

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 51 (1925)
Heft: 5

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: 15.01.2026

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

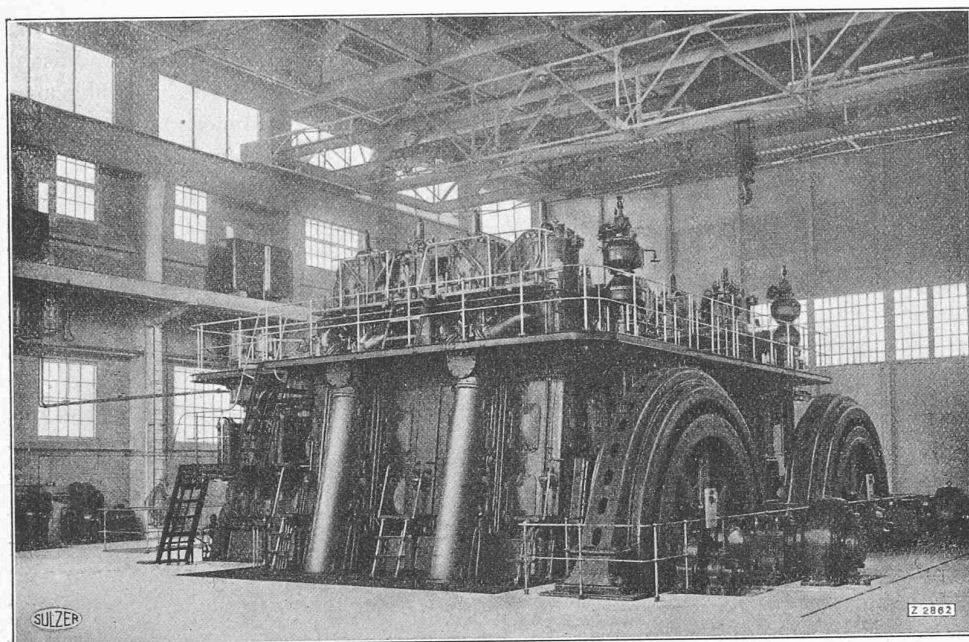


Fig. 1. — Centrale Diesel de la Compagnie française de Tramways et d'Eclairage électriques de Shanghai.
Deux moteurs Diesel-Izer à Sudeux temps de 1500 chevaux eff.
(Après l'installation des deux groupes commandés ultérieurement la centrale sera équipée de
4 moteurs d'une puissance de 10 200 chevaux eff.).

Oerlikon. Les nouvelles génératrices fournies par les Usines du Creusot, de la maison Schneider et Cie, sont des alternateurs-volant, triphasés, de 5000 volts et 50 périodes, calés sur l'arbre des moteurs Diesel et tournant ainsi à la même vitesse que ces derniers. Le courant d'excitation est fourni par une génératrice à courant continu calée à l'extrémité de l'arbre de l'alternateur.

Les nouveaux moteurs Diesel sont des machines à six cylindres, à deux temps, de 760 mm. d'alésage et 1020 mm. de course. Ils tournent à la vitesse de 125 tours minute. Les essais entrepris dans le hall de montage de la maison constructrice ont démontré qu'au point de vue de la consommation du combustible ces moteurs travaillent très économiquement. En utilisant de l'huile brute de Bornéo, la consommation ne dépasse pas 190 gr./cheval-heure eff. Les pompes de balayage de ces moteurs sont actionnées directement par l'arbre vilebrequin. Le régulateur n'agit pas seulement sur l'arrivée du combustible mais encore sur l'introduction de l'air comprimé et règle indirectement la durée de l'ouverture de la soupape à combustible.

Par suite de l'organisation particulière des Tramways français de Shanghai et pour des raisons d'opportunité résultant de la difficulté de se procurer la quantité d'eau nécessaire à l'alimentation des installations à vapeur existantes on a tout naturellement été conduit à recourir à l'emploi de moteurs Diesel. La pénurie d'eau pour le service des condenseurs rendant illusoire un agrandissement de la centrale à vapeur et d'autre part les machines de celle-ci ne répondant plus aux exigences de la technique moderne, les ingénieurs de la Compagnie décidèrent de la supprimer et de la remplacer par une ins-

tallation entièrement nouvelle qui depuis lors a été édiflée à la rue Dubail.

La colonie française dispose de ce fait d'un excédent d'énergie pouvant être utilisé pour les besoins du chauffage et pour actionner des moteurs électriques. Des tarifs très avantageux viennent d'être établis en vue de l'approvisionnement rationnel de ces deux catégories de consommateurs et la Compagnie reçoit de nombreuses demandes de fourniture de courant.

Concours d'idées pour l'établissement d'un Plan d'extension de la Commune de St-Maurice.

Extrait du rapport du Jury.
(Suite et fin)¹

15. « Le Rhône ». — L'artère Ouest est bien tracée. Il est regrettable que les accès vers la gare et au delà n'aient pas été envisagés. Le quartier ouvrier n'est pas bien situé.

6. « Fiat Lux ». — Artère principale à l'Est descend trop vers le Rhône. Sa construction serait coûteuse. L'artère Ouest est bien tracée. Le tracé des routes rayonnantes et du développement de la place et de l'avenue de la gare n'est pas heureux.

7. « Lux ». — Bon tracé de l'artère Ouest. L'artère principale, à l'Est, n'a pas de sortie vers le pont. Trop d'importance pour les places de fêtes et de sports. Culture maraîchère entre les emplacements de fête et foire mal située.

Le classement de ces sept projets est établi comme suit :

- 1^{er} rang « Prévoyance » ;
- 2^{me} » « Prévoir pour trente ans » ;
- 3^{me} » « Quot capita, tot sensus » ;
- 4^{me} » « Industrie et Progrès » ;
- 5^{me} » « Le Rhône » ;
- 6^{me} » « Fiat Lux » ;
- 7^{me} » « Lux ».

Le Jury répartit la somme mise à sa disposition de la manière suivante :

1^{er} prix : 1400 francs, au projet « Prévoyance ».

2^{me} prix : 800 francs, au projet « Prévoir pour trente ans » ;

3^{me}, 4^{me} et 5^{me} prix : *ex-aequo*, de 600 francs chacun, aux projets « Quot capita, tot sensus », « Industrie et Progrès », « Le Rhône ».

L'ouverture des enveloppes fait connaître les noms des auteurs des projets primés. Ce sont :

1^{er} prix : « Prévoyance », de M. Arnold Haechel, architecte à Genève.

2^{me} prix : « Prévoir pour trente ans », de M. Georges Epitoux, architecte à Lausanne.

3^{me} prix : « Quot capita, tot sensus », de MM. Ubaldo Grassi et Alfred Hodel, architectes, à Neuchâtel. — « Industrie et Progrès », du Bureau technique Oscar Rey-Bellet, à Saint-Maurice. — « Le Rhône », de M. Pierre Nicati, architecte à Vevey.

¹ Voir Bulletin technique du 14 février 1925, page 41.

