

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 34 (1908)
Heft: 9

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](#)

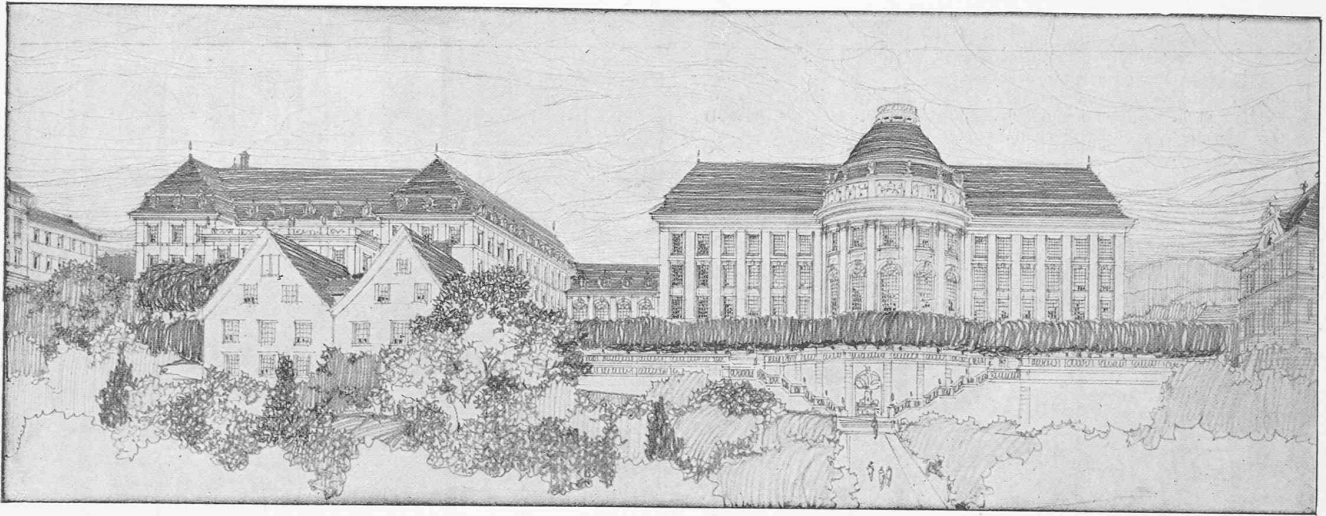
Terms of use

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](#)

