Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 30 (1904)

Heft: 24

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: 09.12.2025

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

appela-t-il M. Doret à la présidence de la commission exécutive chargée de pourvoir à la réalisation de cette entreprise, qui, en 1882, fut mise au bénéfice d'une importante subvention de la Confédération et placée sous son contrôle.

Connaissant à fond le régime de ce torrent, M. Doret contribua beaucoup par ses sages conseils à la réussite de l'œuvre qui lui tenait si fort à cœur, et il ne cessa d'y vouer ses soins et ses forces, jusqu'à l'époque, bien rapprochée de l'entier achèvement des travaux, où son âge avancé lui fit un devoir de résigner ses fonctions de président de la commission, et de restreindre ses occupations diverses.

Car, outre ses multiples travaux techniques et artistiques, le regretté défunt trouvait encore du temps pour plusieurs œuvres charitables et religieuses, parmi lesquelles nous citerons spécialement la direction de l'*Hospice du Samaritain*, à Vevey. Cette œuvre tenait une grande place dans ses affections, et ce ne fut que peu de semaines avant sa mort que M. Doret se décida à déposer sa charge de président du comité-directeur.

Il serait difficile de dire tout ce que M. Doret a été pendant de longues années pour cet établissement hospitalier, dont le personnel entier, tant les malades que les diaconesses qui le desservent, était toujours réconforté par les visites et l'intérêt assidus de ce vieillard, d'une piété aussi humble qu'aimable, et pleine de sympathie pour les souffrances nombreuses et diverses dont cette maison charitable offre habituellement le spectacle.

L'homme distingué qui vient de quitter ce monde, nous laisse ainsi le noble exemple d'une carrière longue et utilement remplie, d'une activité féconde poursuivie sans défaillance jusqu'à l'âge avancé de plus de 83 ans, tout cela accompli avec une conscience scrupuleuse dans tous les détails des affaires si multiples dont il était chargé.

Les qualités du cœur et la distinction de sentiments qui animaient M. Doret, n'étaient égalées chez lui que par sa modestie et sa grande bienveillance envers chacun, sans distinction. Un aussi beau caractère ne pouvait que faire impression sur tous ceux qui eurent le privilège d'entrer en relations avec un homme de cette valeur et de travailler avec lui. L'auteur de ces lignes a joui pendant nombre d'années de cet avantage. Il se félicite de l'occasion qui lui est offerte, par cette notice encore trop incomplète, de rendre un dernier et reconnaissant hommage à la mémoire de son ancien et vénéré collaborateur dans l'entreprise de la Veveyse.

Lausanne, 16 décembre 1904.

E. Cuénod, ingénieur.

SOCIÉTÉS

Association suisse pour la navigation sur le Rhin[1].

Le *Bulletin technique* s'est fait représenter à la séance constitutive de la Société de navigation sur le Rhin, qui a eu lieu à Bâle le 3 décembre dernier, par M. Deluz, ingénieur à Lausanne.

Cette séance comptait environ 70 réprésentants, ingénieurs et commerçants, venus d'un peu partout en Suisse et de l'Allemagne du Sud ; elle était présidée par M. Giovanni Rusca, ingénieur à Locarno, et patronnée par la Chambre du commerce de Bâle.

La question de la navigation fluviale en Suisse a été introduite par un exposé de M. Gelpke, ingénieur à Bâle, qui a bien voulu nous autoriser à publier un résumé de son discours.

[1] Voir N° du 25 novembre 1904, page 404.

La question de la grande navigation sur l'ensemble des voies fluviales, a-t-il dit, est maintenant sortie des études théoriques et on peut la considérer comme exécutable de Rotterdam à Bâle, soit sur un trajet de 828 km. Le problème de la navigation sur le Rhin supérieur est à l'étude depuis 1902 ; des essais ont été faits en août 1903 avec un bateau à hélice de 250 chev., lequel a fait le trajet de Strassbourg à Bâle sans incident. Cette année un convoi fut remorqué de Ruhrort à Bâle, soit sur 614 km., sans que l'on fût obligé de modifier la composition du convoi pendant le parcours ; un accident, relaté par les journaux, s'est produit au remorqueur par suite d'une fausse manœuvre de virage.

Ces premiers essais sont concluants et correspondent entièrement aux résultats théoriques.

Le parcours de Strassbourg à Bâle peut être ouvert à la navigation sans travaux techniques secondaires.

Les déviations du fleuve par les bancs de sable mouvants diminuent considérablement en s'approchant de Bâle ; les largeurs et les profondeurs sont très bien réglées pendant l'été, toutefois la pente en amont de Strassbourg est environ le double de celle en aval de cette ville, cours sur lequel ou navigue déjà depuis longtemps.

La vitesse moyenne à la surface varie de 2,8 m. à 3,3 m. par seconde en hautes eaux ; la vitesse moyenne par heure d'un bateau remontant le courant dès Strassbourg est de 1,0 à 1,5 km. plus faible que sur le parcours Strassbourg-Lauterburg.

