Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 29 (1903)
Heft: 12

Sonstiges

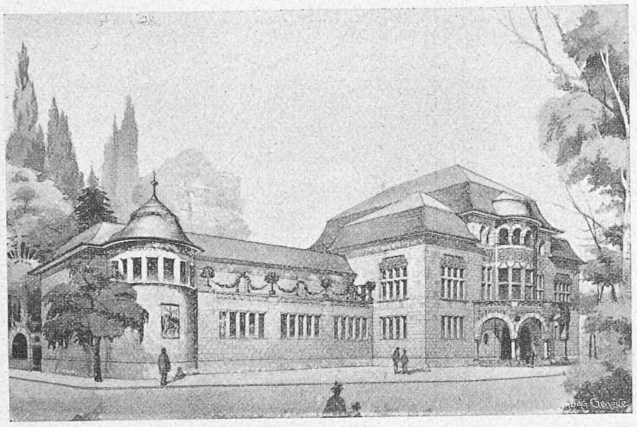
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 18.07.2025

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



III^me Prix. — Projet : Deux écussons. — M. J.-E. Fritschi, architecte, à Zurich.

La disposition d'ensemble est claire et les trois grandes subdivisions sont bien distinctes.

Le rez-de-chaussée est à 3 m. au-dessus de la place; on y accède par un escalier extérieur couvert. Les dépendances sont judicieusement installées. Les locaux pour l'exposition permanente sont conformes au programme, mais ils manquent de charme.

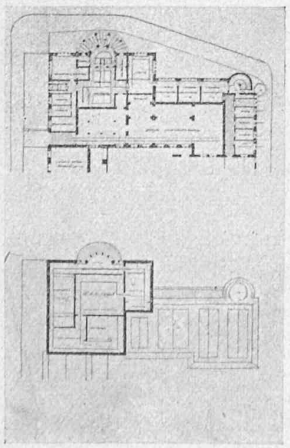
La salle des sculptures est obscure, donc non utilisable, et la longue salle au sud-ouest, éclairée latéralement, occasionnera des déceptions.

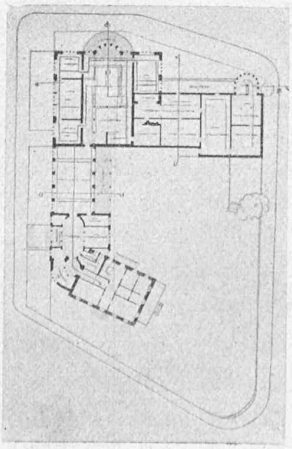
Le parterre est bien aménagé.

Les salles de l'étage supérieur, d'égales dimensions, sont trop uniformes; les salles d'angle devraient être éclairées d'un seul côté. L'éclairage de la salle des sculptures par le plafond n'est pas avantageux; sa hauteur de 15 m. est exagérée, elle pourrait être réduite de moitié.

La salle des fêtes est en elle-même bien disposée, mais le vestibule et le vestiaire sont insuffisants; elle se relie mal avec la maison Landolt.

Quoique trop monumentale et dépassant le but, l'architecture se distingue par son unité et par d'agréables proportions. La coupole sur tambour est de trop; elle est inutile aussi à l'intérieur.





Plan du rez-de-chaussée. Plan des étages.

III^me Prix. — Projet : Deux écussons. — M. J.-E. Fritschi, architecte, à Zurich.

Le jury regrette en somme que l'auteur ne soit pas resté dans les traditions locales en se rattachant à la maison Landolt.

Projet N° 45 b : *Deux écussons* (dessinés). M. J.-E. Fritschi, architecte, à Zurich.

Le jardin est sauvegardé dans la mesure du possible; les entrées sont favorablement placées, mais le logement du concierge en est trop éloigné. Les salles de l'exposition permanente sont agréablement variées comme dimensions et bien disposées au point de vue du circuit. Les salles de collections, par contre, quoique s'étendant sur deux étages, sont inférieures de 100 m. aux exigences du programme; elles sont accompagnées d'une salle de gala dont on ne saurait tirer aucun parti rationnel.

Toutes les salles d'angle à éclairage bi-latéral sont défavorables. Il est regrettable aussi que toutes les fenêtres soient à meneaux.