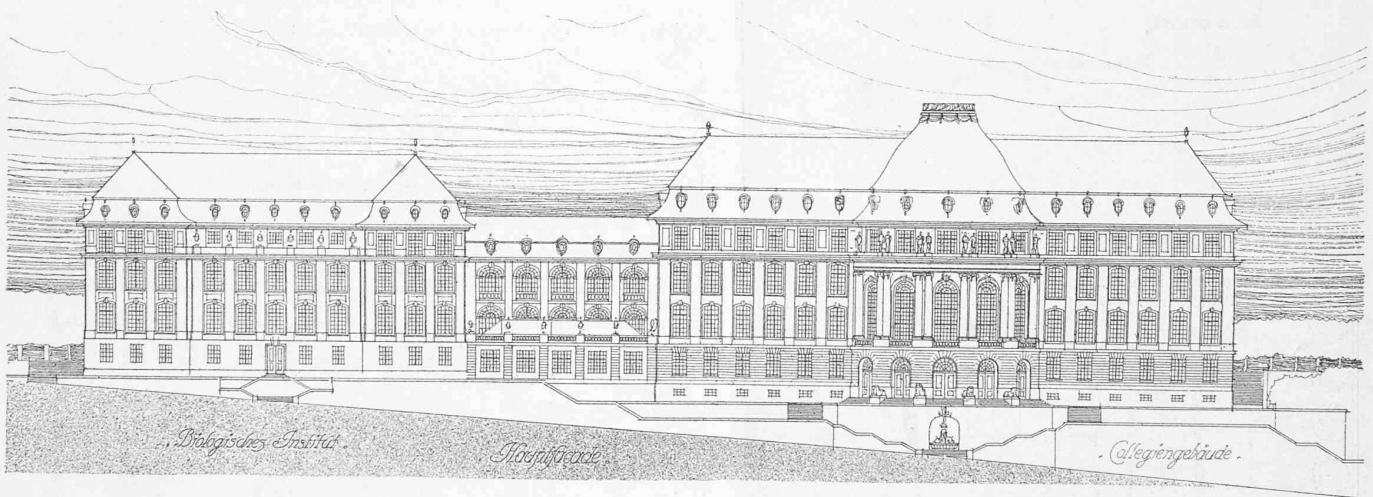
Download PDF: 05.05.2026

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

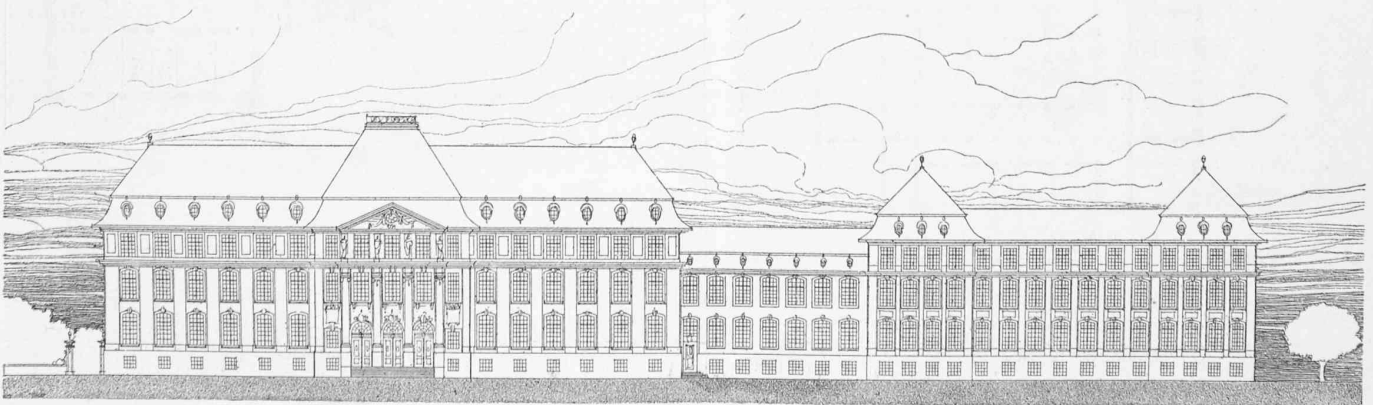
CONCOURS POUR DES BATIMENTS UNIVERSITAIRES, A ZURICH



Vue prise du Sempersteig.



Façades sur la Künstlergasse. — 1 : 800.



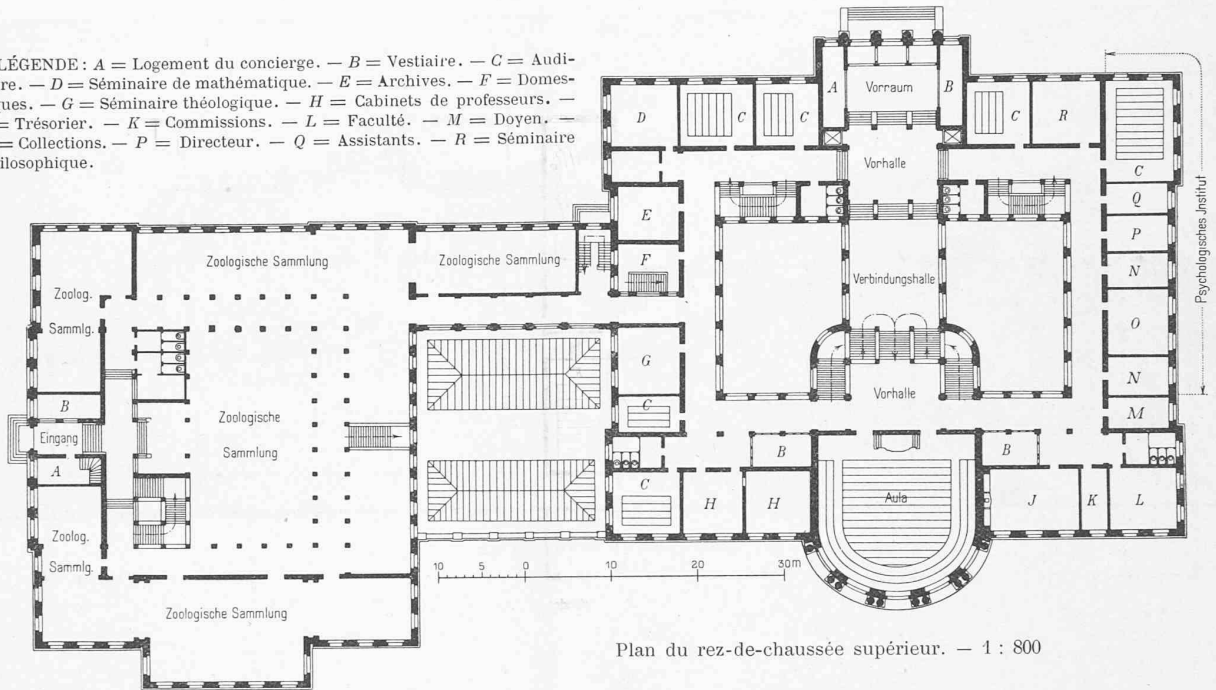
Clichés de la « Schweizerische Bauzeitung ».