La durée de la navigation serait de 180 jours annuellement.

On peut prévoir pour le port de Bâle un trafic égal à celui des deux ports de Kehl et Strassbourg réunis, c'est-à-dire 700 mille tonnes par an.

Pour ce qui concerne la valeur économique de ce tronçon, les frais d'exploitation, plus élevés de 1 cent. par tonne kilométrique, ne pourront pas faire hausser beaucoup les tarifs moyens de transport. Les marchandises en bateaux complets à destination de la Suisse seraient expédiées de Ruhrort, Rotterdam et Anvers, ce qui donne un parcours moyen de 700 km. Les tarifs moyens de transport pour marchandises à tarif réduit varieront sur le tronçon Bâle-Strassbourg entre 1,4 et 2 cent. par tonne kilométrique, ce qui est plus économique que les transports par chemin de fer.

Quelques obstacles cependant empêchent la mise en exploitation immédiate du fleuve, les deux ponts de Kehl n'ont que 4 m. de hauteur au-dessus des hautes eaux et les sept ponts mobiles existant n'ont que des ouvertures de 25 à 30 m., au lieu de 40 à 50 m.

On pourrait, par la régularisation des eaux du lac de Constance, augmenter la durée de la navigation sur le Rhin supérieur de 60 à 80 jours.

La question de la navigation entre Bâle et Constance ne pourra être résolue que lorsque celle-ci arrivera jusqu'à Bâle. Il y aurait sur ce parcours des travaux à exécuter sur les points où la pente est trop forte ; la chute du Rhin pourrait être maintenue en créant un canal éclusé derrière le château de Laufen. La plupart des ponts de ce parcours devraient être reconstruits.

Les conditions de la navigation seraient très favorables à cause de la stabilité complète du thalweg. Les frais généraux pour la correction de Bâle à Constance se monteraient à 30 millions de francs, soit 170 mille francs par kilomètre. Ils seraient supportés par les cinq Etats riverains du lac de Constance.

M. le Dr Ziegler donne ensuite un intéressant tableau des relations commerciales qui existent entre l'Allemagne, la Suisse

et l'Italie. La création de la navigation fluviale entre Bâle et Strassbourg amènerait pour l'industrie suisse une économie annuelle de 5 millions. Le fer et le charbon, dont nous sommes tributaires de l'étranger, pourraient facilement être amenés jusqu'à Bâle et plus tard jusque dans l'intérieur de la Suisse.

M. l'ingénieur Rusca, de Locarno, fait un résumé de la question de la navigation dans la haute Italie. Cet Etat, possesseur de près de 2500 km. de canaux, projette de relier Milan au Pô par un nouveau canal sur Lodi et Crémone.

L'intérêt de la Suisse serait de se relier à Milan par une voie navigable partant de Serto-Calende au Sud du lac Majeur.

Par le Gothard et le Simplon (en reliant les deux lacs de Neuchâtel et du Léman) les transports du Rhin seraient ainsi reliés à la navigation fluviale de la haute Italie.

L'assemblée adopte ensuite les statuts, lesquels portent que la Société a pour but de préparer et étudier les moyens de rendre navigable aux grands bateaux et chalands le Rhin de Strassbourg à Bâle et à Constance.

Un organe, le *Verkehrswirtschaftliche Rundschau*, paraîtra au moins une fois par mois et tiendra les membres de la Société au courant des travaux, des essais de navigation, etc., qui seront exécutés.

Le Comité, nommé par acclamation, est présidé par M. le Dr Speiser, conseiller national, à Bâle ; M. le colonel du génie Alioth est nommé vice-président.

Diverses commissions ont été nommées pour s'occuper spécialement de la partie littéraire, économique et technique. M. le colonel Pfund, instructeur en chef du génie, fait partie de cette dernière. L'administrateur de la Société est M. l'ingénieur Gelpke, de Bâle.

Enfin, des groupes locaux seront constitués en vue d'une propagande à faire en faveur de la question de la navigation en Suisse. Sont désignés pour former ces groupes : M. le professeur Becker, à Zurich, pour la Suisse orientale ; M. l'ingénieur Rusca, à Locarno, pour la Suisse italienne ; M. Stauffacher, à Bâle, pour la ville de Bâle ; M. l'inspecteur fédéral en chef A. de Morlot, pour la Suisse occidentale, et M. Deluz, ingénieur, à Lausanne, pour la Suisse romande.

La cotisation annuelle est de 20 fr. pour les personnes et de 10 fr. pour les corporations ou sociétés.

Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes.

3e séance ordinaire, le 17 décembre 1904.

Présidence de M. Isoz, président.

La séance est ouverte à 8 1/2 h. par la lecture du procès-verbal, qui est adopté.

Le président lit une notice biographique de M. Emile Cuénod, ingénieur, sur notre regretté collègue M. David Doret, sculpteur, auquel l'assemblée rend hommage en se levant[1].

