

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 32 (1906)  
**Heft:** 13

## **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:** 26.01.2026

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

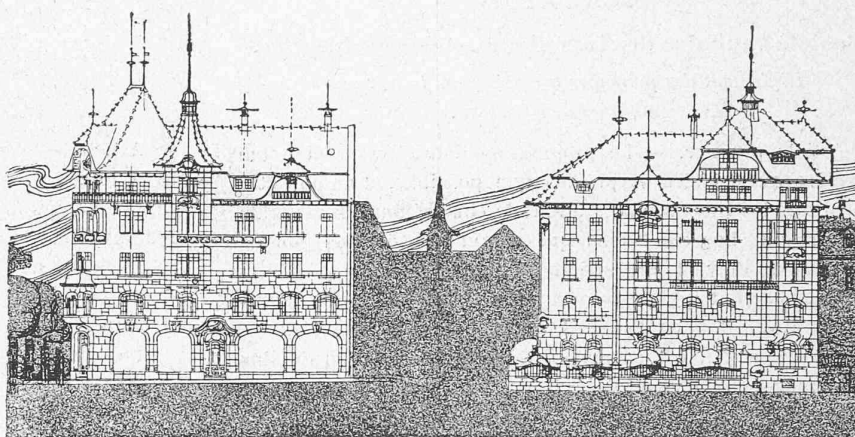
CONCOURS  
DE MAISONS LOCATIVES  
A FRIBOURG

III<sup>e</sup> prix :

Projet n° 10, « Tréfle à quatre feuilles ».

Architecte :

M. Alph. Andrey, à Fribourg.



Façade Nord.

Façade Sud.

avec M. Paur entre autres, à la fondation de l'Association des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale, dont il avait senti à l'étranger l'utilité, dans le besoin de conserver des relations avec ses camarades d'études.

Il fut membre du comité de cette Association jusqu'en 1879 et il la présida de 1875 à 1877, en déployant dans ces fonctions délicates un talent tout spécial pour concilier les opinions, tout en combattant des antagonistes sérieux, sans jamais froisser personne ni perdre l'estime d'un ami ou d'un adversaire.

En 1879, le journal *Eisenbahn*, l'organe de l'Association des anciens polytechniciens et de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes, était sur le point de devoir disparaître. On s'adressa alors à M. Waldner, dont on comptait sur la grande expérience comme rédacteur et administrateur pour sauver cet organe. Il n'hésita pas à accepter le mandat qui lui fut offert, car il lui permettait de s'occuper de nouveau exclusivement de questions techniques, et il réussit en effet à donner une nouvelle vie à ce journal. Mais, pour pouvoir déployer complètement ses forces, il lui fallait plus de liberté d'action. D'accord avec les sociétés intéressées, il fonda la *Schweizerische Bauzeitung*, qui parut dès le 1<sup>er</sup> janvier 1883 et fut l'organe unique de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes jusqu'en 1900, époque à laquelle il lui fut adjoint comme frère cadet le *Bulletin technique de la Suisse romande*.

M. Waldner a su diriger la rédaction de la *Schweizerische Bauzeitung* avec une parfaite impartialité, évitant toutes les critiques mesquines, mais ne craignant pas d'intervenir vigoureusement quand il le jugeait nécessaire. Il a ainsi accompli consciencieusement, avec entrain et intelligence, une tâche utile ; son nom restera attaché pour toujours au journal qu'il a créé, à la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes et à l'Association des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

Comme collègue, nous exprimons ici tous nos regrets de voir disparaître un homme aussi sympathique à tous ceux qui l'ont connu.

## INFORMATIONS

**Chemin de fer Montreux-Oberland bernois. Mise en service des wagons-restaurants.** — Dès le 17 juin circulent sur la ligne du Montreux-Oberland bernois des wagons-restaurants qui sont intercalés dans les trains de midi et du soir. Ensuite d'une li-

vraison tardive par la fabrique, la mise en service de ces nouveaux wagons a été différée du 1<sup>er</sup> au 17 juin. Les voitures sont équipées avec un confort luxueux et peuvent décidément être désignées comme les plus belles de ce genre circulant sur le réseau des chemins de fer suisses. La longueur totale de ces voitures est de 15 m., leur poids de 18,5 tonnes. Pendant la marche, elles ont une stabilité parfaite et une grande douceur de roulement, grâce aux doubles ressorts dont elles sont munies. Le Montreux-Oberland bernois est le premier chemin de fer à voie étroite qui a introduit dans ses trains un service de wagons-restaurants. Les voyageurs apprécient hautement cette innovation, étant donné que le trajet de Montreux à Spiez dure 4 heures. Il n'y a, en effet, rien de plus beau que de voyager dans ces voitures aux larges fenêtres, permettant de jouir entièrement du spectacle si varié qu'offrent les contrées parcourues par la ligne.

**Traction électrique.** — Les essais de traction électrique sur la ligne Seebach-Wettingen, avec courant monophasé à haute tension, faits par les Ateliers de construction Oerlikon, ont fait un pas en avant ces temps derniers.

Les Autorités fédérales du contrôle ont procédé vers le milieu du mois de mai à la collaudation du tronçon Affoltern-Regensdorf, et le service d'essais s'étend actuellement jusqu'à cette dernière station. La mise en exploitation de ce dernier tronçon a été considérablement retardée, surtout par l'étude faite en vue de supprimer les perturbations occasionnées par le courant de traction sur le grand nombre de réseaux téléphoniques interurbains longeant le tracé Affoltern-Wettingen.

Les travaux sur le restant du parcours, soit jusqu'à Wettingen, sont également en exécution, et, une fois la ligne terminée, une locomotive d'express, dans le même genre que celle prévue pour la traction électrique de la ligne Zurich-Lucerne, pouvant développer jusqu'à 1000 chevaux de puissance normale, fera le service entre les stations terminus.

Depuis le 16 janvier 1905 jusqu'au 1<sup>er</sup> de ce mois, il a été effectué 2360 courses avec 7689 km. de train. Le nombre de tonnes-kilomètres brut atteint est de 888,257.

Les deux locomotives électriques des Ateliers de construction Oerlikon ont donné de très bons résultats. La dernière de ces deux machines, en service depuis le 10 novembre 1905, est équipée avec des moteurs monophasés de 250 chevaux chacun, moteurs qui n'ont pas été encore exécutés jusqu'à présent dans des dimensions semblables.