Façades sur la Rämistrasse. — 1 : 800.

II^e prix. Projet « Akropolis », de MM. Bracher, Widmer et Daxelhofer, architectes, à Berne.

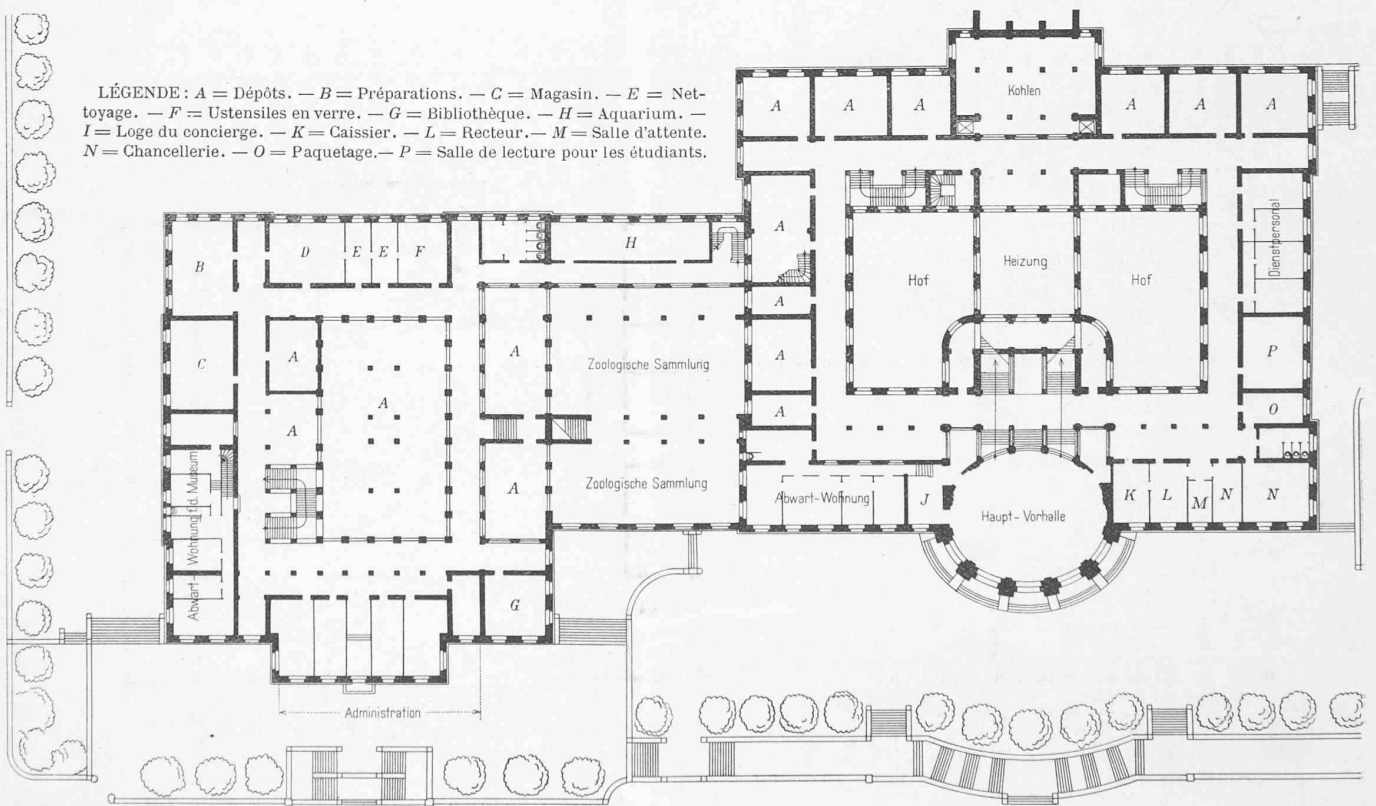
CONCOURS POUR DES BATIMENTS UNIVERSITAIRES, A ZURICH

LÉGENDE: A = Logement du concierge. — B = Vestiaire. — C = Auditorio. — D = Séminaire de mathématique. — E = Archives. — F = Domestiques. — G = Séminaire théologique. — H = Cabinets de professeurs. — J = Trésorier. — K = Commissions. — L = Faculté. — M = Doyen. — O = Collections. — P = Directeur. — Q = Assistants. — R = Séminaire philosophique.



