Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 28 (1902)

Heft: 21

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

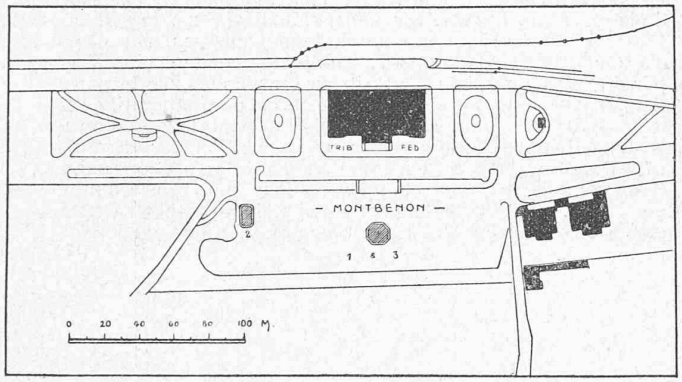
Download PDF: 11.07.2025

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

Le programme de concours prévoyait qu'il ne serait pas décerné de prix et que l'auteur du projet mentionné en premier serait chargé de l'exécution du travail.

Le kiosque devait avoir une surface suffisante pour contenir 100 musiciens environ et pouvoir être exécuté avec une somme de Fr. 10,000 au maximum, y compris les honoraires de l'architecte. L'emploi de matériaux résistant aux intempéries était recommandé.

Le Jury chargé d'examiner les projets était composé de MM. Aug. Gaillard, municipal, Th. van Muyden, architecte à Lausanne, et E. Quillet, architecte à Vevey.



Plan de situation.

Nous reproduisons ci-dessus le plan de situation où est figuré l'emplacement du kiosque des trois meilleurs projets.

Les tramways à Zurich.

Dans l'un de ses derniers numéros la *Nouvelle Gazette de Zurich* fournit d'intéressantes indications concernant l'histoire des tramways zurichois.

Nous croyons bien faire en les résumant ici à l'usage de nos lecteurs.

La première demande de concession date de 1864 déjà. Dans son rapport sur cette question, M. Burkli-Ziegler, alors ingénieur de la ville, exprimait l'avis que la création de tramways serait un bienfait pour la généralité du public et qu'elle contribuerait certainement à l'augmentation de la circulation.

Il paraît cependant que les conclusions de ce rapport ne furent pas prises en sérieuse considération.

Néanmoins le *statu quo* ne pouvait durer ; il était urgent, en effet, de relier d'une façon ou d'une autre les communes suburbaines avec la gare, notamment le quartier de Riesbach, qui se prolonge fort loin le long de la rive droite du lac.

A défaut d'un tramway on organisa en 1867, puis de nouveau en 1869 et 1870, un service d'omnibus entre la gare centrale et Tiefenbrunnen (Riesbach), soit sur un parcours de plus de 3 km. Quoique subventionnée par la commune de Riesbach, ainsi que par des particuliers, cette entreprise n'était cependant pas viable ; elle ne pouvait suffire aux besoins de la circulation et les frais d'exploitation étaient trop élevés par rapport à la capacité de transport.

La question de la création d'un moyen de circulation moins primitif fut reprise en 1876 par les autorités mêmes. MM. les ingénieurs A. Burkli-Ziegler et Huber-Werdmuller, chargés de l'étudier à nouveau, déposèrent en 1877 un rapport circonstancié démontrant qu'il était dans l'intérêt de la ville et des communes suburbaines de créer un réseau de tramways établi sur des bases rationnelles de tracé et d'exploitation. Ce réseau, d'après le dit rapport, devait être construit par les communes intéressées, l'exploitation par contre abandonnée à une compagnie fermière qui, en cas de déficit, aurait été subventionnée par les communes.

Grâce à certaines résistances et à ce que le public se rendait peu compte de l'utilité de cette innovation pour le développement de Zurich, ce n'est qu'en 1881 que l'on put songer à sa réalisation.