M. Deluz, ingénieur, rapporte sur l'assemblée constitutive de l'Association pour la navigation fluviale en Suisse, à Bâle. Il n'y a pas lieu pour le moment de prendre des résolutions, mais le rapporteur démontre l'intérêt que cette entreprise a pour nous.

M. Henri Meyer, architecte, rapporte, au nom de la majorité de la commission nommée pour l'étude de l'opportunité d'une limitation des participants aux concours d'architecture pour bâtiments peu importants. La majorité se prononce pour le statu quo. M. Verrey, architecte, qui a fait minorité dans la commission, explique les raisons qui, à son avis, militaient pour une organisation de concours cantonaux ou régionaux.

L'assemblée adopte les conclusions de la majorité de la commission.

[1] Voir page 433.

M. Meyer nous entretient ensuite des concours d'architecture en général. Il compare les conditions faites chez nous et ailleurs aux architectes ; il s'attache particulièrement aux articles 9 et 12 du règlement établi par la Société suisse des ingénieurs et des architectes pour les concours d'architecture[1].

D'après la statistique que M. Meyer s'est donné la peine de faire, le montant des primes accordées dans les concours d'architecture représente le 1,4 % des devis en Allemagne, le 2 % en France et le 0,7 % en Suisse, où ce chiffre est même descendu à 0,4 % pour le Musée de Genève.

L'orateur trouve que chez nous l'on confie trop peu souvent l'exécution à l'auteur du projet ayant eu le premier prix. Il y a une tendance à abuser des concours d'architecture pour se procurer à peu de frais des idées.

On décide de confier l'étude d'une revision éventuelle des articles 9 et 12 et des voies et moyens pour en assurer l'application à la commission précédemment nommée, à laquelle, sur la demande de M. Meyer, architecte, on adjoint M. Oulevey, architecte.

Ensuite la parole est donnée à M. S. de Mollins, qui nous présente avec projections lumineuses de nombreuses et intéressantes applications nouvelles du béton armé.

La séance, qui comptait une trentaine de participants, est levée un peu après 10 1/2 h. *Le Secrétaire.*

[1] Voir No du 25 janvier 1904, page 103.

CONCOURS

Collège suburbain de Vauseyon, à Neuchâtel[1].

Rapport au Conseil communal.

Monsieur le Président,
Messieurs les Membres du Conseil communal,

Vous nous avez fait l'honneur de nous charger d'examiner les plans envoyés au concours ouvert pour un collège à Vauseyon.

Nous nous sommes réunis le 7 décembre courant et après avoir examiné l'emplacement du futur collège, nous nous sommes constitués en choisissant comme président M. Porchat, directeur des Travaux publics, et comme secrétaire-rapporteur, M. Léon Fulpius, architecte.

Nous nous sommes rendus à la Galerie Léopold-Robert où étaient exposés les plans envoyés, au nombre de 71 et désignés comme suit :

1. Soleil. — 2. Pulchre, bene, recte. — 3. 15 novembre. — 4. Collège. — 5. 1904. — 6. Fidelitas. — 7. A. B. C. — 8. Fiat lux. — 9. In die Westschweiz. — 10. Pestalozzi. — 11. Arc en ciel. — 12. Hébé. — 13. Rose. — 14. Pourquoi ?. — 15 Jeunesse. — 16. Près Neuchâtel. — 17. Ora et labora. — 18. Soleillé. — 19. Cimetière. — 20. Manette. — 21. Seyon. — 22. La Tourne. — 23. Aux 4 vents. — 24. Age quod agis. — 25. Volksbildungsstätte. — 26. Eclair. — 27. J ! — 28. Bondelle. — 29. Cloche. — 30. Babillard. — 31. Vieux châtel. — 32. Hygiène. — 33. Simple. — 34. Essai. — 35. Dernière rose 1904. — 36. Areuse. — 37. Sans luxe. — 38. Skizze. — 39. L'Aigle. — 40. Porte bonheur. — 41. Stella. — 42. Minuit. — 43. Seyon II. — 44. Jura. — 45. Für die lieben Kleinen. — 46. Sud-Ost. — 47. 1856. — 48. Zenith. — 49. Unité. — 50. Neuf châtel. — 51. Vauseyon. — 52. Clair II. — 53. Clair. — 54. Sud-Ouest. — 55. En avant. — 56. Aux enfants du 6e au 12e année. — 57. Bonbi. — 58. Etoile. — 59. Marcelle. — 60. Gibet. — 61. Suchiez. — 62. Pour les gosses. — 63. Pestalozzi II. — 64. Zut II. — 65. Aux enfants. — 66. Chaumont. — 67. Rouge et vert. — 68. Zut. — 69. Auch eine Idee. — 70. Globule. — 71. Maillefer.

M. le président nous a annoncé que le bureau des travaux avait fait la vérification des mémoires et calculs accompagnant les plans.

Un premier examen a eu lieu, à la suite duquel le jury a éliminé les projets qui, soit par des défauts graves de compo-

[1] Voir No du 10 décembre 1904, page 420.