Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 29 (1903)
Heft: 23

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: 14.07.2025

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

C'est à la suite des nombreux articles de journaux au sujet de la construction de la route des Alpes, et principalement du raccordement de celle-ci avec la place du Tilleul, que la Société des Ingénieurs et Architectes a cru devoir prendre position dans cette question, et la faire figurer aux tractanda de cette première séance.

La Direction de l'Edilité de la ville de Fribourg a bien voulu mettre à la disposition de la Société la maquette et les plans d'exécution du projet adopté par les autorités compétentes et qui donne lieu aujourd'hui de la part des esthètes à des récriminations.

La discussion a porté principalement sur la question de savoir si le raccordement de cette route avec la place du Tilleul, tel que le comporte le projet adopté, est défectueux, comme on veut bien le dire, au point de vue technique et esthétique [1].

La discussion a été très animée. On a beaucoup parlé des avantages et des inconvénients que présentent les deux tracés en présence.

Les avis se sont partagés, toutefois la grande majorité des membres est partisan du projet adopté.

Les deux résolutions suivantes ont été mises aux voix :

1° La Société des Ingénieurs et Architectes, après avoir pris connaissance des diverses opinions émises par ses membres dans sa séance du 30 novembre 1903, au sujet de la partie inférieure du tracé de la route des Alpes et du raccordement au Tilleul, décide qu'elle se rallie à l'idée d'une expertise confiée à des ingénieurs et architectes étrangers au canton, mais appuie dans sa majorité le projet approuvé par les autorités compétentes ;

2° La Société des Ingénieurs et Architectes, après avoir entendu la discussion du projet de raccord de la route des Alpes avec le Tilleul, décide de prier le Conseil communal de soumettre cette solution à une nouvelle étude.

La première proposition a été adoptée par 14 voix contre deux.

La deuxième proposition a obtenu deux voix.

[1] Voir *Schweizerische Bauzeitung*, n° 22, novembre 1903.

Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes.

2e séance ordinaire du 28 novembre 1903, au café du Musée.

Présidence de M. Isoz, président.

La séance est ouverte à 8 $^1/_2$ h. en présence de 29 membres.

Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

M. Aubert, ingénieur-électricien, à Penthalaz-Cossonay, est proclamé membre des Sociétés vaudoise et suisse.

M. Walther Cornaz, ingénieur-constructeur, est présenté comme candidat par MM. Cornaz, ingénieur, directeur de la Compagnie générale de navigation, et Louis Bron, ingénieur.

M. Em. Gaillard, ingénieur et professeur, fait une intéressante conférence, très documentée et illustrée de nombreuses projections lumineuses. Le sujet traité était la traction électrique et spécialement les essais à 200 km. à l'heure. Ce travail sera publié dans le *Bulletin technique*.

La séance est levée à 10 $^1/_2$ h.

Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne et Association amicale de ses anciens élèves. A³. E². I. L.

Fête du Cinquantenaire 1853-1903.

Monsieur et cher camarade,

Nous vous convions à participer à la fête organisée par l'Ecole d'Ingénieurs et ses anciens élèves, pour commémorer le cinquantième anniversaire de sa fondation. Vous trouverez d'autre part le programme de cette solennité.

Certains que vous saisirez avec empressement cette occasion de retrouver d'anciens camarades et de prouver une fois de plus votre attachement à notre vieille Ecole, nous vous disons à bientôt, en vous priant de nous retourner la carte d'inscription, signée, avant le 15 décembre.

Agréez, Monsieur et cher camarade, nos salutations cordiales.

La Commission du Cinquantenaire :

Le Président, A. Dommer. — *Le Secrétaire,* E. Gaillard.

P.-S. — On est prié de ne pas oublier son insigne.

Programme de la fête.

Samedi 19 décembre.

JOURNÉE OFFICIELLE

9-10 h. 30. — Réception des invités et des membres du dehors au Café Vernier, à la Cité.
Distribution des cartes de fête.
10 h. 30. — Séance solennelle dans la salle du Grand Conseil.
1 h. — Banquet au Casino-Théâtre.
5-7 h. — Visite à l'Usine de Pierre-de-Plan.
8 h. — Commers à la Maison du Peuple, organisé par les élèves de l'Ecole.