A cette époque les communes réunies de Zurich, Riesbach, Enge et Aussersihl offrirent par voie de concours la concession des tramways sur leur territoire ; mais comme elles refusaient toute participation financière il ne se trouva personne dans le pays pour assumer les risques de cette entreprise, devisée à Fr. 800,000.

Au nombre des offres parvenues de l'étranger, l'une des plus favorable était celle de MM. Meston & Co, à Londres ; ils offraient de construire le réseau projeté et de le livrer prêt à être exploité pour une somme à déterminer pouvant varier entre 800 et 900 mille francs ; ils s'engageaient, en outre, à souscrire des actions jusqu'à concurrence de la moitié du capital nécessaire, par contre, ils se réservaient trois sièges sur sept dans le Conseil d'administration.

Ces offres témoignant d'une belle confiance dans l'avenir de l'entreprise produisirent, semble-t-il, un revirement de l'opinion dans le public.

Au lieu des Fr. 400,000 qu'on lui demandait, il souscrivit la totalité du capital, soit Fr. 850,000.

Le 16 mai 1882 MM. Meston & Co commencèrent la pose des rails ; dans le courant du mois de septembre de la même année le travail était achevé et livré à l'exploitation.

Ce premier réseau, avec voitures traînées par des chevaux, comprenait les lignes suivantes :

Tiefenbrunnen-Gare centrale, Gare centrale-place de la Parade-Stockgasse (Enge) ; puis la ligne transversale : Helmhausplace de la Parade-Cimetière central (Aussersihl).

D'emblée, les résultats obtenus furent satisfaisants, notamment en 1883, année de l'exposition nationale.

Dès 1882 à 1897, année du rachat par la ville, le réseau n'a subi qu'une insignifiante augmentation ; depuis lors, par contre, il a presque triplé et l'énergie électrique a remplacé partout la force animale.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu de la marche de l'entreprise dès son début jusqu'à la fin de 1891.

Années.	Longueur du réseau. km.	Km.-voitures.	Nombre de voyageurs.
1883	8,6	673,824	3,365,028
1884	8,6	707,421	2,368,382
1885	8,6	727,607	2,370,527
1886	8,6	717,556	2,333,362
1887	8,6	716,465	2,029,225
1888	8,6	730,720	2,222,320
1889	8,6	738,150	2,575,825
1890	8,6	744,442	2,784,932
1891	8,6	779,173	3,046,662
1892	8,6	861,584	3,484,082
1893	8,6	978,807	3,957,090
1894	8,89	1,054,607	4,616,232
1895	8,89	1,072,362	4,887,842
1896	8,89	1,087,416	5,075,187
1897	13,41	1,667,363	6,812,423
1898	16,03	1,807,995	7,574,924
1899	19,13	2,389,742	9,751,743
1900	22,55	2,350,438	9,773,246
~~1910~~ 1901	22,55	2,755,697	10,818,646

Années.	Recettes totales.	Excédent des recettes.	Capital engagé.
1883	405,731.—	139,586.30	966,500.—
1884	289,559.15	54,076.40	966,500.—
1885	289,046.55	51,516.09	966,500.—
1886	287,703.55	39,180.87	966,500.—
1887	279,076.75	53,422.25	966,500.—
1888	299,475.30	61,495.—	966,500.—
1889	346,408.40	84,958.24	966,500.—
1890	374,780.55	86,186.46	966,500.—
1891	409,172.95	94,957.57	966,500.—
1892	463,372.30	94,284.29	1,000,000.—
1893	525,229.30	133,512.19	1,000,000.—
1894	604,643.70	148,419.87	1,000,000.—
1895	639,309.50	213,312.95	1,000,000.—
1896	665,201.90	231,872.54	1,000,000.—
1897	910,914.60	256,584.09	2,482,153.83
1898	1,003,541.55	242,059.81	3,536,031.35
1899	1,233,328.60	227,978.46	4,498,163.75
1900	1,237,073.80	274,735.72	7,391,890.32
1901	1,390,329.20	441,452.23	7,868,605.25

Pour 1892 les résultats sont connus jusqu'au 1er septembre ; ils accusent 8,049,331 voyageurs, soit 85,739 de plus que pour la période correspondante de 1901 et Fr. 1,039,258 de recettes, en augmentation de Fr. 5255 sur les huit premiers mois de l'année précédente. R.

