

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 36 (1910)  
**Heft:** 8

## Vereinsnachrichten

### 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:** 30.06.2025

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

ges est trop loin de Chantepoulet. L'escalier conduisant au sous-sol encombre le quai de départ des lignes principales.

Les façades simples et pittoresques, avec essais de polychromie intéressants sont d'un caractère trop rustique. L'auteur n'a pas suffisamment tenu compte de l'ambiance urbaine. Cet édifice conviendrait mieux à une station de tramways de banlieue.

En ce qui concerne la station de Longemalle, le jury estime que la meilleure solution du problème posé consiste à donner à la façade sur rue du Rhône un certain développement de façon à permettre la création d'une salle d'attente allongée et peu profonde. Les locaux de vente trouvent leur place au centre et les W.-C. et urinoirs gagnent à être relégués dans la partie postérieure de l'édifice. A l'exécution, il sera certainement préférable de fermer les arcades sur rue du Rhône et de prévoir des dégagements latéraux de la salle d'attente de façon à mettre le public à l'abri des attaques de la bise.

L'étude du plan n'offrant pas de grandes difficultés, c'est principalement sur les qualités architecturales que le jury s'est basé pour procéder au classement des projets.

Après un premier examen il a éliminé un certain nombre de projets qui lui ont paru être insuffisants; ce sont les N<sup>os</sup> 4, 5, 9, 10, 12, 13, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 28, 31, 32, 33.

Au deuxième tour il a écarté les N<sup>os</sup> 1, 3, 6, 11, 26, 29, 35.

Les 10 projets qui ont été l'objet d'une étude plus détaillée sont les suivants: N<sup>os</sup> 2, 7, 8, 14, 16, 17, 25, 30, 34, 36.

N<sup>o</sup> 2. « *Les platanes* ». — Le plan comportant un seul corps de bâtiment sans annexe est clair et bien distribué. Seuls les locaux de vente font une légère saillie.

L'architecture extérieure manque d'aisance. L'avant-toit est trop saillant, le décrochement sur la face latérale est inutile. Les matériaux employés sont trop disparates. Les façades manquent d'unité. Le caractère de station urbaine est insuffisamment exprimé.

N<sup>o</sup> 7. « *Piolet* ». — Le plan en forme de T est bien approprié à la situation. Les locaux de vente ne devraient pas masquer la salle d'attente. Il serait mieux de les reporter en arrière et de donner à la salle un plus grand développement en façade, sans changer le plan.

L'architecture extérieure est bien adaptée au genre d'édifice. L'auteur a su conserver de robustes points d'appui tout en ménageant de spacieuses ouvertures. On pourrait simplifier certains détails de ferronnerie sur la face principale. Les façades latérales, avec leurs divisions simples et sévères font mieux ressortir les lignes élégantes et souples de la toiture.

N<sup>o</sup> 8. « *Tram 2* ». — Le plan prévoit deux corps de bâtiment, assez bien liés en élévation. La partie postérieure est réservée aux W.-C. La cabine téléphonique est bien placée. En ce qui concerne l'architecture extérieure, la variante seule mérite d'être analysée. Elle a de la simplicité et de la tenue. Les ouvertures traitées en frise sur un soubassement uni ne manquent pas de caractère. La silhouette du toit complète bien l'ensemble qui est un peu trop rustique.

N<sup>o</sup> 14. « *Stop* ». — Le plan est bon, mais trop allongé dans le sens perpendiculaire à la rue du Rhône. L'architecture de fer et verre manque d'originalité.

La protection des abords est par contre mieux étudiée que dans la plupart des projets présentés pour Longemalle.

(A suivre).

## Concours pour l'Hôtel de la Caisse d'Epargne, à Genève.<sup>1</sup>

Nous publions, aux pages 92 et 93, une reproduction des deux derniers projets primés, savoir le projet « Bridge » de MM. Boissonnas et Hensler, et le projet « Suk » de MM. Gambini, Leclerc et Guyonnet, tous architectes à Genève.

## Hôtel Royal, à Lausanne<sup>2</sup>.

On nous fait savoir que, non seulement l'ameublement, mais tous les travaux d'intérieur ont été exécutés par la maison Baillé, à Bâle.

