

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 34 (1908)
Heft: 4

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: 29.06.2025

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

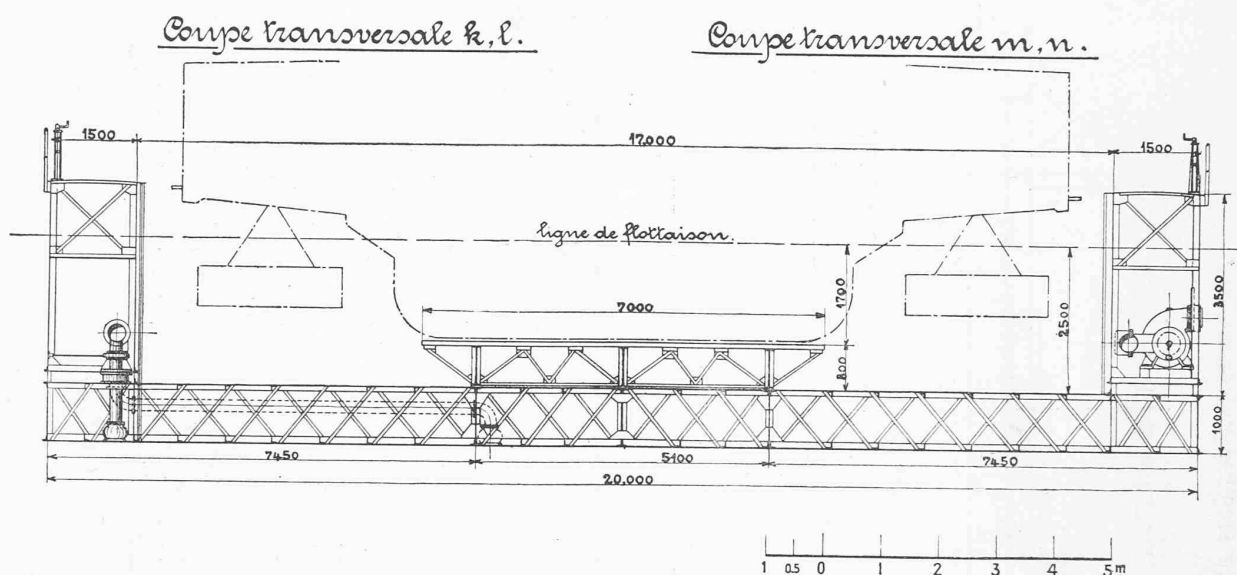


Fig. 4. — Coupe transversale du dock flottant d'Ouchy.

l'eau pour permettre l'accès du bateau à soulever. On a donc établi une communication permanente entre 4 compartiments du plancher et 4 compartiments des chambres bordières, symétriquement réparties autour des axes du dock. Cette communication permet l'introduction automatique de l'eau dans les 4 compartiments remplissables des chambres bordières et par là une descente suffisante au-dessous du niveau de l'eau.

Le niveau prévu pour l'enfoncement du dock est à 3^m,50 plus haut que les dessous du plancher creux. A ce moment les chambres bordières émergent encore de 1^m,00. L'ensemble des dimensions a d'ailleurs été choisi de façon à aboutir aux résultats suivants lors de l'immersion du dock :

1^o Si l'air des 12 compartiments du plancher est entièrement sorti et a été remplacé par de l'eau, il suffit de remplir de 1 mètre les 4 compartiments remplissables des chambres bordières pour que l'enfoncement du dock atteigne la cote prévue.

2^o Si, contre toutes prévisions et malgré les précautions prises, de l'air restait emprisonné dans les caissons du plancher, le remplissage complet des compartiments remplissables des chambres bordières permettrait d'obtenir l'enfoncement voulu, alors même qu'il serait resté dans le plancher de l'air en quantité suffisante pour former une couche de 5 cm. d'épaisseur régnant sous toute la surface supérieure de ce plancher. C'est évidemment largement compté.

