

Objektyp: **Competitions**

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

Band (Jahr): **32 (1906)**

Heft 9

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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>

Divers.

Tunnel du Simplon.

Etat des travaux au mois de mars 1906.

Ouvriers.	Côté Nord Brigue	Côté Sud Iselle	Total
<i>Hors du tunnel.</i>			
Total des journées n.	4200	4195	2395
Moyenne journalière »	39	39	78
<i>Dans le tunnel.</i>			
Total des journées »	510	310	820
Moyenne journalière »	50	30	80
Effectif maximal travaillant simultanément n.	—	—	—
<i>Ensemble des chantiers.</i>			
Total des journées »	4710	4505	3215
Moyenne journalière »	89	69	158

Renseignements divers.

Le 11 mars, on a procédé à la réception provisoire des travaux de réparation mentionnés dans le procès-verbal de réception du 22 février.

Le 12 mars, le tunnel a été mis à la disposition de la maison Brown, Boveri & Cie, pour l'installation de la traction électrique. Ces travaux ont été interrompus du 19 au 24 mars par le mesurage de précision de la longueur du tunnel, exécuté par la commission géodésique suisse. A la fin du mois, les crochets des suspensions étaient posés et les suspensions des conduites aériennes montées dans tout le tunnel.

Les installations électriques des niches et chambres dans le tunnel étaient également achevées, sauf les jonctions des câbles. Le bloc central du tunnel sera monté après la pose des différents câbles et fils secondaires.

Les eaux provenant du tunnel côté Sud ont comporté 946 litres par seconde, y compris 301 litres pour les eaux chaudes provenant des km. 9,100-10,300.

Tunnel du Ricken.

Bulletin mensuel des travaux. (Extrait). — Avril 1906.

Galerie de base.	Côté Sud Kaltbrunn	Côté Nord Wattwil	Total
Longueur à fin mars 1906 m.	2571,0	3286,3	5857,3
Progrès mensuel à la main »	80,0	69,2	149,2
Longueur à fin avril 1906. »	2651,0	3355,5	6006,5
% de la longueur du tunnel.	30,8	39,0	69,8
Perforation à la main :			
Progrès moyen par jour m.	2,86	2,73	—
Progrès maximum par jour »	7,8	7,1	—
Températures (maxima, mesurées pendant la ventilation).			
De la roche, à l'avancement (Degrés C.)	20,9	18,5	—
De l'air, »	21,2	22,0	—
Venues d'eau (lit. p. sec.)	15,0	2,0	—

Renseignements divers.

Côté Sud. — Des 80 m. de galerie de direction percés en avril, 47 sont dans la marne et 33 dans le grès calcaire. Cube total excavé : 79 650 m³, soit le 26,5 %.

Côté Nord. — 47 m. ont été percés dans le grès tendre et 22 dans la marne friable, qui exige un fort revêtement. Cube

total excavé : 68 150 m³, soit le 22,7 %. La canalisation de 80 cm. pour la ventilation a été prolongée jusqu'à 1344 m. du portail. Le ventilateur de secours a été transporté du km. 2,592 au km. 2,350. Au km. 3,225 une pompe électrique a été installée.

Concours pour le bâtiment scolaire de Reconvilier.¹

Rapport du jury.

Au Conseil communal de Reconvilier.

* Monsieur le Président et Messieurs.

Le jury que vous avez nommé pour juger le concours d'un bâtiment scolaire à Reconvilier s'est réuni, suivant votre ordre, les 11 et 12 courant. M. Béguin ayant dû s'excuser au dernier moment pour cause de maladie, a été remplacé par M. Prince, architecte, à Neuchâtel.

Quarante-deux projets sont en présence, tous arrivés dans le délai fixé par le programme. Ils sont numérotés de 1 à 42 et portent comme devises les signes distinctifs suivants :

