Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 39 (1913)

Heft: 16

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

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

blanche artificielle. Elle est revêtue de marbre, et de syénite de Norvège, sur la route cantonale, ainsi que sur les retours.

Partie inférieure. — Un escalier intérieur conduit directement du Tea-Room aux locaux de Sports du rez-de-chaussée.

Du côté du midi, largement éclairée par 9 vastes baies ouvertes sur le jardin ayant vue sur le lac, se trouve la grande Salle du Skating, d'une superfice de 1000 m² environ. Le parquet est en érable d'Amérique entièrement isolé des murs pour éviter la répercussion du bruit du Tea-Room.

Une aire de goudron sur ciment armé protège le parquet de toute humidité.

Un promenoir qui règne sur 3 côtés de la Salle permet au public de suivre les évolutions des patineurs. Côté est se trouve les divers services : locaux de locations et réparations de patins, vestiaires et toilettes pour Messieurs et pour Dames. En arrière un local, contenant 4 cours de Bowling de grandes dimensions.

Dans les baies qui relient le Skating au Bowling, et à cheval sur le promenoir, sont installés une série de petits salons vitrés permettant la vue simultanée des deux salles. Un grand Bar avec deux comptoirs peut desservir ces locaux. Au fond du Bar deux salons indépendants.

Du côté nord en arrière et en partie sous le trottoir de la route cantonale, les services : Cuisine, offices, laboratoire et pâtisserie (reliés par monte-plats à l'office du Tea-Room), salle à manger du personnel, et autres locaux de services.

Sous la route cantonale une galerie-tunnel permet aux hôtes du Montreux-Palace de se rendre au Pavillon des Sports sans sortir. L'ascenseur de l'hôtel descend jusqu'au niveau du tunnel.

Le Bowling ne nécessitant pas une très grande hauteur, il a été possible de l'entresoler, et d'y installer une galerie de tir de 30 m. de longueur. Elle est disposée pour armes de diverses portées, avec buts fixes et mobiles variés. Au même niveau le plancher de l'entresol prolongé en porte à faux, forme galerie-promenoir et tribune aux extrémités du Skating.

Au même étage en arrière, le logement du personnel.

Pour le Skating, Bowling et Galerie de tir, des dispositions spéciales ont été prises en vue de réduire les bruits qui pourraient être incommodants pour le voisinage.

Les résultats ont été très satisfaisants, car le roulement du Skating et les détonations des armes à feu sont étouffés, et sont à peine perceptibles du Tea-Room.

Partie supérieure. — Surélevé au-dessus du trottoir et posé sur la grande terrasse : le Tea-Room.

La partie centrale est couverte en coupole surbaissée, et bien que réduite de hauteur elle n'en paraît pas moins suffisamment élevée à l'intérieur.

Ce local, dans lequel on peut servir la restauration et les thés à 250 personnes, est largement ouvert sur la route cantonale comme sur le lac. Un supplément de lumière et de ventilation est encore assuré par la lanterne au haut de la coupole.

Aux angles sud et latéralement, 4 salons richement meublés. Les services, offices, toilettes, W.-C. pour Messieurs et Dames, cabine téléphonique, ont été largement aménagés.

En entrant, à droite, le magasin de vente pour la pâtisserie. A gauche les vestiaires.

Tout autour la grande terrasse, recouvrant le Skating et le Bowling, terrasse d'où l'on jouit d'une vue superbe aussi bien sur les montagnes, qui surplombent Montreux, que sur le lac. Très brillamment éclairé le soir, ce belvédère est des plus apprécié pendant la belle saison.

Des combinaisons de parterres gazonnés et de corbeilles fleuries, reliées entre elles au moyen d'arceaux, donnent l'impression d'un véritable jardin.

Du côté nord, en bordure de la route cantonale, la terrasse prolongée est protégée par une marquise.

Afin d'éviter les effets de la reverbération, les toitures plates des bas côtés du Tea-Room ont aussi été arrangés en parterres gazonnés.

La coupole est couverte en cuivre avec frise et nervures décorées.

Le coût de la construction, non compris le terrain, s'est élevé à la somme de Fr. 881 000.—.

CHRONIQUE

Le Chemin de fer des Alpes orientales.