Au point de vue architectural la distribution des masses est assez satisfaisante. On peut féliciter l'auteur d'avoir cherché à rappeler l'ancienne architecture zurichoise; néanmoins son projet manque d'une certaine liberté d'allures qui détruit l'impression agréable qu'il pourrait produire.

Zurich, en mai 1903.

B. RECORDON, prof., architecte.

En outre des cinq primes accordées par le jury lors du récent concours concernant cet édifice, nos lecteurs se souviennent qu'il avait décerné cinq mentions honorables.

Les auteurs des projets distingués de cette façon se sont dès lors fait connaître; en voici l'énumération :

Projet n° 5 : « *A. B.* », M. Herrmann Lüthy, architecte, actuellement à Francfort.

Projet n° 21 : « *Landolt* », M. Ed. Hess, architecte diplômé, de Zurich.

Projet n° 34 : « *Kunstlergutli* », M. Paul Ulrich, architecte, à Zurich.

Projet n° 55 : « 7 », M. Rod. Rutschi, architecte, à Berlin.

Projet n° 57 : « *Schaffen und Vergleichen* », M. Sepp. Kaiser, architecte, de Stans, à Berlin.

Divers.

Une machine balayeuse-arroseuse.

Il a été fait, ces derniers jours, à Paris, des expériences avec une nouvelle machine balayeuse-arroseuse d'un système perfectionné, dont l'emploi serait un progrès incontestable

d'après la *Revue technique* [1]. Il rendrait, en effet, inutile le passage préalable des tonneaux d'arrosage destinés à empêcher le soulèvement de la poussière par les machines balayeuses d'ancien modèle.

La réunion sur un même véhicule du tonneau et de la balayeuse présente des avantages économiques importants, non seulement dans le prix d'achat comparé à celui de deux machines distinctes, mais aussi dans le service, les deux opérations, arrosage et balayage, étant faites dans le même temps, avec la moitié de personnel et de frais de traction.

Dans le nouvel appareil, à gauche du conducteur, se trouve un tonnelet de dimension moyenne; l'arrosage se fait par une herse armée de pulvérisateurs qui projettent l'eau sous forme de brouillard.

La machine, abstraction faite des organes d'arrosage, est du type des balayeuses Sohy, à traction par cheval.

Une petite pompe à piston plongeur, dont le mouvement, tout comme celui du balai, est emprunté au mouvement même de l'essieu entraîné par les roues, donne la pression nécessaire pour pulvériser et projeter l'eau. Celle-ci est répandue sur le sol en quantité juste suffisante pour l'humidifier et abattre la poussière. La boue est ainsi supprimée; la machine, construite par les établissements Durey-Sohy, à Paris, est simple et peu encombrante.

[1] Voir *Revue technique*, N° du 25 mai 1903.

NÉCROLOGIE

La *Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes* a eu depuis le commencement de l'année à enregistrer le décès de plusieurs de ses membres les plus connus et les plus estimés.

Nous avons en son temps retracé la carrière de M. A. van Muyden, ingénieur, rédacteur du *Bulletin technique* de 1894 à 1900, et membre de son Comité supérieur de rédaction.

Nous voulons aujourd'hui rappeler encore les services de trois autres de nos collègues, Ch. Ancel, Eug. Deladœy et Eug. Bolens, membres de la Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes, et anciens élèves de l'Ecole d'Ingénieurs de Lausanne, décédés dans le cours de ce semestre, au sujet desquels on veut bien nous communiquer les trois notices qui suivent.

Ch. Ancel, ingénieur.

Le Département cantonal des Travaux publics a fait une perte sensible par le décès prématuré de M. l'ingénieur Ancel, enlevé à l'âge de 43 ans, le 6 mars 1903, après une douloureuse maladie.

Ancel sortit en 1880 de la Faculté technique de Lausanne, muni de son diplôme, et fut d'abord, pendant quelques mois, aide au bureau des Ponts et Chaussées. Il fut employé ensuite aux études du chemin de fer Pont-Vallorbe et, de 1886 à 1889, il remplit des fonctions d'ingénieur au bureau des Travaux de la ville de Lausanne.