M. Samuel **KÉSER-DORET**, le doyen des architectes vaudois vient de succomber, le 16 de ce mois, après quelques jours seulement de maladie, à l'âge de quatre-vingt-neuf ans.

Originaire du canton d'Argovie, le défunt, après avoir séjourné plusieurs années à Munich, à Paris et à Rouen, s'était fixé à Vevey vers 1840 ; il y avait trouvé une seconde patrie à laquelle le rattachaient du reste d'étroits liens de famille, ainsi qu'une assez nombreuse clientèle.

Le nom de M. Késer-Doret restera attaché à la construction de la charmante église russe de Vevey ; sans doute les plans d'ensemble lui avaient été envoyés de Russie, mais il a pourvu à tous les détails d'une exécution irréprochable, avec la conscience et les soins du détail qui le caractérisaient.

Mentionnons encore au nombre des constructions élevées par notre confrère le théâtre de Vevey, les chapelles des Eglises libres de Vevey, de Corsier et de Bex, l'hôtel Clerc à Martigny, ainsi que bon nombre de maisons particulières soit à Vevey même, soit à Montreux ou en Valais.

En 1898, croyons-nous, il a restauré le temple de Villeneuve ; ce fut son dernier travail.

Officier du génie, M. Késer a fait en cette qualité la campagne du Sonderbund ; il en était certainement l'un des derniers survivants.

Beaucoup de nos confrères, Vaudois ou Suisses d'autres cantons, ont fait leur stage chez celui qui n'est plus ; ainsi que l'auteur de ces lignes, ils lui gardent tous sans doute un précieux et reconnaissant souvenir. R.

Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes.

Séance du 11 octobre 1902.

Présidence de M. J.-J. Lochmann, au café du Musée, à Lausanne.

A l'ouverture de la séance, après la lecture du procès-verbal, il a été présenté trois nouveaux candidats, qui seront reçus dans la prochaine réunion, si aucune opposition n'intervient d'ici là.

Le président relate, avec des détails circonstanciés, le travail fait par le Comité pendant l'été, saison où la Société n'a pas de séances.

1° Le Comité a eu six séances.

2° Nos nouveaux statuts ont été présentés au Comité central suisse et adoptés ; ils ont été expédiés à tous les membres de notre Société.

3° La Société a été inscrite au Registre du Commerce.

4° Le concours de la Tour-de-Peilz pour un collège a occupé notre Comité, qui a écrit à cet effet à qui de droit et obtenu un résultat favorable.

5° Quant à la Bibliothèque, on n'est pas encore arrivé à un règlement définitif, mais il a été cependant fixé que les membres peuvent la consulter deux fois par semaine, de 5 à 7 h. du soir.

6° La « Liste des membres » a été corrigée et publiée à nouveau.

7° M. Deluz, ingénieur, a bien voulu accepter d'être notre délégué au Congrès international de Navigation à Dusseldorf, où il se rendait déjà.

8° Bauernhaus.— Il y a eu lieu de refaire une planche qui ne pouvait être acceptée. Le Comité central s'en est chargé moyennant 150 fr. ; ce sera notre dernière contribution à cette publication.

9° L'assemblée des délégués de la Société suisse a eu lieu à Berne le 25 mai 1902 ; nos délégués étaient :

MM. J.-J. Lochmann, ingénieur, président.
H. Verrey, architecte.
A. Dommer, ingénieur et professeur.
A. van Muyden, ingénieur.
P. Schenk, ingénieur.
A. de Blonay, ingénieur à Berne.