Nous prédisions[1] que la polémique entre partisans du Splügen et partisans de la Greina continuerait : notre prédiction est accomplie, même au delà de ce qu'on pouvait espérer, et la littérature sur le chemin de fer des Alpes orientales vient de s'enrichir d'un énorme volume de 339 pages in-folio. Il s'agit de l'ouvrage de M. *Rob. Bernhardt : Die schweizerische Ostalpenbahn in historischer, technischer, kommerzieller und volskwirtschaftlicher Beleuchtung.* Teil III[2]. Nous avons reproduit les caractéristiques des projets en discussion et exposé, avec chiffres à l'appui, les thèses de M. Würmli, le grand apôtre du Splügen et celles du Comité de la Greina ; nous n'y reviendrons pas, mais nous recommandons à ceux qui désirent approfondir ce sujet l'ouvrage très intéressant de M. Bernhardt. Intéressant certes, mais décevant aussi, car l'impression qu'on éprouve après avoir dépouillé le vaste dossier qui s'est accumulé sur la question du chemin de fer des Alpes orientales est celle de la fragilité des bases sur lesquelles sont échafaudés les calculs interminables dont

[1] Voir N° du 25 juin 1913, p. 138.

[2] Bemerkungen zu der Kritik über den Teil II. — Die Ostalpen bahn in historisch-rechtlicher Beziehung. — Die Bernhardinbahn. — Die Tödibahn. — Die Fern-Ortler-Bahn. — Die italienischen Wasserstrassen und die Ostalpenbahnen. — Die Ostalpenbahnfrage vom Standpunkt der Kantone. — Die Ostalpenbahnfrage vom Standpunkt des Auslandes. — Ueber den Staatsvertrag. Die Subventionen. Die Baulasten. — Privatbau oder Bundesbau. Konzessionierung. — Die Schlusfolgerungen. — I. Anhang : Fahrplanstudien. — II. Anhang : Bibliographie. — III. Anhang : Das Splügen- und Greinaprojekt Vignoli. — Berne, *A. Frank.* Prix : Fr. 15.—.

sont tirées les prévisions concernant le trafic afférent à chaque projet et le préjudice causé aux C. F. F. Le lecteur, ahuri par l'amas des chiffres, la discordance souvent fantastique des conjectures, l'arbitraire de certaines données, les contradictions plus ou moins explicites, est incapable, malgré la meilleure volonté, d'attribuer à ces prophéties l'importance qu'elles paraissent avoir aux yeux de leurs auteurs.

Veut-on un exemple?

Les partisans de la Greina, et M. Bernhardt en tête, dressent les cartes des zones d'influence de chaque ligne sur la base des distances *effectives;* M. Würmli, au contraire, tient compte des distances *de tarif* et des prix exacts de transport, et il soutient que seul son procédé permet l'établissement de cartes conformes à la réalité. A cela le Comité de la Greina répond que la méthode des distances *effectives* ne peut avoir les inconvénients qu'on lui attribue puisqu'elle a reçu la consécration des milieux officiels (c'est peut-être un argument, mais on nous permettra de penser qu'il est discutable) et M. Bernhardt affirme que la comparaison des projets conduit aux mêmes résultats, soit qu'on emploie les distances effectives, soit qu'on se serve des distances effectives majorées de surtaxes *égales pour tous les projets.* M. Bernhardt admet en effet, ce qui est formellement contesté par M. Würmli, que Splügen, Bernardin ou Greina devront forcément supporter les mêmes surtaxes que le Gothard, et il pose donc, en résumé, ces postulats : 1° la comparaison des projets au moyen des distances effectives seules ou des distances effectives majorées des mêmes surtaxes aboutit au même résultat ; 2° tous les projets doivent comporter les mêmes surtaxes que le Gothard. Voyons maintenant ce qui va en sortir et comparons par exemple les avantages qui découleront, pour la Bavière, de la réalisation de chacun des trois projets.

Les distances *effectives* de *Lindau* à *Milan*, par exemple, sont, d'après M. Bernhardt (page 233) :

par le Gothard 394 km.
» » Splügen 304 » soit un raccourci de 90 km. par rapport au Gothard.
» la Greina 322 » soit un raccourci de 72 km. par rapport au Gothard.
» le Bernardin 313 » soit un raccourci de 81 km. par rapport au Gothard.

C'est-à-dire que le Splügen est nettement plus avantageux que les trois autres lignes. Mais M. Bernhardt nous apprend que si on convertit, sur la base de son postulat n° 2, les distances effectives en distances de tarifs et si on calcule ensuite les frais de transport, les trois projets deviennent équivalents. Autrement dit, la comparaison au moyen des distances effectives est illusoire, et fournit des résultats très différents de ceux qu'on obtient au moyen des tarifs. Alors le lecteur désemparé se demande quelle peut bien être la valeur de toute cette cartographie polychrome où les zones ressortissant à chaque projet sont établies, avec une précision inquiétante, par la méthode des distances effectives.