En 1889 il entra au Département des Travaux publics où il occupa successivement les postes de deuxième constructeur, deuxième ingénieur, premier ingénieur, conducteur-chef des travaux; enfin, à la fin de 1901, il fut désigné comme adjoint du chef du Ier service (administration et entretien) du Département.

Ancel était un technicien de valeur, à l'intelligence vive, à l'esprit prime-sautier, au coup d'œil prompt et sûr; doué d'une remarquable faculté d'assimilation, il arrivait très vite à se mettre au courant des multiples questions qu'il avait à étudier et à résoudre.

Très *débrouillard* et travailleur, il a rendu de signalés services. Sans parler des nombreuses corrections de routes dont il a fait les études et dirigé l'exécution (celle de Villeneuve-Grandchamp, entre autres, qui est remarquable), il eut à s'occuper tout spécialement de l'élaboration de la nouvelle loi sur l'utilisation des lacs et cours d'eau dépendant du domaine public et des mesures propres à en assurer l'application.

Il dût, dans ce but, visiter toutes les usines hydrauliques du canton et pendant plusieurs mois il fut sans cesse à la brèche, ne reculant devant aucune peine et aucune fatigue, et faisant preuve, dans l'accomplissement de cette tâche, d'un esprit d'initiative et d'entente des affaires tout à fait digne d'éloges.

Mais, aux qualités professionnelles, Ancel joignait les qualités du cœur et du caractère; sa bonhomie joviale, son entrain, sa cordialité lui avaient créé de nombreux amis et ces mêmes qualités qu'il apportait dans les affaires, lui facilitaient singulièrement les rapports avec les populations.

Au militaire, Ancel était capitaine du génie, excellent officier, énergique, sachant se faire obéir, juste et précis, il était très estimé et aimé de ses chefs, camarades et subordonnés.

Ancel paraissait appelé à fournir une longue et utile carrière; il a été ravi trop tôt à sa famille, à ses amis, à son pays.

G. de P.

Eug. Deladœy, ingénieur.

Quelques semaines après le décès de M. l'ingénieur Ancel, un nouveau vide s'est produit dans le personnel technique du Département des Travaux publics par suite de la mort inattendue, le 25 avril 1903, de M. l'ingénieur Eugène Deladœy, à l'âge de 55 ans.

E. Deladœy, diplômé en 1868 à l'Ecole spéciale de Lausanne, fut d'abord attaché à l'entreprise générale de la ligne de Jougne (entreprise Alazard) et, ensuite, pendant quelques mois, à la Société des Asphaltes du Val-de-Travers.

En 1871, il entra au bureau des Ponts et Chaussées de l'Etat où, depuis 1880, il occupa les fonctions d'ingénieur-adjoint de l'ingénieur cantonal; il eut, au cours de cette carrière, à s'occuper des branches multiples qui font partie des travaux publics: cours d'eau, routes, chemins de fer. Il fut, pendant une certaine période, attaché aux travaux de dessèchement des marais de l'Orbe et à ceux de correction de la Gryonne; on lui doit encore de nombreuses études et constructions de routes qu'il serait trop long d'énumérer ici.

Il y a lieu de citer cependant la belle route dite de « la Corniche », entre Epesses et Chexbres, dont il mit au point l'étude d'après un projet élaboré par MM. Ed. Pellis, ingénieur, et E. Piot, géomètre, et dont il dirigea l'exécution.

E. Deladœy s'occupait spécialement et avec une réelle compétence des nombreuses questions relatives aux chemins de fer concernant le Département des Travaux publics et qui, par traditions, étaient attribuées à l'ingénieur-adjoint. Technicien de valeur, très intelligent, doué d'une mémoire sûre et habile opérateur sur le terrain, il a rendu des services justement appréciés.

E. Deladœy était capitaine d'administration; il fit son premier service dans les carabiniers et il racontait volontiers, non sans un certain pittoresque, les incidents de l'occupation des frontières, en 1871, à laquelle il prit part; il passa ensuite à l'ancien Etat-major du Commissariat et, de là, à l'administration. Il fit aussi partie du Conseil communal de Lausanne pendant six ans et était membre de la Commission consultative chargée de l'étude du pont Chauderon-Montbenon.