Notre section a été désignée comme vérificateur des comptes de la Société suisse pour 1902. Elle est la seconde en nombre des sections de la Suisse.

10° Il nous a été demandé de contribuer à la reconstruction de la maison « Treib », reconstruction devisée à la somme de 43,000 fr. Comme section nous ne le pouvons pas, n'ayant point d'argent. MM. Isoz et Dufour, architectes, veulent bien s'occuper de voir ce que l'on pourrait faire par une souscription particulière ; ils nous feront des propositions en temps utile.

11° Il a été nommé une commission pour l'étude d'un projet de « Règlement de police pour l'exécution des travaux en béton armé », question à l'étude dans toutes les sections suisses. Cette commission, pour ce qui nous concerne, a été composée de MM. A. van Muyden, ingénieur, président, Guiger de Prangins, ingénieur en chef, Ed. Chavannes, ingénieur en chef, L. Bezencenet, architecte, Isoz, architecte, Vautier, ingénieur, Bosset, professeur, Dommer, professeur, secrétaire, de Mollins, de Vallière et Muret, ingénieurs. Elle aura à nous faire rapport en décembre, pour que nous puissions, pour la fin de l'année, envoyer nos propositions au Comité central.

12° La Société a été invitée à prendre part à une visite inaugurale de la gare de Bel-Air (Compagnie L.-O.), à Lausanne.

13° Le Comité a fixé les dates de nos séances pour 1902-1903, comme suit :

1902. — Samedi 11 octobre, à 8 heures du soir.
» 8 novembre, à 8 »
» 29 » à 8 »
» 13 décembre, à 8 »
1903. — Samedi 10 janvier, à 8 »
» 7 février, à 8 »
» 7 mars, à 8 »

Assemblée générale : Samedi 21 mars 1903, à 8 heures du soir.

Les séances auront lieu, jusqu'à nouvel avis, au café du Musée, rue Haldimand, 1er étage, à Lausanne. — Une circulaire spéciale indiquera l'ordre du jour de chaque séance.

Il est communiqué que, pour ces séances, nous nous sommes assuré le concours des conférenciers suivants :

MM. A. Næf, architecte et archéologue cantonal.
Lugeon, professeur à l'Université de Lausanne.
Paschoud, ingénieur.
Th. van Muyden, architecte.
Bosset, professeur.
Schardt, professeur à l'Académie de Neuchâtel.

Enfin, disons que nous sommes en instances auprès de M. Elskes, ingénieur à Berne, pour une séance, et que nous espérons obtenir une réponse favorable.

La conférence de M. Næf, sur le Château de Chillon, a eu lieu dans cette première séance. Elle fut très intéressante et nous fit suivre cette construction, dès les temps les plus reculés à nos jours. Ce travail, fort bien documenté, était appuyé par de très beaux dessins et de superbes photographies. Cette causerie archéologique relatant l'histoire de notre plus beau château a vivement intéressé l'auditoire.

Concours pour un bâtiment d'archives, à Neuchâtel.

Voici le résultat du premier concours :

Le Jury, réuni les 27 et 28 octobre, a procédé à l'examen des 49 projets présentés et a retenu, pour prendre part au concours définitif restreint, les cinq projets désignés par les devises suivantes :

1° Cachet rouge sur ruban tricolore neuchâtelois.
2° R. C. N.
3° 15, X, 1902.
4° Croix blanche, avec ces mots : Octobre 1902.
5° Akropolis.

Les noms des auteurs restent inconnus, le second concours étant, comme le premier, anonyne. L'exposition des 49 projets se fera dans la galerie Léopold Robert, du 31 octobre au 7 novembre.

Lausanne. — Imprimerie H. Vallotton & Toso, Louve, 2.