3^o Enfin si, par négligence ou malveillance, on laissait ouverts tous les clapets de remplissage, le dock s'enfoncerait davantage, mais il émergerait encore quand même de 0^m,40, au lieu du mètre normal. Même si un bateau se trouvait sur le dock au moment où l'erreur se serait produite, le résultat final demeurerait le même, puisque le bateau flotterait avant que la descente du dock fût complète.

(A suivre).

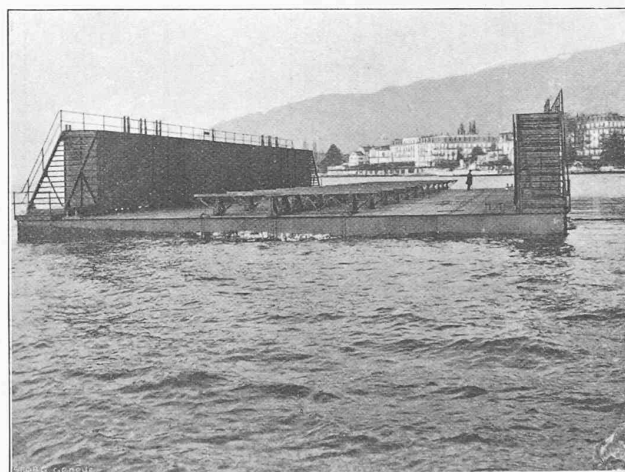


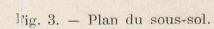
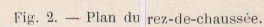
Fig. 5. — Le dock flottant au large devant la Tour-de-Peilz.

Divers.

Programme pour la mise au concours des projets de façades des nouveaux bâtiments de la gare à voyageurs de Lausanne.

L'Administration des C. F. F. ouvre un concours parmi les architectes suisses et les architectes étrangers domiciliés en Suisse, pour l'élaboration des projets de façades du nouveau groupe de bâtiments pour la gare de Lausanne, comprenant :

A l'aile Est, un bâtiment de service ; au centre, le bâtiment à voyageurs proprement dit ; à l'Ouest, le buffet transformé par suite de la suppression de l'Hôtel Terminus et du passage de Montriond.