## Société fribourgeoise des ingénieurs et architectes.

7<sup>me</sup> séance, du 18 février 1910.

Présidence de M. Gremaud, ingénieur cantonal, président.

Cette séance a été consacrée à l'étude du rapport de la commission sur le projet du règlement concernant la police des constructions dans la ville de Fribourg et à l'examen du projet des nouveaux statuts de la Société suisse des ingénieurs et architectes, etc.

## Société suisse des ingénieurs et architectes.

Aux membres de l'Association Suisse des Ingénieurs et Architectes.

Du 11 au 16 juillet 1910, aura lieu à Londres une conférence au sujet des plans de construction de villes, dessins, modèles, etc. Elle est placée sous la haute protection du roi d'Angleterre. Les membres de l'A. S. I. A. sont invités à prendre part à la conférence, par la société organisatrice, « The R. I. B. A. » (Institut royal des architectes anglais).

Le but de cette entreprise est l'étude des problèmes d'architecture que comportent l'embellissement et agrandissement continuels des villes.

La carte de participation coûte 26 francs (une livre sterling), elle donne le droit d'assister à toutes les séances, réunions, visites, etc., et de recevoir gratuitement les brochures qui ont rapport à la conférence.

Dans l'intérêt même de la chose, il serait à souhaiter que beaucoup de membres de l'A. S. I. A. profitent de l'invitation à cette intéressante conférence.

Les inscriptions doivent être adressées au secrétariat de l'A. S. I. A., Seidengasse 9, à Zurich, où l'on recevra également tous les renseignements désirés.

Zurich, le 8 avril 1910.

Pour le comité central de l'A. S. I. A.

Le vice-président: Le secrétaire:

F. BLUNTSCHLI.

H. PETER.

<sup>1</sup> Voir N<sup>o</sup> du 25 mars 1910, page 66.

<sup>2</sup> Voir N<sup>o</sup> du 10 avril 1910, page 80.

*Aux membres de la Société Suisse des Ingénieurs  
et Architectes.*

Conformément à la décision de l'assemblée des délégués du 4 septembre 1909, le secrétariat de Zurich a été ouvert, et M. l'ingénieur A. Härry a été élu comme secrétaire.

Nous prions donc les membres et comités des sections de la société de vouloir bien adresser directement au Secrétariat, 9, Seidengasse, à Zurich, toutes les communications qui concernent la société.

Pour le comité central de la S. S. I. A.

*Le président : Le secrétaire :*

G. NAVILLE. H. PETER.

## BIBLIOGRAPHIE

**Progrès réalisés dans la construction des turbines Brown, Boveri-Parsons.** — Une brochure de 32 pages et 37 figures.

Ces progrès portent, en résumé, sur les points principaux suivants :

1° Une réduction très sensible des consommations de vapeur pour tous les modèles de turbines système Brown, Boveri-Parsons, due aux perfectionnements apportés aux aubages, d'après les résultats de longs et minutieux essais.

2° La création d'un nouveau modèle de turbine combinée qui, dans certains cas, surpasse la turbine à réaction pure au point de vue économique, tout en ayant une longueur plus réduite que cette dernière, ce qui diminue l'encombrement et les frais d'installation.

3° La création de nouveaux modèles de 1250 à 3000 kw., à la vitesse de 300 tours à la minute, très économiques comme consommation de vapeur et comme frais de premier établissement.

4° La création d'un nouveau mode d'admission de la vapeur par tuyères s'ouvrant et se fermant automatiquement selon la charge, mode d'admission qui permet d'obtenir des consommations de vapeur très réduites aux faibles charges.

5° La création d'un nouveau système de distribution très simple avec servo-moteur actionné par l'huile sous pression du graissage central, dont le plus grand avantage est de provoquer l'arrêt du groupe si le graissage ne se fait pas régulièrement.

6° La création de modèles spéciaux de turbines à contre-pression, ou avec prise de vapeur à basse pression, ou encore à deux vapeurs, etc., pour les installations où l'on a besoin à la fois d'énergie électrique et de vapeur pour le chauffage.

