

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 36 (1910)
Heft: 21

Artikel: XII^{me} Congrès international de navigation, Philadelphie, 1912
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-81465>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

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

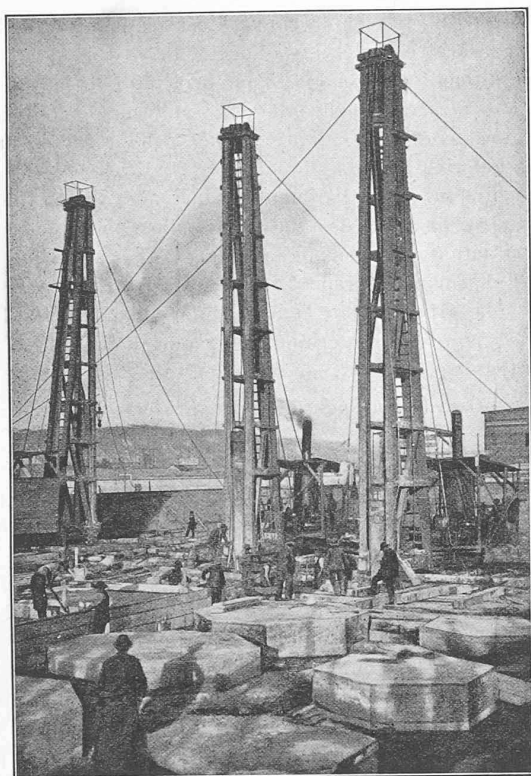


Fig. 5. — Fondations de l'entrepôt communal du nouveau port de Regensbourg.

3° On peut immédiatement commencer les travaux. Le temps nécessaire pour construire un pilot est minime. Ainsi un travail d'une heure suffit pour faire un pilot d'une longueur de 10 m. La maison ci-dessus mentionnée a construit 320 de ces pilots en six semaines.

4° Les pilots sont toujours de la longueur désirée, de sorte que toute perte de temps, causée par un raccourcissement ou par une prolongation nécessaires des pilots, ainsi que les frais qui en résultent sont complètement évités.

5° Impossibilité absolue d'une pénétration de l'eau ou de la terre dans le trou préparé pour le placement du pilot, parce que le béton y est mis tout à fait sec, et cela même si l'affluence de la nappe souterraine est très forte.

6° Grâce au port considérable de ces pilots, ainsi que par leur fabrication simple, les frais diminuent considérablement.

Suivant la façon dont ils sont fixés, on peut charger les pilots « Simplex », avec double et triple sûreté, d'un poids de 35 à 40 tonnes par pilot. Jusqu'ici, la charge variait toujours de 30 à 38 tonnes. Pour se convaincre de la grande capacité de charge du pilot « Simplex », on a procédé à des épreuves, sans jamais réussir à provoquer un enfoncement considérable. Ainsi à l'occasion de la construction de l'usine à gaz de Stuttgart, on avait chargé un pilot d'une longueur de 8,70 m. de 55 tonnes, sans pouvoir constater le moindre enfoncement.

Lors de la fondation du dépôt à Regensbourg, on a fait deux épreuves avec 60 tonnes chacune, sans pouvoir égale-

ment noter un enfoncement. A Hambourg, pendant la construction du chantier « Vulcan », on a même chargé un pilot non armé d'une longueur de 13 m. de 120 tonnes et l'enfoncement produit par cette grande charge n'a été que de 1,7 mm.

Le Musée d'Art et d'Histoire de Genève.

Comme suite à notre note, page 238, du N° du 25 octobre, nous publions aux pages 247 à 249 les plans et coupes du nouveau Musée.

XII^{me} Congrès international de Navigation, Philadelphie, 1912.

Programme des questions et communications.

1^{re} SECTION.

Navigation intérieure.

Questions.

1° Amélioration des rivières par régularisations et par dragages et, le cas échéant, par réservoirs. Détermination du cas où il convient de recourir à des travaux de l'espèce de préférence à la canalisation de la rivière ou à l'établissement d'un canal latéral.

2° Dimensions à donner aux canaux de grande navigation dans un pays déterminé. Principes de l'exploitation. Dispositions à donner aux écluses.

3° Ports intermédiaires et ports terminus. Dispositions les meilleures pour combiner, faciliter et harmoniser les échanges de marchandises entre la voie d'eau et la voie ferrée.

Communications.

1° Applications du béton armé aux travaux hydrauliques.

2° Compte rendu des travaux entrepris et des mesures adoptées ou proposées pour l'amélioration et le développement des voies de navigation intérieure, ainsi que pour la protection des berges des voies navigables.

3° Utilisation de la navigation des grands fleuves à faible mouillage. Bateaux et propulseurs.

2^{me} SECTION.

Navigation maritime.

Questions.

1° Appareils de radoub.

2° Dimensions à donner aux canaux maritimes. (Point de vue technique. Dimensions probables des bâtiments de mer dans l'avenir.)

3° Outillage mécanique des ports.

Communications.

1° Dragues à grande puissance et dispositifs pour enlever les roches sous eau.

2° Compte rendu des travaux les plus récents exécutés dans les principaux ports maritimes et notamment de ceux relatifs aux breakwaters. Applications du béton armé; moyens d'assurer sa conservation.