Plan du rez-de-chaussée supérieur. — 1 : 800

LÉGENDE: A = Dépôts. — B = Préparations. — C = Magasin. — E = Nettoyage. — F = Ustensiles en verre. — G = Bibliothèque. — H = Aquarium. — I = Loge du concierge. — K = Caissier. — L = Recteur. — M = Salle d'attente. — N = Chancellerie. — O = Paquetage. — P = Salle de lecture pour les étudiants.



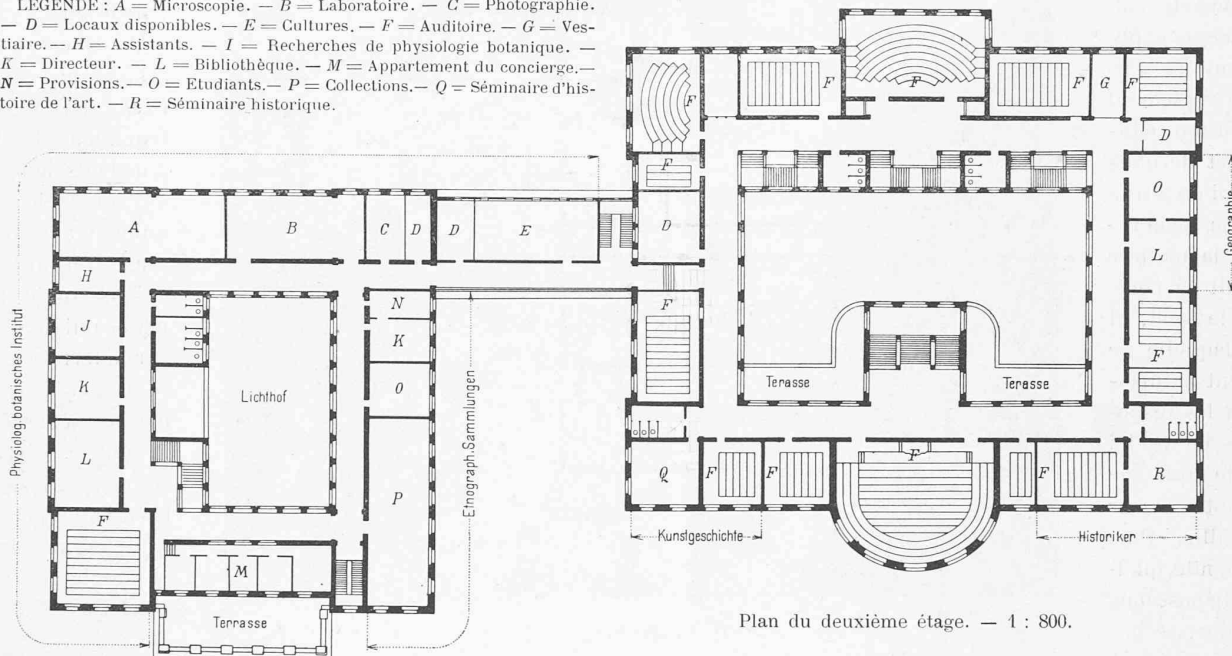
Clichés de la « Schweizerische Bauzeitung ».

Plan du rez-de-chaussée inférieur. — 1 : 800.

II^e prix. Projet « Akropolis », de MM. Bracher, Widmer et Daxelhofer, architectes, à Berne.