Des modèles combinés très économiques ont été étudiés spécialement pour les brasseries, les fabriques de chocolat, pour les parqueteries, avec séchoirs à vapeur, etc., etc.

En combinaison avec des installations de vapeur à basse pression, pour le chauffage et la cuisson, etc., ces modèles permettent même pour 100 à 200 HP, d'obtenir une force motrice très économique, ainsi que nous avons pu nous en rendre compte par l'établissement de plusieurs unités de cette importance. Les frais d'installation sont peu élevés et ceux d'entretien minimes.

Il est à noter que les améliorations dont il est question dans cet opuscule ont reçu la sanction de la pratique et qu'elles ont donné de bons résultats en marche industrielle de longue durée.

**Handbuch für Eisenbetonbau**, par le Dr ing. F. von EM-PERGER. Vol. IV, *Wasserbau*. 283 pages et 817 fig. Editeurs : W. Ernst & Fils, Berlin. — Prix : broché 14 Mk., relié 16.50 Mk.

Le nouveau volume de cette encyclopédie du béton armé s'occupe plus spécialement des constructions hydrauliques.

M. Otto Schulze, professeur à l'Ecole technique de Danzig et auteur des quatre premiers chapitres, expose successivement les matières suivantes :

I. Protection des berges des canaux et rivières, ainsi que des rivages de la mer. Construction des quais, brise-lames, jetées, débarcadères.

II. Ecluses.

III. Phares, cales, docks flottants, chalands.

IV. Barrages en rivières et chambres de turbines.

Le cinquième chapitre, par M. l'ing. L. Kauf, est une revue rapide des méthodes de construction des grands barrages en terre, maçonnerie, béton ou béton armé ; c'est dire que l'auteur a élargi son programme et ne s'occupe plus exclusivement de ce dernier matériau ; nous ne nous en plaignons pas, bien au contraire. Ce chapitre renferme des détails intéressants sur la construction hydraulique de barrages en terre, ainsi que sur les barrages courbes en maçonnerie et leur mode de calcul.

Le volume est copieusement illustré et ses deux parties principales suivies d'une bibliographie. Les exemples donnés ne sont pas tous nouveaux et la plupart nous sont connus par les publications techniques ; il n'en est pas moins très utile de les trouver réunis.

En résumé, cet ouvrage rendra de grands services aux ingénieurs ayant à s'occuper de travaux analogues.

N. S.

## Tunnel du Loetschberg.

Longueur : 14 536 m.

### Etat des travaux au 31 mars 1910.

| Galerie de base.                          | Côté Nord Côté Sud |             | Total<br>des 2<br>côtés |
|-------------------------------------------|--------------------|-------------|-------------------------|
|                                           | Kandersteg         | Goppenstein |                         |
| Longueur au 28 février 1910 . . . . .     | m. 4148            | 5115        | 9263                    |
| » au 31 mars 1910 . . . . .               | » 4400             | 5257        | 9657                    |
| » exécutée en mars 1910 . . . . .         | » 252              | 142         | 394                     |
| Température du rocher à l'avancement. °C. | 15,6               | 32,4        | —                       |
| Volume d'eau sortant du tunnel . l.-sec.  | 157                | 60          | —                       |

### Observations.

*Côté nord.* — La galerie de base a traversé le granit de Gastern enfermant de nombreux lambeaux de schiste à biotite. Des filons d'aplite traversent en grand nombre cette zone dont les fissures changent rapidement.

On a percé à la perforation mécanique, avec 4 perforatrices à percussion système Meyer en fonction, 252 m. de galerie de base, ce qui donne un progrès moyen de 8,69 m. par jour de travail.

*Côté sud.* — La galerie de base a traversé le granit de Gastern en partie composé de pegmatite et d'aplite. Cette roche granuleuse est sans direction bien définie. Les fissures de séparation changent fréquemment.

142 m. de galerie de base ont été percés à la perforation mécanique, ce qui donne un progrès moyen de 4,73 m. par jour de travail. 4 perforatrices à percussion système Ingersoll étaient en marche.