N° 1. « Crayonneur ». — N° 2. « Rauracien ». — N° 3. « Perce-Neige ». — N° 4. « C. D. D. ». — N° 5. « Chi sai ! ». — N° 6. « Pour notre jeunesse ». — N° 7. « Bonne lumière ». — N° 8. « Disque entouré d'un cercle (dessiné) ». — N° 9. « Myosotis ». — N° 10. « Croquis orienté ». — N° 11. « En haut ». — N° 12. « Chacun à son goût ». — N° 13. « Jura ». — N° 14. « Ouvrons les yeux ! ». — N° 15. « Une idée ». — N° 16. « Heimatschutz ». — N° 17. « Vadrouille ». — N° 18. « Fritz ». — N° 19. « Air et lumière ». — N° 20. « Jura ». — N° 21. « Trois triangles (dessinés) ». — N° 22. « Rousseau ». — N° 23. « Simple ». — N° 24. « Montagnard ». — N° 25. « Aux petits fondeurs ». — N° 26. « Les Montagnards ». — N° 27. « Avril ». — N° 28. « Tête dans un cercle (dessiné) ». — N° 29. « Châindon ». — N° 30. « Printemps ». — N° 31. « Sans suite ». — N° 32. « Simple idée ». — N° 33. « Timbre suisse de 0,02 ». — N° 34. « Mens ». — N° 35. « Jeunesse ». — N° 36. « Ty-Fou ». — N° 37. « Pour la jeunesse ». — N° 38. « Jura ». — N° 39. « Encore une idée ». — N° 40. « Jura ». — N° 41. « Jura Mons ». — N° 42. « SUD ».

Après s'être rendu sur place pour prendre connaissance du terrain affecté au bâtiment, le jury entre en séance et décide de procéder par élimination.

Au premier tour 22 projets sont écartés pour insuffisance de présentation et de conception ; ce sont les projets 1, 2, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 16, 19, 21, 22, 23, 25, 26, 30, 31, 32, 37, 39 et 41.

Au deuxième tour 12 projets subissent le même sort, bien que pour la plupart ils présentent un réel intérêt, mais ne répondent pas d'une manière suffisamment précise au programme ; ce sont les Nos 3, 4, 5, 14, 15, 24, 27, 28, 33, 34, 35 et 40.

Huit projets restent en présence. Ils sont de la part du jury l'objet d'une étude plus approfondie, qui peut être résumée comme suit :

N° 13. Plan trop ramassé. Classes en partie mal orientées. Les portes de ces classes sont peu pratiques, étant trop rapprochées les unes des autres. L'éclairage de la salle de dessin laisse beaucoup à désirer. Bonnes façades, projet très bien présenté. La halle de gymnastique est insuffisamment éclairée et a plutôt le caractère d'une chapelle.

N° 17. Bon projet, simple et pratique. Classes bien éclairées et bien orientées. Les W.-C. gagneraient à être agrandis du local des vestiaires, qui n'étaient pas demandés. L'escalier suffirait s'il était à simple rampe. Les façades sont très bonnes, le plan de la halle de gymnastique gagnerait à être retourné et son emplacement serait plutôt indiqué le long du chemin, pour le détacher complètement du bâtiment scolaire.

N° 18. Beaucoup d'analogie avec le N° 17, mêmes qualités et mêmes défauts. L'arrangement de la halle de gymnastique est préférable.

N° 20. Les deux entrées au Nord et à l'Est ne sont pas recommandables. Les deux escaliers ne sont pas utiles, un seul

¹ Voir N° du 25 février 1906, page 48.

aurait suffi. Bonne orientation, les façades sont assez intéressantes. Le toit mansardé de la halle de gymnastique est trop important.

N° 29. Bonne conception générale du plan, escaliers bien compris. L'idée de la communication entre la halle de gymnastique et le bâtiment d'école est heureuse. Il est malheureux que les W.-C. soient si resserrés, ils gagneraient à être élargis ainsi que les services de la halle de gymnastique. L'extérieur est lourd, particulièrement le motif central couronné d'un éteignoir. La solution de la halle de gymnastique entraîne une division du préau qui n'est pas avantageuse.

N° 36. Mauvaise orientation des classes; l'escalier devrait être au Nord. La proximité des entrées des W.-C. pour filles et garçons n'est pas recommandable.

N° 38. Bon plan, bon parti. Les façades auraient pu être mieux étudiées.

N° 42. La disposition générale du plan est bonne. Elle rappelle celle des plans précédents, mais les façades sont trop compliquées, elle sont trop importantes et manquent d'originalité.

En conséquence de ce qui précède, le jury décerne à l'unanimité les récompenses suivantes: Une première prime au projet N° 17 «Vadrouille», une deuxième prime au projet N° 18 «Fritz», une troisième prime au projet N° 29 «Chaindon» et deux mentions honorables aux projets N° 38 «Jura» et N° 42 «SUD», puis il fixe les primes à Fr. 500, Fr. 400 et Fr. 300.

