Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 49 (1923)

Heft: 17

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: 15.07.2025

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

satisfaire pour exécuter ce fameux aménagement « intégral » et il tire de son étude les « conclusions » suivantes :

« En résumé, le programme inscrit dans la loi du 27 mai 1921 est très séduisant et il serait à désirer qu'on pût le réaliser tout de suite dans son intégralité. Mais si, comme cela est à craindre, il est reconnu nécessaire, pour tenir compte de certaines impossibilités pratiques, de n'entreprendre cette réalisation que par étapes, il semble qu'on devrait adopter au début les directives suivantes :

» Pour le Bas-Rhône (en aval de Lyon) maintenir et perfectionner dans la mesure du possible la navigation en laissant de côté pour le moment l'aménagement des forces motrices et s'adressant, pour se procurer l'énergie hydraulique désirable, aux affluents du Rhône.

» Pour le Haut-Rhône, au contraire, entrer résolument dans la voie de l'aménagement des Forces motrices, mais en prenant dans la mesure du possible, toutes les dispositions pour que la navigation puisse être installée lorsqu'on en reconnaîtra l'utilité.

» Je me rends bien compte que ces conclusions qui paraîtront décevantes à beaucoup peuvent être discutées et combattues. Je voudrais seulement appeler l'attention sur le danger qu'il peut y avoir à se laisser séduire par un programme théoriquement parfait, satisfaisant entièrement notre esprit de logique et de système, mais destiné à rencontrer dans la pratique de grosses difficultés. N'est-il pas préférable d'envisager résolument celles-ci d'avance, plutôt que de les trouver subitement en face de soi à l'heure où commencera la réalisation ? Certainement, ces grands programmes, que nous affectionnons en France, ont leur utilité, qui est de donner à notre marche un but précis et de nous éviter bien des erreurs et des fausses manœuvres. Mais ils ont aussi leurs dangers parce que nous sommes invinciblement portés à croire qu'étant parfaits dans la forme ils doivent l'être aussi dans l'exécution et alors ou bien nous exécutons trop de travaux ou des travaux mal adaptés aux besoins qu'ils ont à satisfaire (c'est ce qui est arrivé pour le programme Freycinet), ou bien nous nous trouvons dans l'impossibilité de faire l'effort nécessaire pour réaliser un programme trop vaste, et nous ne faisons rien, ni les travaux vraiment justifiés et urgents ni les autres ; — c'est ce qui pourrait être à craindre pour le programme du Rhône.

» La sagesse consisterait à choisir dans ce programme ce qui est d'une réalisation sûre, pratique et sans danger et qui doit donner dès l'abord des avantages incontestables et à en entreprendre immédiatement la réalisation en soumettant le reste à un examen plus approfondi. »

Mise en valeur des chutes d'eau du Pays de Bade.

La *Schweizerische Wasserwirtschaft* du 25 juin dernier publie un rapport bien documenté sur les résultats du concours organisé par la *Badische Landes-Elektrizitätsversorgung A. G.* pour l'étude de l'aménagement des forces hydrauliques du sud de la Forêt-Noire, visant une puissance de quelque 250 000 kW, dont le facteur essentiel est le lac de Schluch, situé près de Waldshut, à 600 m. au-dessus du Rhin et capable d'une accumulation de 100 millions de m³ au moyen d'une retenue de 30 m. Le jury, dans lequel figurait un ingénieur suisse M. Demmel, de Baden, a attribué le premier prix à la Société anonyme *Buss*, à Bâle, dont le projet est analysé, à l'aide de tableaux et de nombreux dessins, dans le numéro cité plus haut de la *Schweiz. Wasserwirtschaft*. Le même numéro du même périodique contient aussi une intéressante étude de M. *H. Stoll* ingénieur-conseil, à Berne, sur *Wasserwirtschaftsplan des obern Aaregebietes bis zum Bielersee.*

Le bronze « Coronium ».

Ce nouvel alliage, dont ni la composition ni le procédé de fabrication ne sont connus avec précision, contiendrait 16 parties de cuivre pour 3 de zinc et 1 d'étain et présente, à l'état coulé en sable, les caractéristiques suivantes :

Résistance courante à la traction	25 à 28 kg/mm²
Allongement courant, mesuré sur 5 cm. . .	25 %
Rapport de la charge à la limite d'élasticité à la charge de rupture	0,6
Striction	25 %
Dureté Brinell	85 à 90
Poids spécifique	8,9

Si l'usinabilité du laiton est représentée par 80, celle du « Coronium » l'est par 100.

Le « Coronium » peut être laminé à froid en tôles très minces, être étiré en barres et en tubes et, en général, être forgé facilement. Des éprouvettes prélevées sur des barreaux laminés, de $^5/_8$ de diamètre, ont donné :

Résistance à la traction	55 kg/mm²
Allongement (mesuré sur 5 cm.)	58 %
Striction	60 %

La résistance à la traction et la limite élastique ne semblent pas être sensiblement affectées par le recuit.

La résistivité du « Coronium » est aussi grande que celle du nickel et sa résistance à la corrosion paraît être très élevée.

NÉCROLOGIE

Louis Maillard

architecte.

Dans l'espace de quelques mois le corps des architectes vaudois a perdu trois de ses doyens les plus estimés :

En novembre dernier, Louis Bezencenet décédait à Lausanne dans sa quatre-vingtième année [1]. Ernest Burnat suivait quelques semaines plus tard âgé de près de quatre-vingt dix ans [2].

Le 6 avril, Louis Maillard, architecte à Vevey, mourait à son tour à l'âge de quatre-vingt-cinq ans.

Modeste de nature et retiré des affaires depuis plusieurs années, Louis Maillard était, croyons-nous, presque inconnu de la jeune génération et pourtant peu de carrières d'architecte furent plus honorables et mieux remplies.

Fils d'un entrepreneur estimé, Louis Maillard fit un premier stage dans un bureau veveysan puis partit pour Karlsruhe où il fit ses premières études qu'il compléta à Paris comme élève de l'Ecole des Beaux-Arts.

De retour au pays vers 1865 il y ouvrit un bureau qui ne tarda pas à acquérir d'autant plus d'importance qu'à ce moment-là les architectes étaient encore peu nombreux dans la contrée, tandis que l'industrie du bâtiment y était en plein essor.

C'est en effet de cette époque que date le début de l'extraordinaire développement de Montreux et de ses environs ainsi que celui de nombreuses stations climatériques du Valais.

Louis Maillard y prit une large part ; il construisit alors le Grand-Hôtel de Caux, situé au-dessus du Palace créé plus tard par l'architecte Eug. Jost ; il transforma et agrandit les hôtels du Righi vaudois à Glion, exécuta l'Hôtel Roth, actuellement Régis à Clarens et le premier hôtel aux abords de la gare de Territet.

[1] Voir *Bulletin technique* du 23 décembre 1922.
[2] Voir *Bulletin technique* du 6 janvier 1923.