3° Ponts, ponts à transbordeurs, tunnels sous les voies hydrauliques desservant la navigation maritime. Etude économique et technique.

4° Sécurité de la navigation. Bouées lumineuses.

Les inscriptions pour ce Congrès sont reçues jusqu'au 15 janvier 1911, par M. A. de Morlot, inspecteur fédéral en chef des Travaux publics, membre suisse de la Commission permanente des Congrès de navigation, à Berne.

Concours pour l'élaboration des plans d'un hôpital aux Cadolles.

Rapport du jury.

Le jury s'est réuni le 13 septembre, à l'Hôtel Municipal de Neuchâtel, à 10 heures du matin, sous la présidence de M. P. Payot, directeur de l'Assistance de la Commune de Neuchâtel, président du jury.

Il est constaté que dix projets ont été déposés dans le délai voulu.

Ces dix projets sont donc soumis à l'examen du jury et portent les devises suivantes :

1. Santé ; 2. Orientation sud-est ; 3. Bellevue ; 4. 00 Deux cachets blancs ; 5. 606 en couleur ; 6. 606 à l'encre ; 7. Cives pauperibus ; 8. Laboratoire de la Santé ; 9. Ubi bene ibi patria ; 10. O Rond jaune.

La direction de l'Assistance de la Commune a fait procéder par avance à la vérification des cubes et a rectifié les erreurs qui ont été commises en plus ou en moins, ceci pour faciliter la tâche du jury.

Il est procédé à un premier examen des projets exposés, au cours duquel il est constaté que les trois projets suivants : N° 4. *Deux cachets blancs*, N° 6. *606 à l'encre* et N° 9. *Ubi bene ibi patria*, sont insuffisamment étudiés et ne remplissent pas les exigences du programme. Pour ces raisons, ils sont éliminés.

Il est procédé à un second examen, plus serré, de chaque projet.

N° 1. *Santé*. — Ce projet, très bien étudié, prévoit une entrée spéciale pour la Polyclinique et un chemin spécial pour l'arrivée des contagieux. Ces dispositions sont bonnes. Le bâtiment principal est bien compris, avec le bâtiment du portier à l'entrée côté ouest contigu. Les chambres de malades ont une bonne profondeur et leur largeur est bien proportionnée ; il y a cependant trop de chambres à un lit.

Les chambres à six lits seraient mieux éclairées et plus aérées en les plaçant dans les angles du bâtiment ; les salles du jour doivent être plus ouvertes du côté du corridor.

Le corridor, bien éclairé, a une bonne largeur sans excès.

Le bâtiment des contagieux est aussi assez bien établi comme distribution, à l'exception des boxes de triage, qui ne sont pas bien compris. Les locaux dans les combles au midi devraient être plus éclairés. Au nord il y a trop de décrochements inutiles.

Le bâtiment du portier, bien placé, est bien aménagé, conformément au programme, sauf que la remise est placée près de la buanderie, ce qui ne constitue pas un défaut.

Le bâtiment de la buanderie est aussi bien compris, mais

c'est trop petit ; le séchoir couvert est trop fermé. Ce bâtiment devrait être placé plus à l'occident.

Au bâtiment du Lazaret, l'emplacement de la salle de bains, au sud, n'est pas avantageux ; autrement, cette construction est conforme au programme ; il en est de même pour la galerie de cure.

L'architecture des bâtiments principaux, bien étudiée, s'adapte très bien à la destination des dites constructions et à leur situation au-dessus de la ville.

Une charmante perspective, dessinée artistement, fait ressortir la disposition de l'entrée indépendante de la Polyclinique ; pour cette dernière, il y aurait lieu de revoir l'éclairage de ses locaux.

N° 2. *Orientation sud-est*. — Ce projet est étudié avec soins.

Dans le bâtiment principal, les hommes sont placés au 1^{er} étage et les femmes au 2^{me} étage, contrairement au programme. L'auteur indique les raisons qui lui ont fait faire cette modification et qui peut être une idée à examiner.

La Polyclinique n'est point heureusement distribuée ; il manque une désignation du bureau du médecin et un local pour pansements et instruments.

Le bâtiment des contagieux est bien distribué. Il y a une variante pour le rez-de-chaussée et le 1^{er} étage, consistant à placer les malades de la coqueluche et de la rougeole au rez-de-chaussée et les scarlatineux au 1^{er} étage. Le premier projet est l'inverse, conformément au programme.

Le bâtiment du portier est bien compris, celui de la buanderie est séparé ; la remise, la salle de culte et la morgue sont contenus dans un bâtiment spécial.

Le lazaret et la galerie de cure sont conformes au programme.

L'architecture a la simplicité et le caractère qui conviennent à ce genre d'établissements.

La perspective à vol d'oiseau de l'ensemble de ces constructions est très bien faite et dénote, chez son auteur, un beau talent d'aquarelliste.

(A suivre).

Nous reproduirons dans notre prochain numéro les principales planches des deux premiers projets primés.



Au moment de mettre sous presse, nous apprenons avec douleur le décès de Monsieur

Francis Isoz, architecte,

le dévoué président de notre Conseil d'administration.

Nous retracerons dans notre prochain numéro la carrière de M. Isoz et nous dirons les grands services qu'il a rendus à notre journal et à la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes dont il fut le président.