M. Paroz, maire de Reconvilier, ayant décacheté les enveloppes en présence du jury, il en résulte que la première prime est attribuée à MM. Renk et Wuilleumier, architectes à Tavannes (Jura-Bernois), la seconde prime aux mêmes, la troisième prime à M. Alfred Jeanmaire, architecte à Cernier (Neuchâtel); les enveloppes des mentions ne sont pas ouvertes.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Reconvilier, le 12 avril 1906.

(Signé) E. PRINCE. — Ch. WULFFLEFF. — G. PAROZ. — E. BAUMGART, architecte.

Se sont annoncés comme auteurs du projet «Sud» (n° 42), signalé par une mention honorable du jury, MM. H. Baudin et A. Camoletti, architectes, à Genève. — *Réd.*

Concours de maisons locatives à Fribourg.¹

Report des experts.

Monsieur Edouard Fischer, négociant, Fribourg.

Les experts soussignés, que vous avez nommés pour juger le concours pour immeubles locatifs à bâtir sur les Grand-Places, se sont réunis à Fribourg le 5 avril et, après un examen attentif des 24 projets présentés, ont convenu de vous présenter le rapport qui suit:

Après un premier tour de préconsultation, les experts sont tombés d'accord pour éliminer les projets suivants: N° 1. «Praktisch». — N° 2. «Deux cercles concentriques (dessinés)». — N° 3. «Fribourg». — N° 4. «Fischereck». — N° 5. «A la ville maternelle». — N° 6. «Benjamin». — N° 8. «Echo de la ville ancienne». — N° 14. «Avril 1906». — N° 15. «Arbeit schändet nicht». — N° 16. «Six maisons». — N° 19. «Heimatschutz». — N° 21. «Deux cercles concentriques, intérieur rouge (dessinés)».

Ces projets ont été éliminés, soit parce qu'ils ne répondaient pas absolument au sens du programme, soit parce qu'ils présentaient des défauts de distribution ou des façades plutôt médiocres.

Au second tour ont été éliminés les projets suivants: N° 7. «Arona». — N° 9. «Avenir». — N° 12. «Piscator». — N° 17.

¹ Voir N° du 10 avril 1906, page 84.

«Feuille de vigne et grappes de raisin stylisées». — N° 18. «Printemps». — N° 23. «Vieux tilleul». — N° 24. «Grand-Places».

Les projets éliminés au second tour ont mérité l'attention toute particulière du jury et présentent une somme de travail intéressante, quelquefois même des dispositions heureuses; ils n'ont toutefois pas pu être primés.

Restent les projets: N°s 20, 13, 11, 22 et 10.

Le projet N° 20 «Osterhas» se distingue des autres par sa disposition générale ingénieuse en deux groupes distincts de trois maisons chacun; bons plans clairs, escaliers tous très bien éclairés. L'auteur du projet, suivant l'orientation donnée par le programme, s'est heureusement inspiré de l'esprit de l'architecture locale; son architecture est des plus heureuse au point de vue pittoresque, rappelant très bien le caractère du vieux Fribourg. Le jury note également l'avantage donné par la séparation en deux groupes au point de vue de l'aération de la cour.

Les experts seraient heureux de voir exécuter ce projet comme devant doter la ville de Fribourg d'une partie de quartier d'un caractère local très pittoresque et très intéressant. Pour toutes ces raisons, le jury place ce projet en première ligne.

En seconde ligne et au même rang, le jury place les projets suivants: N° 13 «Vieux Fribourg», remarquable par la bonne architecture de ses façades, bien appropriées à des maisons de rapport, tout en ayant un certain cachet local pittoresque. Le plan prévoit une disposition en trois bâtiments avec cinq appartements par étage, ce qui donne des immeubles un peu grands et d'une vente partielle un peu difficile. Les façades n'indiquent pas suffisamment la séparation des bâtiments, l'auteur s'étant trop attaché à obtenir un effet d'ensemble. La distribution des appartements est bonne.

Le N° 22 «31 Mars 1906» se distingue surtout par la très bonne distribution de ses plans en six bâtiments bien séparés, disposition qui permettrait de vendre plus facilement les immeubles séparément. Par contre, si les plans donnent lieu à éloge, les façades laissent à désirer; elles sont trop lourdes et le grand fronton central ne se justifie pas. Ces façades devraient subir des remaniements importants et spécialement être allégées. Les deux maisons à l'angle de l'avenue de la Gare présentent de bonnes dispositions de magasins à grands espaces libres, pouvant être réunis.