Seite / page

leer / vide /
blank

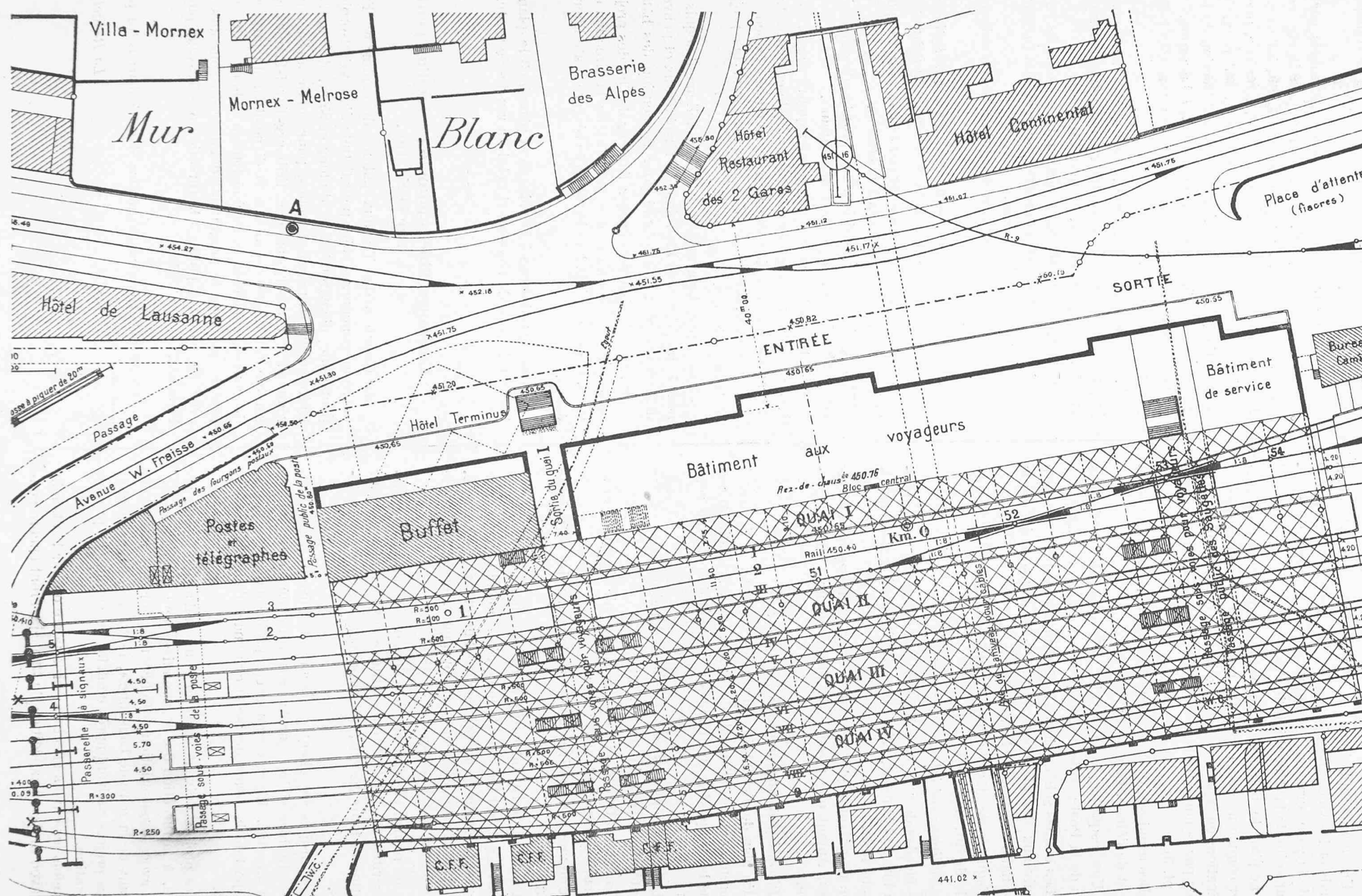


Fig. 1. — Plan de situation.

1. *Le concours a pour bases :*

a) Un plan de situation de la gare au 1 : 1000 avec la cour, les quais et les voies d'accès cotées. On fait observer que la cour de la gare sera nivelée et agrandie jusqu'au bâtiment postal, par suite de la démolition de l'Hôtel Terminus (fig. 1) ;

b) Le plan de distribution du rez-de-chaussée qui est à considérer comme une base fixe. On ne pourra y apporter que des modifications en façade. Echelle 1 : 200. Les concurrents ne sont pas liés par le nombre, les axes et les dimensions des baies (fig. 2 pl. 3) ;

c) Des esquisses des plans du sous-sol (fig. 3 pl. 3), de l'entresol et de l'étage. Echelle 1 : 200 ;

d) Une esquisse de la façade, côté cour, des bâtiments voisins de la Poste et de la grande vitesse. Echelle 1 : 200 ;

e) Les coupes schématiques indiquant les hauteurs d'étages et les niveaux des planchers, ainsi que la construction de la grande halle couverte. Echelle 1 : 200 ;

f) Esquisse de distribution du buffet transformé et façade actuelle du dit. Echelle 1 : 200 ;

g) *Conditions spéciales.*

Les façades doivent être disposées de manière à correspondre au but du bâtiment. Elles seront traitées convenablement, mais sans luxe.

L'on ne prévoira que des matériaux reconnus sains et inaltérables. Autant que possible la pierre du pays aura la préférence.

2. *Pièces à présenter par les concurrents :*

a) Un plan de distribution du rez-de-chaussée, de l'entresol et du premier étage, à l'échelle du 1 : 200, avec les modifications éventuelles proposées aux plans qui servent de base au concours ;

b) Les élévations des grandes faces longitudinales et des faces latérales à l'échelle du 1 : 200 ;

c) Coupes en travers et en long, sur le hall d'entrée, sur la sortie, sur les ailes. Echelle 1 : 200 ;

d) Une vue perspective du côté de la cour prise du point A du plan ;

e) Un détail de l'avant-corps Nord à l'échelle du 1 : 50 ;

f) Devis général basé sur le cube réel, comble compris, en le comptant à partir du dessous du plancher du rez-de-chaussée. Pour l'ensemble des bâtiments à voyageurs, buffet déduit, le devis ne devra pas dépasser Fr. 1500000.

