par l'esquisse d'un programme général des travaux proposés.

« D'un bout à l'autre, on sent que l'auteur est absolument maître de son sujet, jusque dans les moindres détails, et dès qu'il affirme, il prouve ; c'est ce qui fait le charme et la valeur de ce travail.

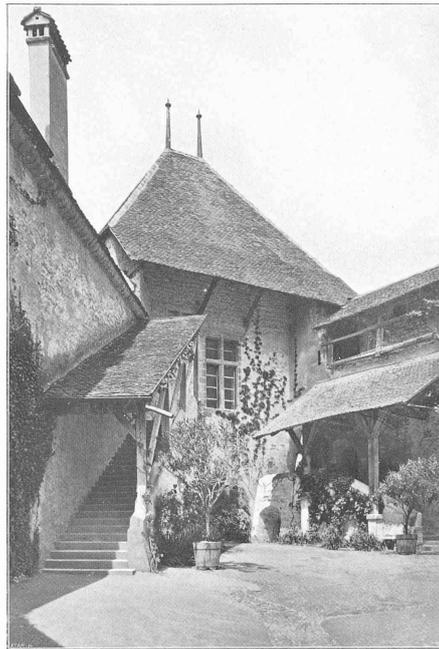
« La monographie de Chillon formera un monument d'un genre spécial et que la Suisse, sauf erreur, ne possède pas encore. Il fait le plus grand honneur au canton de Vaud, à son gouvernement, et à tous ceux qui, par leur concours, ont rendu possibles les travaux consacrés à cet édifice. Il est la preuve éloquente de l'intérêt grandissant pour ce genre de questions et des progrès accomplis dans l'intelligence de la manière dont elles doivent être traitées. Il est digne enfin du canton qui, grâce à l'appui de M. le conseiller fédéral Ruchet, ancien conseiller d'Etat vaudois, a été le premier en Suisse à adopter une législation destinée à la conservation des monuments historiques. Il place en même temps, M. le Dr Næf, l'archéologue cantonal vaudois, au rang des architectes-archéologues les plus consciencieux et les plus compétents de nos jours : le 18 juin dernier, la Société française d'archéologie pour la conservation des Monuments historiques a nommé M. Næf membre de son comité d'honneur ».



Cet ouvrage est un chef-d'œuvre de la technique moderne du livre ; les lettrines, vignettes, culs-de-lampe ont été composés d'après des documents originaux par M. Næf qui a poussé le souci de la vérité jusqu'à les faire contrôler par un maître en héraldique. Une reliure de grand luxe en peau de truie avec fers ouvragés et impression en deux couleurs sera mise à la disposition des souscripteurs. Quant aux clichés de M. Boissonnas, reproduits en *phototypie* sur très beau papier, nos lecteurs pourront se faire



CHILLON : ANGLE SUD



CHILLON : COUR INTÉRIEURE

RÉDUCTIONS (DEMI-GRANDEUR RÉELLE) DE PHOTOTYPES
EXTRAITES DU VOLUME 4 CHILLON n. 1, PAR A. NAEF
ÉDITÉ PAR FRED. BOISSONNAS & C^o, GENÈVE

Seite / page

leer / vide /
blank

une idée de leur valeur artistique d'après la planche qui accompagne cette notice ; il faut d'ailleurs noter que les deux vues de la planche 2 sont des *autotypies* tirées très rapidement sur papier ordinaire et sont loin d'avoir la finesse de celles qui illustreront le volume.

Nous rappelons que la Société vaudoise des ingénieurs et architectes met l'ouvrage de M. Næf en souscription pour le prix de Fr. 30 et qu'un prix de faveur de Fr. 25 est réservé aux membres de la Société suisse des ingénieurs et architectes¹. Les demandes de souscription peuvent être adressées à M. G. Epitoux, architecte, à Lausanne.

DOCK FLOTTANT

de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman, à Ouchy.

Par J. MICHAUD, ingénieur.

I. Introduction.

On sait que la coque d'un bateau, pendant son séjour dans l'eau, se recouvre petit à petit d'une espèce d'algue. Cette végétation, à mesure qu'elle s'accroît, augmente d'une façon très notable la résistance à la propulsion du bateau et par conséquent la force motrice exigée du moteur qui le met en marche. Pour empêcher la naissance de ces végétaux, on emploie certains vernis dont la composition doit avoir des effets toxiques. Mais cet effet préservatif est de bien courte durée.

