**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer
**Herausgeber:** A. Waldner
**Band:** 4/5 (1876)
**Heft:** 19

**Artikel:** Organisation des concours publics
**Autor:** [s.n.]
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-4801

**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:** 04.07.2025

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

„Et concluant enfin sur le point final, qui est le noeud „des questions de cette nature — celui du produit net promis „à l'opération, nous avons posé des chiffres de rendement pro„bable d'où résulte nettement que, si le percement des Alpes „au Simplon exige une subvention, la fixation de celle-ci à 48 „millions rendrait l'entreprise possible, rémunératrice même, et „assurerait sans nul doute l'achèvement des abords."

Nous partageons pleinement cet avis sauf en ce qui conserne le chiffre de la subvention qui, à notre avis, devrait être porté à 54 000 000; et nous ajouterons que si la Compagnie du Simplon était au bénéfice de cette subvention, elle serait parfaitement en mesure d'achever l'oeuvre et de construire la ligne jusqu'à Domo d'Ossola estimée comme nous l'avons vu plus haut à 97 000 000 fr. pour laquelle il lui resterait à fournir un Capital de 31 000 000 fr. Si l'on songe que la ligne de St. Maurice à Brigue, d'une longueur de 94 kil. et l'embranchement de Bouveret à St.-Maurice d'une longueur de 23 kil., n'auront coûté à la Compagnie du Simplon que 9 millions et que l'ensemble de son réseau jusqu'à Domo d'Ossola ne lui coûtera, subventions déduites, que 40 millions soit pour 157 kil. 255 000 fr. par kil., il n'est pas téméraire d'admettre que l'augmentation du trafic qui résultera pour cette artère unique de l'ouverture d'un passage des Alpes aussi important et aussi facile, donnera un rendement plus que suffisant pour assurer l'intérêt des capitaux engagés; un rendement brut de 28 090 fr. par kil. serait suffisant pour rémunérer les capitaux, non compris les subventions.

Quant à la ligne de Domo d'Ossola à Arona, il est évident que cette ligne se suffira à elle-même.

Quand on voit cette magnifique vallée, les bords du Lac Majeur avec un mouvement de touristes aussi intense, le peu de difficultés, qu'y rencontre la construction d'un chemin de fer, qu'on y voit les travaux exécutés et abandonnés depuis tantôt 20 ans, on a peine à comprendre que cette ligne ne soit pas encore faite.

Les populations du Nord de l'Italie ont eu trop peu ce que nous avons chez nous peut être à l'excès, je veux dire l'esprit d'entreprise. C'est la raison qui peut expliquer que cette ligne n'est pas encore construite; si elle l'était, la question du Simplon serait bien plus avancée.

Une autre considération met la question en évidence, il s'agit du tunnel sous la Manche qui parait sortir du domaine des hypothèses et passer dans celui des faits accomplis. La réalisation de ce gigantesque travail doit intéresser les Anglais qui trouveront par là et par le Simplon, la route la plus courte et surtout la plus rapide et la plus facile d'exploitation pour leurs relations avec les Indes par Brindisi et le canal de Suez; cette question a été bien développée par notre collègue M. Ed. Pellis dans le travail déjà cité qui a été inseré dans le bulletin Nr. 1 de la Société vaudoise des Ingénieurs et Architectes, 1876.

Nous insistons sur ce point, qu'avec ses conditions de tracé, d'altitude, de pentes, bien plus avantageux qu'au Gothard, le Simplon sera choisi de préférence pour ce trafic. Car même, exécuté suivant le projet normal, le Gothard avec ses difficultés d'abord, ses courbes héliçoïdales d'ascension, ne sera ni une voie rapide ni une voie parfaitement sûre, il sera exposé à des irrégularités de service, et un trafic de cette nature fuira une ligne pareille, si à côté d'elle, elle en a une autre présentant de meilleures conditions, alors même qu'elle serait un peu plus longue.

Ceci serait, nous l'avons dit et le répétons, à plus forte raison vrai, si le projet du Gothard devait être mutilé et abatardi et qu'on y adoptât des systèmes spéciaux de traction; devant, dans ces conditions, soutenir une lutte de concurrence, il serait à l'avance condamné.

