

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **49 (1923)**

Heft 10

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

placement actuel elle envisagea les tracés du Palatinat et de la Grenette, situés en aval. Le coût d'un nouveau pont, soit à la Grenette, soit au Palatinat serait supérieur à celui d'un pont construit sur l'emplacement actuel ; il faut du reste préserver les intérêts acquis et intéresser la vieille ville au nouveau pont sur l'emplacement actuel. Le choix d'un autre emplacement exigerait d'ailleurs le maintien du pont suspendu qui créerait de lourdes responsabilités, même en diminuant sensiblement encore la charge accidentelle tolérée actuellement.

Il aurait été avantageux de ripier de 10 m. environ vers l'aval l'axe du nouveau pont afin de ne pas gêner la circulation durant la période de construction. Cette modification aurait toutefois nécessité des expropriations coûteuses que l'on préféra éviter. Le nouveau viaduc sera donc construit exactement dans l'axe du pont suspendu. Il a été prévu une superstructure fort simple pour le nouveau pont, pouvant aisément et rapidement se compléter dès qu'elle aura atteint le dessous du tablier actuel ; l'interruption de la circulation sera donc de courte durée. Le profil en long du nouveau tablier sera en léger dos d'âne.

Les experts recommandèrent à la Direction des Travaux publics de confier à MM. Jæger et Lusser l'étude de diverses solutions de viaduc. Les fig. 10 et 11 représentent celui des projets choisi par les experts, les détails d'architecture ne sont toutefois pas encore fixés. Ce projet a servi de base à la soumission qui a conduit en avril 1922 à l'adjudication des travaux à la maison Züblin et C^{ie}, à Zurich. Cette entreprise avait auparavant construit le pont beaucoup plus considérable de Pérolles. Le nouveau pont de Zähringen doit être livré à la circulation au printemps 1924.

Le viaduc mis en exécution aura sept ouvertures égales de 30 m. chacune environ. La largeur du tablier sera de 11,5 m., dont 2,0 m. pour chacun des trottoirs. Il a fallu ultérieurement abandonner l'idée d'un revêtement en pierre naturelle, aucune carrière satisfaisant au point de vue de la couleur de la pierre ne se trouvant à proximité. Les parements vus seront exécutés en béton composé de matériaux choisis de couleur analogue à celle de la molasse des environs, ils seront travaillés très grossièrement, de façon à leur enlever au mieux la monotonie des ouvrages monolithes.

Le « sous-pont » (voir les fig. 10 et 11) qui reliera entre eux les quartiers des deux rives du bas de la ville est dû à l'instigation de M. Lehmann, ingénieur cantonal ; son idée fut acceptée lors d'une séance ultérieure de la Commission des experts tenue le 25 août 1921, soit avant la discussion des crédits à allouer pour la construction du nouveau pont en séance du Grand Conseil. La construction du sous-pont était apte à rallier les quartiers du bas à l'idée du nouveau pont et à confirmer le choix de l'emplacement et du type viaduc adoptés ; seule cette solution « viaduc » à faibles ouvertures permet l'exécution du sous-pont à bon compte. L'impression du sous-pont avec ses trois voûtes surbaissées sera com-

plètement dominée par celle du pont supérieur, sa largeur n'étant d'ailleurs que de 3,5 m., soit le tiers de la largeur des piles.

La pose de la première pierre du nouveau pont de Zähringen a eu lieu le 9 décembre 1922, jour de l'inauguration du pont de Pérolles ; le caisson de la pile en rivière repose déjà sur le roc.

Le soussigné a été chargé par la Commission des experts de rédiger ce rapport concernant ses travaux. Les ingénieurs-directeurs des travaux, MM. Jæger et Lusser, décriront sans doute la construction du pont après son achèvement.

On ne saurait assez apprécier la ténacité avec laquelle le Peuple fribourgeois, surtout agricole, son gouvernement et avant tout son directeur des Travaux publics, M. le conseiller d'Etat Buchs, ont décidé et mis en œuvre après la guerre et malgré les crises successives, l'un après l'autre, deux grands ouvrages d'art du coût total de 6,8 millions de francs. La situation topographique de Fribourg est telle que les deux nouveaux ponts, satisfaisant à toutes les exigences actuelles, verront certes éclore une période de nouveau développement pour le chef-lieu du canton et ses environs.

Zurich, février 1923.

ROHN.

Les clichés qui illustrent le rapport de M. le professeur Rohn ont été obligeamment mis à notre disposition par la *Schweizerische Bauzeitung*. Réd.

Concours pour l'étude de l'aménagement de la Place de l'Ours, à Lausanne.

(Suite ¹.)

N^o 1. « Couleurs lausannoises ». L'escalier d'accès est beaucoup trop monumental et les détails sont hors d'échelle.

L'idée d'un pavillon unique sur le côté est bonne, mais l'implantation du bâtiment n'est pas satisfaisante. Les locaux pour transformateur et Service du feu sont bien situés.

Conduites enterrées ou à ciel ouvert.

M. le Dr Hruschka, conseiller du Ministère autrichien des transports, a bien voulu prendre la peine de répondre à notre vœu, exposé à la page 37 de notre numéro du 3 février dernier, d'avoir quelques données sur les cas, allégués par lui, de mise obligatoire à ciel ouvert de conduites forcées primitivement enterrées.

« Je connais au moins deux cas, tous deux survenus en Tchécoslovaquie, nous écrit M. Hruschka, où les progrès de la corrosion ont eu pour conséquence la transformation en conduites à ciel ouvert de conduites forcées en acier enterrées.

» Dans l'un des cas il s'agissait d'une conduite longue de 190 m. (diamètre 1500 mm., hauteur de chute 19 m.) appartenant à la Fabrique Priebisch Erben, à Morchenstern. A l'occasion d'une transformation, on constata qu'un tronçon enterré, de 63 m. de long, que l'on utilisait à nouveau, présentait de graves ulcérations dues à la rouille.

¹ Voir Bulletin technique du 14 avril 1923, page 97.