Pendant longtemps la Compagnie générale de Navigation sur le Léman s'est contentée de nettoyer la carène de ses bateaux, sans les sortir de l'eau. On les inclinait de façon à rendre tour à tour apparente une partie de la coque immergée. Ou bien on utilisait des brosses, que des cordes devaient appliquer et promener sur les surfaces à nettoyer en les tirant depuis les bords, par dessous la quille, tantôt dans un sens et tantôt dans l'autre.

On a reconnu que la présence des algues qui s'attachent à la coque des bateaux de nos lacs augmente de 10 0/0 environ la résistance à la propulsion et par conséquent d'autant la dépense de combustible. Sur une dépense annuelle de plus de Fr. 400 000, un carénage suffisamment fréquent représente plus de Fr. 40 000 d'économie.

Sur le Léman, on estime que le carénage doit être annuel. Sur mer, et surtout sur les mers chaudes, la puissance végétale est beaucoup plus grande que dans l'eau douce ; elle est agrémentée par la présence de mollusques qui adhèrent à la coque. Aussi le navire passe-t-il quelquefois après chaque voyage au bassin de carénage. Le remède très efficace qui consiste à doubler la coque par des feuilles de cuivre ne s'applique malheureusement qu'aux navires en bois ; car sur le fer et avec l'eau salée il y a formation d'une pile et destruction rapide du métal. Le Léman

possède un petit bateau à vapeur en bois avec doublure protectrice en cuivre.

Pour la visite des bateaux qu'elle possède et pour la construction de ceux qu'elle ajoute fréquemment à sa flotte, la Compagnie générale de Navigation sur le Léman possède déjà depuis 1889 un *berceau roulant*. Ce berceau a 40 m. de longueur et il a été établi pour tirer à terre le plus puissant bateau existant alors, savoir le *Mont-Blanc*, aujourd'hui *La Suisse*, du poids de 260 tonnes et d'une longueur de 64 mètres entre perpendiculaires. Le berceau a été construit par la maison Jules Duvillard, à Lausanne, et fonctionne aujourd'hui encore à la satisfaction de la Compagnie. Il a servi de prototype pour l'établissement du berceau roulant que les Chemins de fer fédéraux ont installé, voici deux ans, à Romanshorn sur le lac de Constance, pour le carénage des bateaux à vapeur de l'ancienne Compagnie du Nord-Est-Suisse. Il vient d'être utilisé pour la construction du dernier né de la Compagnie de Navigation l'*Italie*, lancé à l'eau récemment. La figure 1 le représente supportant un des petits bateaux à marchandise, *Le Rhône*, qu'on avait sorti à terre pour le caréner et remettre en état l'arbre de son hélice.

L'augmentation continue de la flotte du Léman qui multiplie le nombre des bateaux à caréner chaque année, la perspective de la mise en service de futures unités plus grandes, plus lourdes et de plus fort tirant d'eau que *La Suisse*, ont conduit la Compagnie à établir, dans son chantier d'Ouchy, un second et plus puissant engin de carénage.

Le système de la *cale sèche*, si fréquemment employé dans les ports de mer, fut d'abord sommairement étudié ; mais cette solution fut bientôt abandonnée, soit à cause de son coût très élevé, soit à cause du fait que la Compagnie est simple locataire des terrains qu'elle occupe à Ouchy.

Trois autres solutions furent alors examinées avec plus de détail et étudiées d'une façon suffisamment complète pour pouvoir les comparer judicieusement et choisir.

a) Un second berceau roulant plus puissant que le premier.

b) Un appareil de levage monté sur pilotis et soulevant verticalement le bateau à l'aide de vis commandées simultanément.

c) Un dock flottant.

Les conditions du problème à résoudre étaient les suivantes : longueur de l'appareil 48 m., bateau à soulever, longueur 70 m., largeur hors tambour 15^m,40, poids 400 tonnes. La superstructure de ces engins devait reproduire celle du berceau roulant actuel aux points où le bateau vient s'y reposer. Cette dernière condition a pour but de permettre de disposer les bateaux sur l'un ou l'autre des engins de carénage, exactement dans les mêmes conditions de calage.

L'étude du nouveau *berceau roulant* démontra que la place disponible dans le port d'Ouchy était à la rigueur strictement suffisante, soit sur terre, soit sur l'eau, malgré le fort accroissement de longueur et de tirant d'eau comparativement au berceau actuel. Il aurait cependant fallu

¹ Voir circulaire du Comité central, *Bulletin technique*, N° 21, page 256.