Dimanche 20 décembre.

EXCURSION ORGANISÉE PAR L'ASSOCIATION AMICALE DES ANCIENS ÉLÈVES

9 h. 15. — Départ de Lausanne.
9 h. 37. — Arrivée à Vevey.
Visite au Pont de Fenil (ligne Vevey-Châtel-St-Denis).
11 h. 07. — Départ de Vevey.
11 h. 35. — Arrivée à Territet.
1 h. — Déjeuner au Caux Palace Hôtel.
5 h. — Rentrée à Territet.
5 h. 16. — Départ pour Lausanne.

Prix de la carte de fête pour la première journée, Fr. 10.—.

Dans ce prix est compris un exemplaire de l'*Album du Jubilé*.

Prix de la carte de fête pour la seconde journée, Fr. 6.—.

Ce prix ne comprend pas le transport Lausanne-Territet et retour.

Les prix ci-dessus ne comprennent pas le logement. La Commission des logements, installée à la gare de Lausanne le 19 décembre, de 9 à 10 h. du matin, distribuera des cartes de logement aux participants qui en feront la demande.

CONCOURS

Construction de trois ponts sur le Nil, au Caire.

La ville du Caire, dont la population atteint environ 600 000 habitants sur une superficie de 1600 hectares, est située presque totalement sur la rive droite du Nil.

Elle n'est reliée à la rive gauche que par deux ponts : l'un pour la double ligne de chemins de fer de la Haute-Egypte, la future ligne du Cap au Caire, avec deux passerelles en encorbellement pour piétons ; l'autre, un pont-route de 406 m. de long, à poutres droites en treillis de 4 m. de hauteur, avec portées de 50 m. Ce dernier a une largeur de 11m,40 d'axe en axe des deux maîtresses-poutres et possède, à son extrémité droite, une partie tournante de 64 m. de long.

Or, depuis quelques années, la ville prend un développement considérable et, suivant la loi presque générale des villes, elle tend à s'accroître vers l'Ouest, de sorte que le pont actuel, avec ses 8 m. de chaussée seulement, devient insuffisant pour assurer le trafic entre les deux rives. En outre, la partie tournante qui, depuis 1870, s'ouvre chaque jour, présente des symptômes de fatigue.

Pour ces divers motifs, les Services de la Ville ouvrent un concours international en vue de l'étude de trois ponts dont les dimensions répondront aux exigences actuelles de la ville et permettront en outre, par leurs emplacements, de mettre en valeur une des îles les plus verdoyantes du Nil.

Description des ouvrages.

Les trois ponts auront des longueurs de 535 m., 83 m. et 67 m.

Les principales conditions de concours sont les suivantes[1] :

Délai de présentation des projets : 1er février 1904.

Largeur des ouvrages : Petits ponts, 15 m., dont 12 m. de chaussée ;

Grand pont, 20 m., dont 15 m. de chaussée.

Ce dernier devra présenter à sa partie droite une travée tournante donnant deux passages libres de 20 m., ou un passage de 40 m., pour la navigation.

Charges d'épreuves : Poids mort : 400 kg./m² sur toute la surface des ouvrages.

Charges mobiles : Deux trains de tramways ou un rouleau compresseur de 20 tonnes sur la partie occupée par les deux voies, le reste de la chaussée étant parcouru par des files de tombereaux de 6 tonnes.

Coefficients de travail : Acier doux, max. 8,5 kg./mm².

Maçonneries . . . . . 10 kg./cm².
Pression sur le sol . . . . . 6 »

Ces ponts, dont le plus grand devra présenter un cachet monumental et laisser vue libre entière sur le fleuve, comme conditions sine qua non, ne manqueront pas d'attirer l'attention des grandes industries européennes et américaines.

[1] Le cahier des charges peut être retiré au Ministère des Travaux publics, contre paiement d'une somme de Fr. 40.

Maisons ouvrières à Genève.

Article premier. Le Conseil administratif ouvre un concours pour la construction d'un groupe de maisons ouvrières, sur les terrains de l'ancienne campagne Oltramare, rue des Grottes.

Art. 2. Sont admis à concourir, les architectes suisses et les architectes étrangers établis en Suisse.

