

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 32 (1906)  
**Heft:** 17

## Wettbewerbe

### 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>**

24 locomotives, d'un atelier, de dortoirs, réfectoires, bureaux, chambres de bain, huilerie, d'un pont-tournant et tous ses accessoires : grues, fosse à piquer, places à charbon, réservoir d'eau, enfin de toutes les voies nécessaires branchées sur une entrée et sur une sortie bien distinctes.

L'ensemble des installations pour les locomotives a coûté 650,000 fr.

Une mention spéciale paraît nécessaire pour la remise à locomotives.

Elle est, sauf erreur, le premier exemple de construction de ce genre tout en maçonnerie et en béton armé. La toiture toute entière, les carneaux à fumée, les cheminées sont en béton armé, système Hennebique, représenté par les figures de notre texte (fig. 4, 5, 6 et 7).

L'on a voulu éviter complètement la corrosion des charpentes métalliques, et les risques d'incendie. — Nous croyons que l'on s'en est exagéré le danger, car il est constaté par maints exemples chez nous et ailleurs que ces effets de corrosion et même les risques d'incendie ne sont guère à craindre. L'enduit déposé à la longue par la fumée des houilles grasses sur les fers ou la carbonisation superficielle des bois ont ménagé complètement ces matériaux. Nous ne connaissons pas d'exemples d'effondrement ou de consummation de remises couvertes respectivement en fer ou en bois et pourtant nombre d'entrées subsistent depuis une quarantaine d'années.

La remise de Renens a coûté 300,000 fr., soit :

$$\text{par machine : } \frac{300,000}{24} = 12,500 \text{ fr. en chiffre rond}$$

$$\text{par mètre carré : } \frac{300,000}{3064} = 100 \text{ fr. idem.}$$

C'est donc le système le plus coûteux, car l'on compte ordinairement 8 à 10,000 fr. par locomotive.

Plus spécialement la toiture avec ses lanterneaux est revenue à fr. 48 le m<sup>2</sup>.

g) *L'éclairage électrique*, enfin, est venu remplacer l'ancien éclairage à la néoline. Il comprend déjà 3 arcs de 12 ampères, 9 de 16 ampères, 42 de 20 ampères, groupés par séries de 3 sur le courant alternatif à 125 volts. Ces derniers arcs, exclusivement destinés à l'éclairage des voies, sont montés sur des mâts en acier fondu étiré de Dhuysbourg, très peu encombrants. Le foyer est à 13 mètres de hauteur. Reste à éclairer encore par de nouvelles installations les quais et les voies de la partie centrale et de la partie Ouest et tous les nouveaux bâtiments. L'ensemble formera un éclairage imposant si l'on songe que la gare de Renens atteint une longueur totale de 2800 mètres et une superficie de 28,5 hectares.

## Divers.

### Concours pour l'aménagement de la rue de la Cathédrale, à Lausanne.

*IV<sup>e</sup> prix : Projet « Triangles bleus ».*

*Architecte : O. Oulevey, à Lausanne.*

Nous reproduisons (page 204) les planches principales de ce projet.

### Société suisse de propriétaires de chaudières à vapeur.

*Rapport sur l'exercice 1905 (Extrait).*

Le Comité de cette Société vient de publier son rapport sur la 37<sup>me</sup> année d'exercice. Le Comité s'est entr'autres occupé pendant celle-ci des nouvelles règles publiées par l'Union internationale des Sociétés de surveillance des chaudières, connues sous le nom de règles de Hambourg et Wurzbourg, et qui renferment les principes applicables au calcul de l'épaisseur des matériaux, à l'examen des fers soudés ou homogènes entrant dans la construction des chaudières. Constatant que ces règles modifiaient d'une façon sensible celles en usage jusqu'alors, le Comité les transmit à une commission pour un examen approfondi, puis, sur la proposition de celle-ci, les accepta avec quelques modifications complémentaires. Le Comité a, cette année pour la première fois, subventionné la Société suisse des Chauffeurs et Mécaniciens en contribuant aux frais de ses conférences et de son secrétariat.

D'après le rapport de l'ingénieur en chef, la Société comptait, à fin 1904, 2607 membres avec 4537 chaudières et 443 récipiens ; à fin 1905, elle comptait 2626 membres avec 4639 chaudières et 465 récipiens. Par ordre d'autorités cantonales, 128 chaudières et 3 récipiens ont été en outre inspectés ; le nombre total des chaudières inspectées est donc 5235.

A la fin de l'exercice, 423 chaudières étaient nouvellement annoncées et 157 radiées. Les chaudières mises hors service sont en tout 473 si l'on ajoute aux précédentes 16 autres rebuées par les autorités cantonales de police.

Les causes de ces mises hors service sont : pour 64, la réduction ou la cessation de l'exploitation ; pour 33, la substitution de l'électricité à la vapeur ; pour 7, la substitution d'un autre moteur à celui à vapeur ; pour 4, l'incendie ; pour 42, l'introduction du chauffage à vapeur à basse pression ou d'autres systèmes de chauffage ; pour 56, le rendement insuffisant ou l'incapacité complète. Ces 173 chaudières mises hors service avaient une surface de chauffe totale de 3591 m<sup>2</sup>, (20,8 m<sup>2</sup> en moyenne), les 123 nouvellement annoncées auront ensemble 7146 m<sup>2</sup> de surface de chauffe (58 m<sup>2</sup> en moyenne). La tendance, constatée déjà précédemment, d'augmenter la capacité des unités, ne fait donc que s'accentuer.

Les 4767 chaudières inspectées se répartissent comme suit entre les différentes industries :

	Nombre de chaudières	% du nombre total	% de la surface de chauffe totale
Industrie textile . . . . .	1103	23,14	27,87
Préparation du cuir, crin, caoutchouc, feutre, corne et soie. . . . .	133	2,79	1,87
Aliments, boissons et stimulants . . .	937	19,66	14,44
Industries chimiques . . . . .	284	5,96	6,99
Industries du papier et métiers polygraphiques. . . . .	137	2,87	4,16
Industrie du bois. . . . .	436	9,14	5,94
Industrie des métaux . . . . .	422	8,85	8,43
Industrie des matériaux de construction, poteries, articles en argile et en verre . . . . .	168	3,52	3,75
Industries diverses . . . . .	90	1,91	1,56
Transport . . . . .	313	6,56	9,29
Edifices publics, maisons particulières, hôpitaux, bains, hôtels, usines hydrauliques et électriques, rouleaux compresseurs, pompes, dragues, etc. . . . .	744	15,60	15,70
Total. . . . .	4767	100,—	100,—

L'augmentation du nombre des unités concerne l'industrie des aliments, les industries chimiques, textiles, métallurgiques et du papier.

(A suivre).