Le N° 11 «F» montre également un bon plan avec division en quatre bâtiments ayant cinq appartements par étage. L'architecture de ses façades est belle, un peu vide, ayant un caractère plutôt approprié à un édifice public qu'à des bâtiments de rapport.

Le jury décide de donner à chacun de ces trois projets un second prix «ex æquo».

Le N° 10 «Trèfle à quatre feuilles» dispose son plan en quatre bâtiments. Leur distribution est normale sans sortir des types courants; l'escalier de service du bâtiment sur l'avenue de la Gare ne se justifie pas, vu le peu d'importance de ces logements; il assombrit l'escalier principal et occupe de la place sans utilité. L'escalier principal du bâtiment, placé à l'angle opposé, a un éclairage latéral défectueux. Ce plan ne saurait être recommandé pour l'exécution. Par contre, le jury a été arrêté par l'architecture heureuse des façades et c'est en cette considération qu'il décerne à ce projet un troisième prix.

Le jury enfin se fait un plaisir de constater que le concours a produit des travaux très intéressants, que le résultat en est bon et sera certainement utile au propriétaire.

Passant à l'ouverture des plis cachetés,

N° 20 «Osterhas» a pour auteur M. Albert Gysler, architecte, de Bâle, en ce moment à Hanovre, 1^{er} prix . . . Fr. 1000
 N° 13 «Vieux Fribourg», M. Henri Meyer, architecte, à Lausanne, 2^e prix «ex æquo» 400
 N° 22 «31 Mars 1906», M. A. Doebeli, architecte, à Berne, 2^e prix «ex æquo» 400

- N° 11 « F », M. Werner Lehmann, architecte, à Berne,
 II^e prix « ex æquo » 400
 N° 10 « Trèfle à quatre feuilles », M. Alph. Andrey, archi-
 tecte, à Fribourg, III^e prix 400
 Fribourg, le 5 avril 1906.

Les Experts :

A. TIÈCHE, architecte. Francis Isoz, architecte.
 Rom. DE SCHALLER, architecte.

(Dans un prochain numéro, nous donnerons les planches principales des projets primés. — *Réd.*)

Association internationale pour l'essai technique des matériaux.

Le IV^e congrès de l'Association internationale pour l'essai technique des matériaux aura lieu cette année du 3 au 8 septembre, à Bruxelles, dans l'Hôtel de l'Académie royale des sciences, sous le patronage de S. M. le roi des Belges.

Les nombreuses questions techniques qui y seront traitées, les excursions dans un pays industriel comme la Belgique et les autres prévisions du programme, font espérer une très nombreuse participation à cette réunion dans l'hospitalière ville de Bruxelles.

A ce congrès peuvent prendre part les membres de l'Association et les représentants des autorités.

Les adhésions des participants suisses doivent être adressées à M. le Professeur Schüle, Leonhardstrasse, 27, à Zurich, qui donnera tous les renseignements désirables.

INFORMATIONS

Chemin de fer Meiringen-Innertkirchen. — Par message du 6 mars 1906, le Conseil fédéral propose à l'Assemblée fédérale de transférer la concession de ce chemin de fer à M. F.-R. Müller, ingénieur à Zurich, et d'accorder un nouveau délai de deux ans pour la présentation des documents techniques et financiers. L'existence de cette ligne est liée à celle des chemins de fer du Grimsel et du lac de Brienz. Si le tronçon Meiringen-Innertkirchen se construit à voie normale, avant le chemin de fer du Grimsel, le raccordement de ce dernier aura lieu à Meiringen, afin qu'il communique directement avec celui du Brünig, les deux lignes étant à voie étroite. Si le tronçon Meiringen-Innertkirchen se construit à voie étroite avant le chemin de fer du Grimsel, le point d'attache de cette dernière ligne sera à Innertkirchen. Si le chemin de fer du Grimsel se construit le premier, avec raccordement à Meiringen, le tronçon Meiringen-Innertkirchen pourra être construit soit à voie étroite, soit à voie normale, cette dernière éventualité étant la seule admise si la ligne du lac de Brienz était à écartement normal.