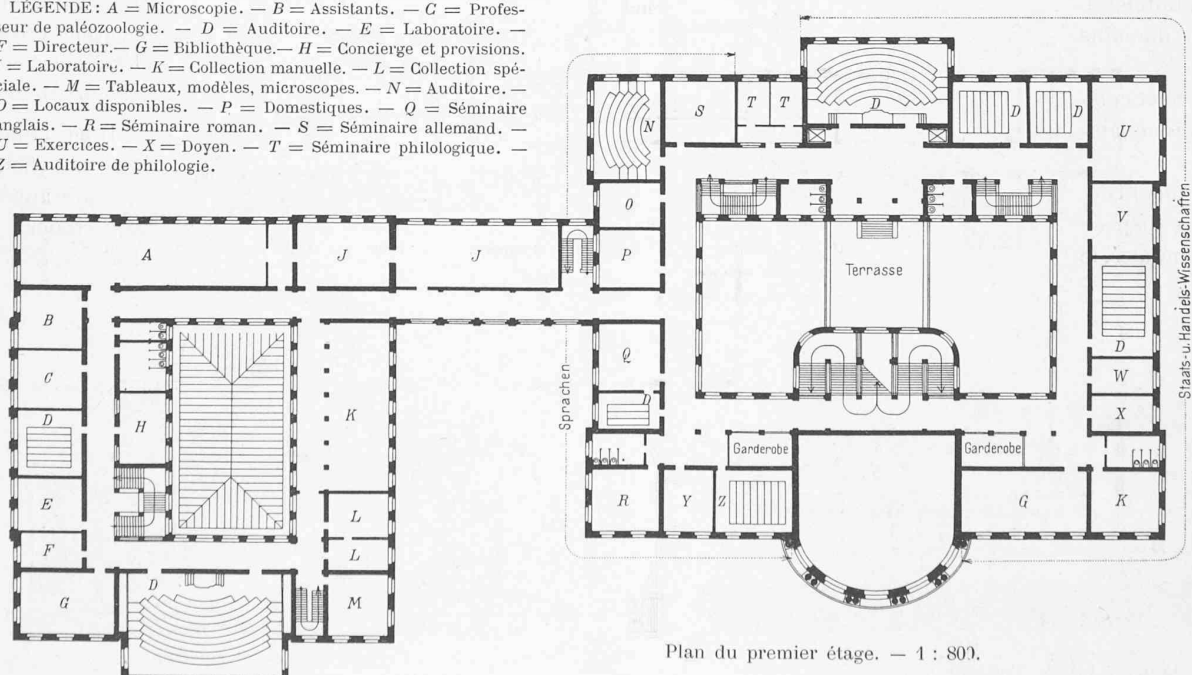
CONCOURS POUR DES BATIMENTS UNIVERSITAIRES, A ZURICH

LÉGENDE: A = Microscopie. — B = Laboratoire. — C = Photographie. — D = Locaux disponibles. — E = Cultures. — F = Auditoire. — G = Vestiaire. — H = Assistants. — I = Recherches de physiologie botanique. — K = Directeur. — L = Bibliothèque. — M = Appartement du concierge. — N = Provisions. — O = Etudiants. — P = Collections. — Q = Séminaire d'histoire de l'art. — R = Séminaire historique.



Plan du deuxième étage. — 1 : 800.

LÉGENDE: A = Microscopie. — B = Assistants. — C = Professeur de paléozoologie. — D = Auditoire. — E = Laboratoire. — F = Directeur. — G = Bibliothèque. — H = Concierge et provisions. — I = Laboratoire. — K = Collection manuelle. — L = Collection spéciale. — M = Tableaux, modèles, microscopes. — N = Auditoire. — O = Locaux disponibles. — P = Domestiques. — Q = Séminaire anglais. — R = Séminaire roman. — S = Séminaire allemand. — U = Exercices. — X = Doyen. — T = Séminaire philologique. — Z = Auditoire de philologie.



Plan du premier étage. — 1 : 800.

Clichés de la « Schweizerische Bauzeitung ».

II^e prix. Projet « Akropolis », de MM. Bracher, Widmer et Daxelhofer, architectes, à Berne.

CONCOURS POUR DES BATIMENTS UNIVERSITAIRES, A ZURICH

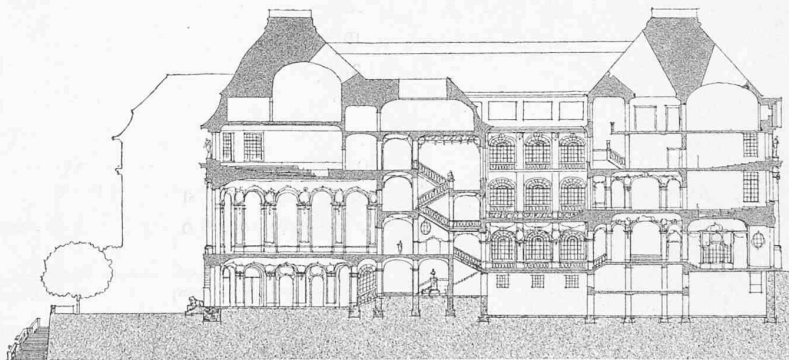
Ayant admis en principe qu'une loi aussi importante doit être suffisamment explicite pour se passer de règlement d'exécution, dans le projet de nouvelle loi on a traité d'une façon détaillée la matière qui doit en constituer le fond, et dans laquelle se trouvent naturellement les dispositions de la loi actuelle qui ne sauraient varier ou vieillir. Puis on a ajouté quelques dispositions générales reconnues nécessaires pour régler la marche à suivre dans les cas spéciaux, concernant soit la circulation, soit l'administration du domaine public.