Le tableau suivant montre que la construction du chemin de fer des Alpes orientales permettrait à la Bavière de retenir plus longtemps qu'actuellement, par le Brenner, le trafic sur ses rails.

De	Distance utile pour la Bavière jusqu'à :					
	Lindau (Ch. fer Alpes orient.)		Kufstein (Brenner)		En plus par Lindau	
	Kilomètres de tarif pour :					
	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises
Munich. . . .	221	199	99	99	122	100
Regensbourg .	334	313	213	213	121	100
Eger et au delà. (Bohême, Saxe, Allemagne du Nord)	480	450	359	359	121	91
Hof et au delà . (Saxe et Allemagne du Nord)	496	465	392	392	104	73

Passons au Wurtemberg. Les distances *effectives* de *Friedrichshafen* à *Milan* sont :

par le Gothard 383 km.
» » Splügen 319 » soit un raccourci de 64 km. par rapport au Gothard.
» la Greina 337 » soit un raccourci de 46 km. par rapport au Gothard.
» le Bernardin 328 » soit un raccourci de 55 km. par rapport au Gothard.

Ici aussi, avantage au profit du Splügen, mais qui s'évanouit encore, au dire de M. Bernhardt, si on fait entrer en jeu les tarifs.

Pour le grand-duché de Bade, les distances *effectives* de *Constance* à *Milan* sont :

par le Gothard 384 km.
» » Splügen 327 » soit un raccourci de 57 km. par rapport au Gothard.
» la Greina 345 » soit un raccourci de 39 km. par rapport au Gothard.
» le Bernardin 336 » soit un raccourci de 48 km. par rapport au Gothard.

De nouveau le Splügen est le plus avantageux des trois projets mais de nouveau l'avantage disparaît, toujours d'après M. Bernhardt, si on applique les tarifs, et il en sera naturellement de même pour les grands centres suivants :

De Milan a	Distances effectives via				
	Brenner	Gothard	Splügen	Greina	Bernardin
	Kilomètres				
Leipzig . . .	1039	981	917	935	926
Raccourci. .	—	—	64	46	55
Dresde . . .	1089	1048	984	1002	993
Raccourci. .	—	—	64	46	55
Berlin	1209	1134	1070	1088	1079
Raccourci. .	—	—	64	46	55
Hanovre . . .	1222	1032	1001	1019	1010
Raccourci. .	—	—	31	13	22
Francfort . .	1002	683	705	723	714

Il y a un point qu'on voudrait voir préciser : à la page 295, M. H. Scherrer déclare que les trois projets (Splügen, Greina et Bernardin) enlèveraient à peu près le même trafic au Gothard (Alle drei Projekte entziehen dem Gotthard so ziemlich

den gleichen Verkehr). Nous sera-t-il permis de demander à combien ce préjudice est évalué ? Sera-ce à Fr. 2 400 000 par an (préjudice causé par le Splügen, d'après M. Würmli) ou à Fr. 16 900 000 (préjudice causé par le Splügen, d'après le Comité de la Greina) ou encore à Fr. 12 960 000 (préjudice causé par le Splügen, d'après les C. F. F.) ou encore à Fr. 5 870 000 (préjudice causé par la Greina, d'après les C. F. F.), etc., ou sera-ce la moyenne arithmétique de tous ces nombres, ou M. Scherrer y est-il allé aussi de son évaluation ? Nous n'avons pas su trouver, dans l'ouvrage de M. Bernhardt, la réponse à ces questions. *D.*

CONCOURS

Concours pour l'Eglise catholique de l'avenue de Rumine, à Lausanne.

Le jury de concours pour l'église catholique projetée à l'avenue de Rumine, à Lausanne, a siégé lundi et mardi. Il a examiné 59 projets et a décerné les prix suivants :

1er prix : 2500 fr., *Pius X*, M. Willy Meyer, de Bâle, assistant à l'Ecole royale supérieure de Dresde.

2e prix : 1700 fr., *Hoc Signo*, MM. F. Gilliard et J.-H. Bischoff, architectes, Lausanne.

3e prix : 1450 fr., *Alpha, oméga*, en cartouche, M. Ch.-A. Wulffleff, architecte, Paris.

4e prix : 1350 fr., *Pax*, M. Albert Rimli, architecte, Frauenfeld.