Chemin de fer Carouge-Croix-de-Rozon (frontière française). — Par message du 16 mars 1906, le Conseil fédéral propose à l'Assemblée fédérale d'accorder à MM. Cramer-Micheli, Mabut et Fouilloùx, à Genève, pour le compte d'une Société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer sur route de Carouge à la frontière française par Croix-de-Rozon. La concession prévoit deux tracés différents, dont le choix définitif dépendra des facilités que feront aux concessionnaires l'Etat de Genève, les communes et les particuliers. Les deux tracés partent de la place du Rondeau, à Carouge, et empruntent la route cantonale de Drize jusqu'à la bifurcation de la route de Troinex; l'un des tracés continue de suivre la route de Drize jusqu'à Croix-de-Rozon, tandis que

l'autre emprunte celle de Troinex, puis des terrains privés, pour rejoindre le précédent au lieu dit « Les Rapilles ».

Dans l'idée de prolonger la ligne sur le territoire français, la concession est demandée au delà de Croix-de-Rozon ou jusqu'à la frontière, par le chemin communal qui conduit à Collonges.

La ligne sera construite à une seule voie et à l'écartement de 1 m.; elle ne comporte pas de travaux d'art importants. Les courbes auront des rayons qui seront au moins de 45 m. en pleine voie; les rampes maxima, de 5 et 6 ‰, n'ont que de faibles longueurs, au départ de Carouge. Le devis d'établissement est de Fr. 360,000 avec la traction électrique et de 230,000 avec la traction à vapeur. Les transports comprendront celui des voyageurs, à raison de 8 cent. par km., celui des bagages et des marchandises en colis express.

En proposant d'accorder cette concession, le Conseil fédéral préavise une réponse négative à une demande de concession de M. Joseph Bertrand, ingénieur, à Genève, pour un tramway électrique sans rails de Carouge à Collonge sous Salève par Croix-de-Rozon.

Chemin de fer Zweisimmen-Lenk. — Par message du 23 mars 1906, le Conseil fédéral propose à l'Assemblée fédérale d'accorder à la Compagnie du Montreux-Oberland bernois, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer électrique à voie étroite de Zweisimmen à Lenk. La ligne part de la gare de Zweisimmen, gagne la route de Lenk, qu'elle suit en la côtoyant, et en n'empruntant qu'une partie de la chaussée, jusqu'à Bettelried-Blankenbourg. Pour la traversée de la Simme, un nouveau pont est nécessaire à droite de la route. La ligne s'infléchit ensuite sur une longueur de 580 m., pour s'élever de nouveau du côté de Lenk. Elle franchit, entre Zweisimmen et Lenk, une différence de niveau de 130 m.; sa longueur étant 12,800 km., la pente moyenne est de 10,3 ‰; la rampe maximum est de 50 ‰ et le rayon minimum des courbes 80 m. La ligne est prévue à une seule voie, de 1 m. d'écartement, avec rail à patin; elle sera exploitée au moyen de l'énergie électrique fournie par la station de transformateurs d'Altenried de la Compagnie du Montreux-Oberland bernois. Le matériel roulant de cette compagnie circulera aussi sur la nouvelle ligne.

La Compagnie Montreux-Oberland bernois soumettra prochainement à ses actionnaires, sur la demande du Département fédéral des chemins de fer, un projet pour la réunion de trois concessions qu'elle possède, soit celles des lignes Montreux-Montbovon, Montbovon-Zweisimmen et Zweisimmen-Lenk.

La compagnie établira, pour le transport des voyageurs, des voitures à couloir de deux classes. Les taxes maxima pour le transport des voyageurs seront en II^e classe 20 cent., en III^e classe 10 cent.; celles pour les bagages sera 10 cent. par 100 kg. et par km., celles pour les marchandises varieront entre 2 et 4 cent. par 100 kg. et par km.

BIBLIOGRAPHIE

L'Oxygène et l'Ozone, les acides minéraux, l'ammoniaque, les vitriols, les aluns, par H. Pécheux, professeur à l'École d'Arts et Métiers d'Aix. 1 vol in-16 de 96 pages avec figures. Cartonné: 1 fr. 50. — Librairie J.-B. Baillière & Fils, 49, rue Hautefeuille, Paris.

L'oxygène joue, dans les grandes combustions industrielles (fours métallurgiques, fours chimiques, foyers de chaudières à vapeur), un rôle exclusif: c'est le gaz comburant par excellence,