Le projet comprend six chapitres.

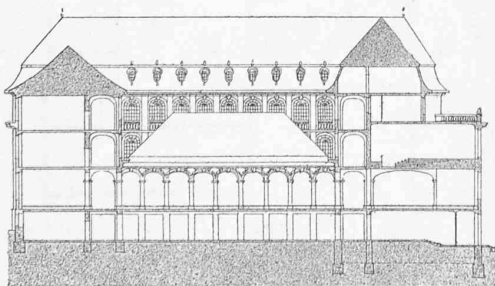
Le premier contient des dispositions générales, le



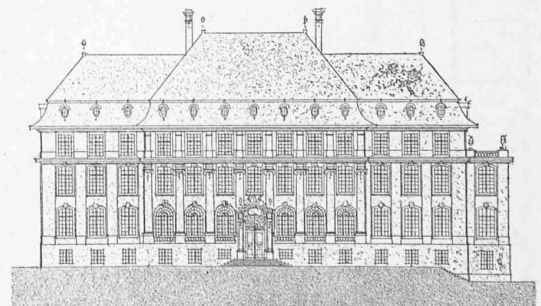
Perspective.



Coupe à travers le bâtiment universitaire. — 1 : 800.



Coupe à travers l'institut zoologique. — 1 : 800.



Façade de l'institut zoologique.
Vis-à-vis du Polytechnicum. — 1 : 800.

Clichés de la « Schweizerische Bauzeitung ».

II^e prix. Projet : « Akropolis », de MM. Bracher, Widmer & Daxelhofer, architectes, à Berne.

deuxième se rapporte à la police de la circulation, le troisième à celle de la voie et de ses abords, le quatrième aux constructions et alignements le long des routes, le cinquième aux ouvrages et installations sur le domaine public, soit sur le terrain des routes, et le sixième aux pénalités.

Dans les dispositions générales, l'art. 4 nous paraît combler une lacune de la loi actuelle.

Art. 4. — Lorsqu'il est notoire que des charrois réguliers et quotidiens entre deux points sont une cause d'usure normale des routes, les auteurs peuvent être appelés à contribuer aux frais d'entretien.

Il n'est que juste, en effet, de pouvoir appeler à contribuer aux frais d'entretien

d'une route celui ou ceux qui, par leur trafic, l'usent d'une façon anormale, en accaparant pour ainsi dire l'usage et le bénéfice au détriment de la circulation normale et de l'intérêt général.

On pourrait rappeler, à cet égard, quelles grosses dépenses certaines communes sont obligées de faire sans aucune compensation, et sans arriver d'ailleurs à un résultat convenable.

L'usure d'une route dépendant, toutes choses égales d'ailleurs, de la pression exercée par les roues, la question de leur largeur intervient.

Après examen minutieux de cette question, déjà tant discutée, on a reconnu préférable, malgré tout, de ne pas la passer sous silence dans la loi, comme c'est le cas ailleurs où on laisse plus ou moins à l'industrie le soin de s'arranger.

On l'a donc réglée à l'art. 7 d'après le poids des véhicules chargés et non plus d'après le nombre de chevaux dont ils sont attelés, qui est évidemment variable suivant que le transport se fait à la montée ou à la descente.

Art. 7.— La largeur du bandage des roues est fixée, d'après le poids des véhicules chargés, comme suit :

6 cm.	jusqu'à la limite de	2	tonnes;
9 cm.	»	3 1/2	»
12 cm.	»	5	»
15 cm.	»	7	»
18 cm.	»	10	»

Ces dispositions ne sont pas applicables aux chars de campagne, servant à l'exploitation des fermes, à la culture des terres, au transport des récoltes des champs à la ferme et de la ferme aux champs et aux lieux de vente.

Pour les voitures de luxe, la largeur du bandage peut être inférieure à 6 cm.

L'emploi de roues à bandages canelés, cloutés, etc., pouvant détériorer les chaussées, est interdit.

Il est fait exception toutefois à l'égard des machines agricoles et des véhicules ayant des roues à bandage élastique, pour le transport des personnes.

Les largeurs de roues admises sont d'ailleurs les mêmes que dans la loi actuelle, afin d'éviter au matériel existant des transformations qui se justifieraient d'autant moins que ces largeurs sont maintenant consacrées par la pratique industrielle de nos contrées.

Quant aux charges limites qui leur sont appliquées, elles sont telles que la pression par cm. est en moyenne celle produite par le rouleau compresseur.

Il convient de faire remarquer que les chars de campagne et les voitures de luxe sont exceptés de ces dispositions, comme actuellement.