Une mention honorable a été décernée au no 5, *Angelus I.*

L'exposition des projets aura lieu du jeudi 21 au dimanche 31 août, aux Galeries du Commerce, 2e étage (salle 78), de 10 h. à midi et de 2 à 6 h.

Concours pour le bâtiment de l'Administration communale à Lucerne.

Le Conseil municipal ouvre un concours d'idées pour ce bâtiment, entre architectes suisses ou domiciliés en Suisse. Font règle, les « Principes » élaborés par la Société suisse des ingénieurs et des architectes. Terme du concours : 20 décembre 1913. Le jury composé de MM. *O. Schnyder*, à Lucerne ; *Dr Gull*, à Zurich ; *W. Joss*, à Berne ; *M. Müller*, à St-Gall et *H. Reese*, Bâle, dispose de Fr. 20 000 pour récompenser les meilleurs projets.

Sont demandés : un plan de situation au 1 : 500, les plans, 3 façades, coupes nécessaires au 1 : 200 et au moins 2 perspectives. Le programme et le plan de situation au 1 : 500 peuvent être obtenus de la Direction des travaux, Obergrundstrasse à Lucerne.

Concours international pour la Caisse d'épargne de la ville de Vérone.

Coût de la construction environ 1 500 000. Terme du concours : 18 février 1914. Le jury sera composé de 4 membres non encore désignés et attribuera deux prix, l'un de Fr. 30 000, l'autre de 15 000. Le programme du concours et divers plans peuvent être demandés à la Direction de la Caisse d'épargne de Vérone ou consultés au bureau de notre rédaction.

International Engineering Congress, 1915.

A l'occasion de l'Exposition internationale du Panama-Pacifique un congrès international d'ingénieurs aura lieu à San Francisco, en 1915, auquel les ingénieurs du monde entier seront invités à participer.

Le Congrès est placé sous le patronage des cinq sociétés nationales d'ingénieurs suivantes : « American Society of Civil Engineers, American Institute of Mining Engineers, The American Society of Mechanical Engineers, American Institute of Electrical Engineers, and The Society of Naval Architects and Marine Engineers ».

Ces sociétés, dans un esprit de coopération, ont nommé un comité permanent d'organisation, se composant des présidents et des secrétaires de chacune de ces sociétés, et de dix-huit membres domiciliés à San Francisco.

Ce comité s'est organisé d'une façon définitive, a élu pour président : Prof. W.-F. Durand, et pour secrétaire-trésorier : W.-A. Cattell, et a ouvert les bureaux du Congrès à l'adresse suivante : Foxeroft Building, 68 Post St., San Francisco.

Les dix membres du comité, qui sont les présidents et les secrétaires des cinq sociétés nationales, constituent le comité de participation, qui aura charge de lancer toutes les invitations à prendre part au congrès, aux gouvernements, aux sociétés d'ingénieurs et aux membres.

L'organisation du Congrès ainsi que la tâche d'obtenir et de publier les rapports seront laissées aux soins des membres du comité domiciliés à San Francisco.

Le bureau honoraire du congrès se composera d'un président et de vice-présidents choisis parmi les ingénieurs les plus éminents des divers pays représentés au congrès.

Les rapports présentés seront répartis entre divers groupes ou sections. Pendant le congrès chaque section se réunira séparément sous la présidence d'un membre, reconnu pour sa compétence dans les branches spéciales représentées par cette section.

Les détails du congrès n'ont pas encore été arrêtés, mais le but avéré est d'y présenter les méthodes pratiques les plus préconisées dans le monde entier, et les rapports, les discussions et les comptes rendus composeront une revue détaillée des progrès accomplis dans les dernières dix années et un ensemble autorisé des développements les plus récents et des méthodes pratiques les plus justifiées dans les diverses branches de la science d'ingénieur.

Les rapports groupés et publiés par le congrès formeront une collection d'une valeur inestimable, et la publication s'en fera à un tel prix et de telle manière que le plus grand nombre puisse se les procurer.

Les différents comités sont à l'œuvre et sous peu des renseignements supplémentaires seront publiés, quant aux cotisations, programmes, etc.

Société suisse des ingénieurs et des architectes.

Circulaires[1] *du Comité central aux membres de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.*

Chers Collègues,

Les conférences données à la Section Zurich de l'Union des Architectes par M. le Dr H. Müller, avocat-conseil de la ville de Zurich, ont été imprimées et publiées en allemand sous le titre :

[1] Rédaction française du Comité central.