

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 38 (1912)  
**Heft:** 17

## 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:** 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

RÉDACTION : Lausanne, 2, rue du Valentin : D<sup>r</sup> H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : *La grande Halle de la gare de Lausanne*, par Aug. Marguerat, ingénieur. — Concours du bâtiment destiné aux collèges classique et scientifique, à Lausanne : rapport du jury. — Chronique : *La régularisation du lac de Constance*. — Exposition nationale suisse, à Berne, 1914. — *Nécrologie*. Samuel Cuénoud. — Société suisse des ingénieurs et architectes. — *Bibliographie*. — Tunnel du Mont d'Or.

## La grande Halle de la gare de Lausanne.

par Aug. MARGUERAT, ingénieur.

L'avant-projet général de la gare de Lausanne prévoyait pour couvrir les quais I, II, III et IV, une série de halles dans le genre de celles de Olten et de Bâle. Ce système avait l'inconvénient de rendre la construction de ces halles dépendante de celle du bâtiment à voyageurs et de nécessiter un très grand nombre de colonnes sur les 4 quais.

On a préféré construire une halle unique pour couvrir les quais II, III et IV, laissant ainsi à découvert la voie de manœuvres 2 où les locomotives font le plus de fumée, le

quai I étant abrité par une marquise suspendue au B.V.

La halle exécutée est une marquise à deux pans s'appuyant sur deux rangées de colonnes, situées dans l'axe des quais II et IV (l'entr'axe des voies qui n'est que de 4,20 m. ne pouvait pas en recevoir).

Le plan d'implantation (fig. 2) montre la disposition adoptée en plan : entre les deux passages souterrains est et ouest qui sont des points forcés, les distances des colonnes sont égales, soit 15,430 m.

Les colonnes sont autant que possible dans l'axe des quais pour permettre une circulation plus facile. A l'extrémité ouest où les quais ne sont plus parallèles, ni en alignement, la position des colonnes a été déterminée de telle façon que le faite et le chéneau restent horizontaux.

*Ossature métallique.* Elle se compose de 14 fermes prin-

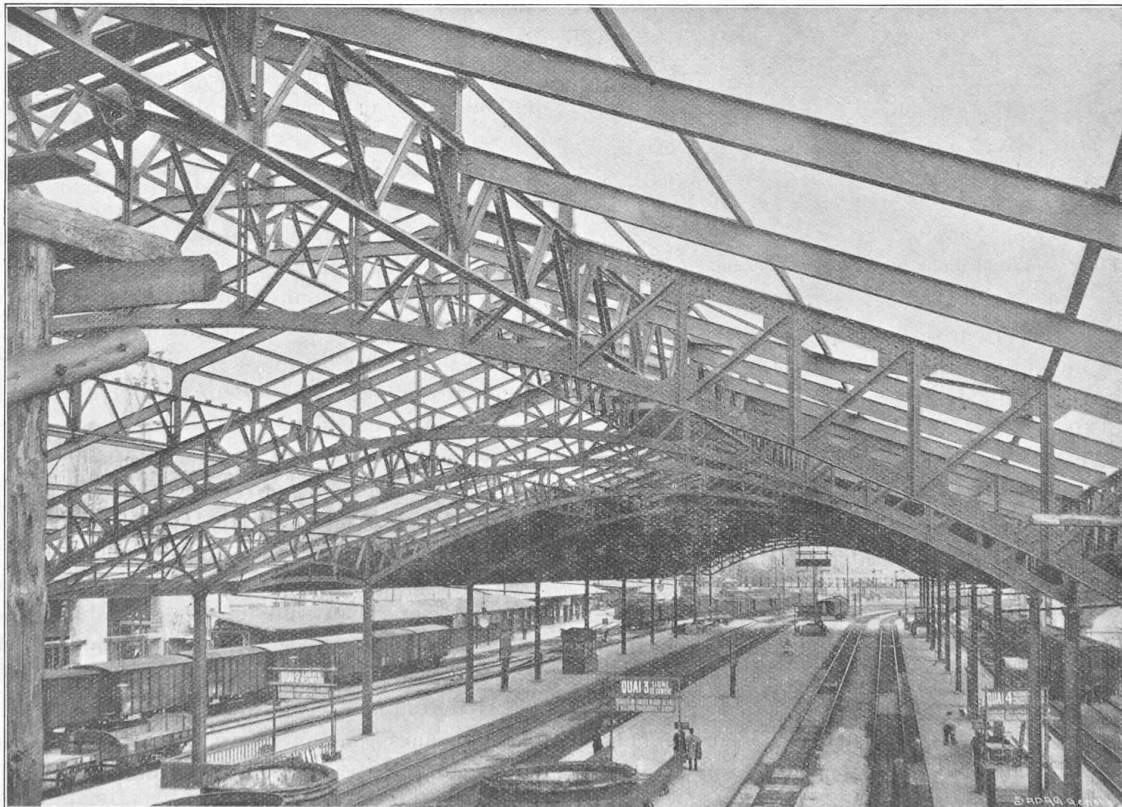


Fig. 1. — Vue générale.