Dans ce même chapitre de la circulation, on a dû introduire à l'art. 11 l'obligation pour chaque véhicule d'avoir un conducteur.

Cette mesure, que prescrivait déjà l'ancienne loi de 1811, n'avait pu prévaloir lors de la discussion de la loi du 16 janvier 1851 parce qu'on estimait alors qu'elle porterait une grave atteinte au transit.

Mais les conditions, aujourd'hui, n'étant plus les mêmes, ce motif disparaît, tandis que les raisons de la mesure dont il s'agit ont augmenté de valeur depuis que les routes sont parcourues par des tramways, des chemins de fer et par les automobiles.

C'est au surplus pour les mêmes raisons, et pour tenir compte des réclamations faites à ce sujet, qu'on a reconnu nécessaire de prescrire, à l'art. 16, que tous les véhicules, sauf les chars de campagne, à la rentrée des récoltes, doivent, la nuit, être munis d'une lanterne éclairant convenablement la route.

Rappelons à cet égard que lors de la discussion de la loi de 1851, l'article du projet concernant cette question d'éclairage, qui figurait déjà dans la loi de 1811, visait les conducteurs de chars et voitures quelconques. Cette obligation, trouvée trop gênante pour être générale, fut restreinte aux chars de roulage et voitures publiques.

On alléguait du reste qu'elle n'avait jamais été exécutée.

Mais les circonstances, aujourd'hui, font un devoir d'y revenir par précaution sinon par nécessité, attendu que les risques d'accident ont sensiblement augmenté depuis que circulent les automobiles.

Dans le chapitre III, signalons, en ce qui concerne « la police de la voie et de ses abords », les dispositions de l'article 25 assimilant les noyers et châtaigniers aux arbres forestiers qui ne peuvent être plantés à moins de 3 m. de la limite des routes, et celles de l'art. 26 fixant à 4 m. 50 la hauteur d'élagage pour les branches qui s'étendent sur le domaine public.

L'art. 31 qui traite de l'élagage des branches d'arbres le long des ruisseaux et rivières serait peut-être mieux placé dans la loi sur la police des eaux courantes, vu qu'il se rapporte à un objet n'intéressant les routes qu'indirectement (obstruction à l'écoulement des eaux).

Il est aisé de comprendre pourquoi l'art. 32 prescrit que les murs de clôture ne pourront, sans autorisation, être construits ou reconstruits le long des routes à moins de 3 mètres de leurs limites et non plus de leur axe, comme le dit la loi actuelle.

Cette disposition signifie, en effet, que le moment est venu de ne plus laisser s'accumuler trop d'obstacles au rélargissement des routes, question qui devient importante pour certaines régions du pays.

C'est aussi pour ce motif que dans le chapitre des constructions et alignements, l'art. 48 stipule qu'aucun bâtiment ne peut être construit ou reconstruit à moins de 3 m. de la limite d'une route, et, art. 50, que l'interdiction de bâtir qui peut en résulter n'est pas limitée en durée, et ne comporte le paiement d'aucune indemnité.

Et lorsqu'il s'agit d'installations permanentes sur le domaine public, les expériences faites dans ce domaine ont conduit à prescrire, à l'art. 52, que dans tous les cas où ces installations peuvent être une cause d'aggravation des dépenses d'entretien ou de correction d'une route, cette aggravation est supportée par les intéressés.

Enfin, et pour terminer, le chapitre des pénalités nous indique que les amendes seront prononcées par les préfets, jusqu'au maximum de 200 fr. pour les contraventions commises sur le domaine public cantonal et sur les routes cantonales dans la traversée des localités.

Les municipalités, compétentes en ce qui concerne le domaine public communal, peuvent néanmoins, suivant l'importance des cas, déférer les contraventions aux préfets.

On comprendra l'importance de la nouvelle loi projetée en rappelant que le réseau des routes dans le canton de Vaud comprend plus de 2000 km. de routes cantonales et environ 2000 km. de routes communales pour l'utilisation desquelles cette loi est applicable.

H. ZORN, ingénieur.

Divers.

CONCOURS

Concours pour des bâtiments universitaires à Zurich.

Suite du rapport du jury¹.

N° 8. Akropolis.

L'auteur a judicieusement éloigné le « bâtiment universitaire » de la forte déclivité de la Künstlergasse, mais il n'a pas su tirer tout le parti possible de cette disposition ; il a inutilement surélevé, au moyen de terrasses, les terrains en bordure de la Künstlergasse. La séparation des corps de bâtiments (institut zoologique et bâtiment universitaire) a entraîné un rétrécissement fâcheux des cours.