Art. 3. Il sera délivré à MM. les architectes qui en feront la demande, un plan de situation indiquant l'emplacement disponible.

Les concurrents auront la faculté de proposer toute utilisation qu'ils jugeront convenable, en respectant les droits acquis.

Art. 4. Sur la parcelle située à l'angle des rues Louis Favre et du Midi, les constructions ne pourront avoir qu'un rez-de-chaussée et deux étages, comme les maisons contigues existantes.

Sur tout le reste du terrain on pourra élever des constructions ayant un rez-de-chaussée et trois étages.

Les logements ouvriers à créer seront de deux et de trois pièces ; exceptionnellement de une et de quatre pièces, les cuisines étant comptées comme une pièce.

Chaque logement devra être muni d'un W.-C.

Quelques immeubles pourront, à titre exceptionnel, être aménagés en magasins de rez-de-chaussée.

Il n'y aura qu'un concierge pour l'ensemble des maisons à construire.

Art. 5. MM. les concurrents devront se conformer aux lois et règlements en vigueur et spécialement au règlement d'application de la loi du 15 juin 1895.

Art. 6. MM. les concurrents devront présenter :

1° un plan de situation à l'échelle de 0,005 par mètre, indiquant les bâtiments, les canalisations et les voies d'accès. Ce plan sera accompagné des cotes et indications nécessaires pour en faciliter l'intelligence.

2° les plans de chaque étage, les différentes façades, une coupe verticale indiquant les hauteurs d'étages seront à l'échelle de 0,01 par mètre.

3° un mémoire indiquant sommairement le système de construction, la surface bâtie de chaque immeuble, et le nombre des pièces.

Le coût des projets sera pris en considération par le Jury.

Art. 7. Le Jury, nommé par le Conseil administratif de la ville de Genève, se compose de sept membres, dont un Conseiller administratif. Trois des membres sont désignés par la Société des Ingénieurs et Architectes, les trois autres par le Conseil administratif.

Art. 8. Le Conseil administratif met à la disposition du Jury une somme de 2000 fr. pour être répartie entre trois au moins des auteurs des projets jugés les plus satisfaisants.

Art. 9. Les pièces de chaque projet porteront une devise ou un signe reproduit sur le pli cacheté contenant le nom et l'adresse de son auteur.

Art. 10. Les projets devront être déposés avant le 31 mars 1904 à midi, à l'Hôtel municipal, sous peine de nullité.

Art. 11. Les projets primés deviendront la propriété de l'Administration municipale, qui se réserve toute liberté quant à l'usage qu'elle en fera au point de vue de l'exécution.

Dans le cas où un projet serait textuellement exécuté, son auteur, s'il n'est pas chargé de son exécution, sera mis au bénéfice des honoraires afférents à ce projet, prime déduite.

Art. 12. Les projets présentés au concours seront exposés publiquement pendant trois jours, après le prononcé du Jury.

Art. 13. Les projets non primés devront être retirés dans le délai de quatre semaines dès la clôture de l'exposition. Passé ce délai, le Conseil ouvrira les enveloppes des projets non réclamés et les retournera aux adresses indiquées.

Comme suite à l'art. 4 de ce programme, les concurrents sont invités à interpréter le § 3 en ce sens que, dans l'idée du Conseil administratif, il pourra être intercalé dans le quartier ouvrier proprement dit quelques maisons dont les rez-de-chaussée et premiers étages seraient destinés à une classe plus aisée de la population. L'architecture extérieure et la distribution des immeubles devront être traités en conséquence.

Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'Ingénieurs de Lausanne.
A³ E² I L

Demandes et offre d'emploi.

Jeune ingénieur, ayant quelque pratique, demande emploi. (3)

Jeune ingénieur-constructeur (diplômé en 1903) cherche occupation de suite. (4)

Une fabrique d'huiles de la Suisse romande désire un *ingénieur* pour s'occuper plus particulièrement de la partie commerciale, correspondance, établissement de catalogues, etc. La connaissance de la langue allemande est exigée. (5)

Adresser les offres à M. A. Dommer, ingénieur et professeur, président de l'Association, Gai Coteau, Lausanne.

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