3. Il ne pourra pas être apporté de modifications aux échelles prescrites. Il est laissé toute latitude aux concurrents pour l'exécution de leurs dessins, qui seront envoyés dans des portefeuilles.

4. Les projets de chaque concurrent doivent porter une devise écrite bien visible sur la couverture du portefeuille et sur les dessins. L'envoi sera accompagné d'une enveloppe fermée portant la même devise et contenant l'adresse du concurrent.

5. Les projets doivent parvenir sous emballage fermé, affranchis, à la Direction du 1^{er} arrondissement C. F. F., à Lausanne, avec la suscription « Concours pour les bâtiments principaux de la gare de Lausanne », le 31 mai 1908 au plus tard. Les projets arrivant après ce délai ne seront pas pris en considération.

Toutefois les envois effectués par la poste ou par le chemin de fer, avec timbre d'expédition du 31 mai, seront encore con-

sidérés comme valables pourvu que la durée de transport n'excède pas 3 jours.

6. Tous les projets présentés seront examinés par un jury qui se compose de MM. Louis Perrier, architecte, conseiller d'Etat, à Neuchâtel, Edouard Joos, architecte, à Berne, Eugène Jost, architecte, à Lausanne, Otto Sand, ingénieur, membre de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux, à Berne ; Victor Duboux, ingénieur, membre de la Direction du 1^{er} arrondissement des Chemins de fer fédéraux, à Lausanne.

Les membres du jury ont accepté leur mandat et élaboré le présent programme.

7. Une somme de Fr. 10000.— est mise à la disposition du jury pour récompenser et éventuellement acquérir les meilleurs projets, au nombre de six, au maximum.

On pourra acquérir des projets qui ne seront pas conformes en tous points au présent programme, mais qui présenteraient une solution de réelle valeur.

Le jury fixera le montant des prix et éventuellement des acquisitions.

8. Le prononcé du jury sera publié dans le *Bulletin technique de la Suisse romande* et dans la *Schweizerische Bauzeitung*.

9. Tous les projets examinés par le jury seront exposés publiquement pendant 15 jours à Lausanne.

10. Après cette exposition, les projets non primés doivent être réclamés ou retirés par leurs auteurs.

Si le retrait n'a pas eu lieu dans les quatre semaines suivantes, les enveloppes seront ouvertes, afin de connaître les noms des auteurs, et les plans leur seront retournés franco.

Aucune responsabilité n'est assumée pour les projets non réclamés à temps.

11. Les projets primés et ceux éventuellement acquis deviennent la propriété des Chemins de fer fédéraux et peuvent être utilisés par ceux-ci à volonté pour l'exécution des bâtiments.

12. Il est prévu de charger l'auteur de l'un des projets primés de l'étude définitive des plans et de la direction des travaux. Cependant, l'Administration se réserve toute liberté à cet égard.

Nous reproduisons à la page 43 et planche 3 le plan de situation, le plan du sous-sol et celui du rez-de-chaussée.

Concours d'idées pour le projet d'un pont sur la Sarine.

La Direction des Travaux publics du canton de Fribourg ouvre un concours d'idées pour l'étude d'un avant-projet d'un pont-route, d'environ 380 m. de long et 85 m. de haut, à construire sur la Sarine, en Pérolles, pour servir aussi aux voies régionales Fribourg-Bulle et Fribourg-Tavel-Planfayon. Une somme de Fr. 5000 est mise à la disposition du jury. Clôture du concours d'idées, le 1^{er} mai 1908, à 6 heures du soir. On peut se procurer le programme détaillé¹ du concours d'idées avec les plans et profils à la Direction des Travaux publics, à Fribourg.

¹ Nous publierons ce programme détaillé dans notre prochain numéro.

La Rédaction.