Les accès à l'Aula ne sont pas pratiques. Les cabinets d'aisance, dans le bâtiment universitaire, sont disposés d'une façon peu heureuse, mais pourraient facilement être déplacés. Le grand auditoire A, au deuxième étage, est un peu éloigné des dégagements principaux, ce qui en rend l'affectation difficile aux leçons publiques, cours populaires, etc. Dans plusieurs auditoires la lumière tombe trop directement sur la chaire.

L'entrée principale de l'institut biologique, en même temps entrée du musée public, est décidément trop étriquée ; il en est de même de l'escalier qui conduit à la salle des collections, au Sud. Le grand auditoire de l'institut biologique est trop bas. Le local des aquariums est fâcheusement relégué dans le sous-sol ; il fait pourtant partie des laboratoires. La grande salle de microscopie est inutilisable : c'est un étroit local, long de 28 m., éclairé presque sur une seule face, tandis que le programme recommandait un éclairage sur trois faces. Les locaux affectés à la géographie sont un peu trop éloignés de la collection ethnographique, mais la disposition en est très heureuse.

En dépit de ces quelques imperfections dans les détails, ce projet présente, dans son ensemble, une des solutions les plus remarquables.

Nous reproduisons, aux pages 403 à 406 les principales planches de ce projet.

¹ Voir N° du 10 avril 1908, p. 82.

NÉCROLOGIE

† Eugène Meylan.

Eugène Meylan, décédé le 18 avril 1908, à Paris, et enseveli à Lausanne, le 24 avril, n'était guère connu dans la Suisse française que par ses collègues d'études.

Né à Lausanne en 1862, il fit de brillantes études, d'abord à l'Ecole Industrielle, puis ensuite à notre Faculté technique. Sorti en 1884, après avoir fait successivement les deux diplômes d'ingénieur-constructeur et d'ingénieur-mécanicien, il partit sitôt après pour Paris, où il arriva à se faire connaître très avantageusement, grâce à ses connaissances scientifiques étendues, son ardeur au travail, la sûreté de ses relations, malgré sa modestie qui l'empêchait de se faire apprécier à sa juste valeur.

Il fut plusieurs années rédacteur de *La Lumière électrique*, journal scientifique par lequel il se fit remarquer par des articles approfondis, très appréciés des ingénieurs français. En 1889, il ne quitta ce poste auquel il s'était attaché, que lorsque son chef voulut lui faire écrire des articles contraires à son opinion personnelle sur la valeur des appareils à recommander à ses lecteurs.

Il occupa successivement divers postes dans des maisons françaises qui profitèrent largement de ses vastes connaissances et de son esprit inventif.

Il étudia plus spécialement la question des appareils électriques de mesure et inventa divers appareils et spécialement un compteur, qu'il fit breveter dans plusieurs pays.

Dès lors, la *Compagnie Générale des Compteurs* se chargea de construire ses appareils et lui fit une brillante position dans ses services. La vente de ses appareils, admis par la marine française, se développa énormément, et la Compagnie à laquelle il était attaché décida la construction d'une usine spéciale pour leur fabrication. Voulant faire de celle-ci une usine modèle, il l'étudia dans tous ses détails et lui consacra toute son énergie. Il y travaillait pour ainsi dire jour et nuit, malgré les conseils de son entourage qui lui demandait de se ménager. Sa santé fut fortement ébranlée par ce travail trop laborieux et lorsqu'il se rendit compte que la tension qu'il imposait à son esprit était trop intense et qu'un repos absolu était urgent, il était trop tard, il tombait, épuisé par le surmenage qu'il s'était volontairement imposé.

Esprit clair, précis et inventif, travailleur infatigable, ne laissant rien au hasard, étudiant toutes choses jusque dans les moindres détails, Eugène Meylan était certainement appelé à un brillant avenir. La mort l'a repris avant qu'il eût donné toute la mesure de ses moyens.

Les quelques amis qu'il a laissés dans notre pays, comme ceux qu'il s'est faits à Paris, regretteront ce camarade dévoué et désintéressé, toujours prêt à rendre service, et dont les conseils avaient d'autant plus de valeur que celui qui les donnait si généreusement avait des connaissances scientifiques très étendues. Ils regrettent sincèrement d'avoir vu s'éteindre prématurément cette belle intelligence doublée d'un cœur généreux et modeste.

G. N.

Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne.

On demande un jeune ingénieur-constructeur en qualité d'adjoint du directeur des travaux d'une ville du canton de Vaud.

S'adresser au président de l'A³ E² I L, M. W. Cosandey, ingénieur, Montreux.