Objekttyp: **Competitions**

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

Band (Jahr): **29 (1903)**

Heft 10

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Cette voie de communication, dont le coût sur le territoire fribourgeois a été de 1 $^1/_2$ million, n'a pas procuré à Charmey et à la vallée de la Jogne les avantages auxquels on s'attendait : Charmey est resté, comme auparavant, isolé ; il ne s'est pas établi de relations sérieuses entre les deux vallées, et cela pour différents motifs : d'abord parce que les habitants des deux vallées diffèrent de race, de langue et de religion ; puis, parce que le col élevé du Brück (1510 m.) et les fortes rampes de la route rendent la circulation difficile sur cette voie de communication. Il résulte de tout cela que, comme précédemment, les habitants du Bas-Simmenthal ont continué leurs relations avec Thoune, ceux du Haut-Simmenthal avec Château-d'Œx, et ceux de la vallée de la Jogne avec Bulle et la Gruyère.

Une voie de communication à l'étude est celle du Lac Noir à Charmey, prolongée dans les vallées du Gros Mont et de Vert Champ, jusqu'à Château-d'Œx. Cette voie de communication, reliant Charmey avec Château-d'Œx d'un côté et de l'autre avec le Lac Noir et la Singine, est destinée à donner à la vallée de la Jogne une certaine vitalité. Ce sera avant tout une route de touristes, qui développera considérablement l'industrie des étrangers à Charmey.

Les journaux ont parlé dernièrement d'un chemin de fer à voie normale entre Bulle et Boltigen. Ce chemin de fer aurait le même sort que la route. Les habitants du Simmenthal, reliés maintenant par des voies ferrées avec Berne d'un côté et Montreux de l'autre, ne viendront pas plus à Charmey et à Bulle qu'aujourd'hui. Pour qu'une voie ferrée de ce genre ait sa raison d'être, il faut qu'elle se soude à la grande ligne projetée du Lötschberg, d'une part, et à celle du Mont-Blanc, avec un tunnel sous le Rawyl, d'autre part.

C'est une ligne de chemin de fer établie dans ces conditions qui pourrait seule donner de la vie à Charmey et développer cette intéressante localité.

M. Rime, syndic de Charmey, remercie notre société d'avoir choisi ce village comme but de notre course. M. Bise, commissaire général, notre sympathique vice-président-caissier, fait ensuite l'historique de ce beau pays et de l'activité de sa population.

Mais on nous attend à l'usine hydro-électrique de Charmey, et chacun de s'y rendre, soit directement, soit en faisant le détour par les gorges de la Trintre.

Cette usine, située au bord de la Jogne, au-dessous du village, a été créée par une société d'actionnaires, sous les auspices de la ville de Bulle, qui y est intéressée pour la moitié du capital. Elle a été bâtie en 1893 ; les travaux hydrauliques ont consisté dans la construction d'un barrage en bois sur la Jogne, à l'endroit dit « les Tines de la Trintre », au-dessus de Charmey, d'un dépotoir et d'une conduite en pression de 430 m. de longueur, en tuyaux de fonte de 700 mm.

La chute utilisée aujourd'hui est de 40 m. et peut être portée à 49 m. ; le débit de la Jogne étant estimé à 2000 litres à la seconde pendant les basses eaux, la force totale disponible est d'environ 1000 chevaux.

L'usine a été agrandie l'année dernière ; elle fournit aujourd'hui la lumière à la ville de Bulle, aux villages de Charmey, Broc, La Tour de Trême, Epagny, au château de Gruyère, à Montbarry, Riaz et Echarlens. Elle satisfait amplement, soit en force, soit en lumière, les besoins de la contrée qu'elle est appelée à desservir, et est d'un rapport rémunérateur pour la société qui l'a construite.

M. le notaire Andrey, membre du Conseil d'administration, et M. Eustache, ingénieur, directeur de la Société, nous font les honneurs de l'installation et de l'usine où, par une délicate attention, une excellente collation nous a été préparée. M. Andrey porte un toast aux initiateurs de cette importante entreprise et remercie la Société fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes d'être venue à Charmey ; M. Bise, vice-président, dit à la Direction de l'usine la reconnaissance de ses collègues pour l'aimable accueil qui leur a été fait, puis on reprend le chemin de Charmey pour repartir à 6 heures pour Bulle.

Après de courts arrêts à Broc et à Bulle, où d'excellentes paroles sont encore échangées avec ceux de nos collègues que nous quittons là, nous reprenons à 8 h. 50 le train pour Fribourg.

F. B., architecte.

Association amicale des Anciens Elèves de l'Ecole polytechnique, à Zurich.

Offres de places.

La Banque Russo-Chinoise s'est adressée à nous pour lui proposer des ingénieurs pour construction de chemins de fer en Chine.

Nous avons prié la banque de nous remettre le règlement du personnel pour pouvoir donner des renseignements exacts aux candidats. Depuis on nous informe que des pourparlers ont été engagés avec plusieurs ingénieurs suisses.

Si ces ingénieurs désirent nous consulter nous nous tenons à la disposition de MM. nos collègues.

Le secrétaire de l'Association amicale des Anciens Elèves de l'Ecole polytechnique, à Zurich,
(Signé) : H. PAUR.

Concours pour l'utilisation des terrains du Cercle de Beau-Séjour, à Lausanne.

La Société du Cercle de Beau-Séjour, à Lausanne, voulant modifier l'état actuel de sa propriété, ouvre, entre les architectes et les personnes compétentes, un concours d'idées pour l'utilisation complète de ses terrains.

Chaque concurrent devra fournir un plan des constructions projetées, à l'échelle de $^1/_{500}$, une courte notice indiquant le genre et la destination des différentes constructions, un devis sommaire du coût et une estimation approximative du rendement locatif.

Le jury chargé d'apprécier les projets présentés est composé de MM. G. Rouge, architecte ; Th. van Muyden, architecte ; A. Prod'hom, géomètre breveté ; Ch. Bugnon, notaire, et du président de la Société du Cercle de Beau-Séjour.

Une somme de 400 fr. est mise à la disposition du jury pour récompenser les trois meilleurs projets ; celui-ci aura toutefois le droit de disposer de cette somme à sa convenance, s'il le juge à propos.

Tous les projets primés deviendront la propriété de la Société du Cercle de Beau-Séjour, qui en fera tout usage lui convenant.

Chaque concurrent signera son projet d'une devise qui sera répétée sur l'enveloppe contenant le nom de l'auteur.

Aussitôt après le prononcé du jury, les projets seront exposés pendant 8 jours dans les locaux du Cercle.

Les projets devront être remis au Cercle de Beau-Séjour, le 15 juillet 1903, à 6 heures du soir.

Le programme du concours et le plan des immeubles actuels peuvent être demandés au Comité du Cercle de Beau-Séjour, à Lausanne.

Lausanne. — Imprimerie H. Vallotton & Toso, Louve, 2.