Il s'est produit en Suisse, à l'occasion du Gothard, une effervescence malsaine de construction de chemins de fer, vous n'avez qu'à jeter les yeux sur la carte officielle des chemins de fer Suisses éditée en 1873, pour voir les masses de lignes qui ont été projetées et pour lesquelles on a demandé et obtenu des concessions dans le but d'aboutir au Gothard.

Quelques-unes ont été exécutées, d'autres ont été abandonnées ou ajournées, et c'est heureux, car c'était une véritable aberration. On entrait dans ce cercle vicieux, que si le trafic, affluent au Gothard, arrivait réellement à être assez considérable pour assurer à ces lignes un rendement suffisant pour permettre au réseau principal d'y trouver la rémunération des capitaux engagés, le réseau du Gothard et notamment la ligne Fluelen-Biasca, en raison des conditions exceptionnelles de son tracé, eussent été dans l'impossibilité de l'écouler.

5° Considérations générales et politiques.

On se souvient que lorsque la question de l'ingérence fédérale dans les affaires du Gothard s'est posée et notamment lors de la discussion du traité international devant les Chambres, une vive opposition se fît jour de la part des représentants de la Suisse Occidentale et de la Suisse Orientale. On signala les dangers d'une pareille ingérence au point de vue politique, au point de vue économique. Ainsi on craignait que la Suisse ne subît par trop l'influence politique de l'Allemagne, que la France ne le vît d'un œil jaloux, que notre neutralité ne fût plus aussi immaculée, d'un autre côté on craignit que la Confédération ne contracta des engagements et une responsabilité financière pour le cas d'insuffisance des ressources et d'augmentation des dépenses. L'événement n'a pas trop tardé à confirmer ces inquiétudes et la situation est fort grave. La Confédération interviendra-t-elle dans la question? Pour obtenir une plus forte participation de l'Allemagne et de l'Italie, leur laissera-t-elle prendre une ingérence plus grande encore, qui pourrait devenir compromettante pour notre neutralité, c'est ce que nous ne pouvons prévoir encore.

Il me semble que, en ce qui concerne notre neutralité, c'est une question d'équilibre à rétablir. Il faudrait que la Confédération exécutât loyalement les assurances données à la Suisse Orientale et à la Suisse Occidentale par l'article 3 de la loi du 23 Décembre 1872 sur les chemins de fer.

Que la France, qui a vu d'un œil jaloux et non sans témoigner un sentiment d'aigreur contre la Suisse, la conclusion du traité international de 1871, et l'ingérence de la Prusse dans le passage des Alpes, prenne la seule revanche qui soit possible, une revanche pacifique, et dont le succès est assuré à l'avance; qu'elle appuie matériellement le passage du Simplon elle aura contribué ainsi à doter l'Europe d'une voie de transport qui surpassera le Gothard et lui disputera le trafic, qui sera pour elle comme pour notre pays une source de prospérité. Je ne crains pas pour notre pays et sa neutralité, cette revanche toute pacifique et la participation de la France à un passage des Alpes Suisses; cela rétablira précisément l'équilibre rompu, et enlèvera tout prétexte à récrimination soit de la part de l'Allemagne, soit de la part de la France.

Faire partager à tout le monde, à nos voisins de la France et au monde de la finance surtout, cette conviction de la facilité du passage du Simplon, que j'espère vous avoir fait partager, la prouver par des études sérieuses, telle est la première tâche de la Compagnie du Simplon. Cette Compagnie a à sa tête des administrateurs et ingénieurs habiles qui manient bien la parole et la plume et qui sauront, nous n'en doutons pas atteindre ce résultat.

* * *

## Organisation des Concours publics.

Propositions

*de la Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes.*

Art. 1.

Le jury doit être composé en majorité d'hommes spéciaux, soit d'architectes pour les concours d'architectes et d'ingénieurs pour les concours qui se rattachent aux travaux de cette catégorie. Il est désirable qu'il soit tenu compte pour ce choix, des indications qui pourraient être demandées, soit à la section locale de la Société Suisse des Ingénieurs et des Architectes, soit au Comité central de cette Société. — (Voyez Genève.)

Art. 2.

Les noms des membres du jury doivent être indiqués au programme du concours. Ceux-ci doivent avoir accepté leur nomination et les conditions du concours ainsi que le programme lui-même avant sa publication.

Les membres du jury doivent être au courant des circonstances locales et si possible ne pas appartenir tous à la même école. — (Comme Zurich.)

Art. 3.

L'acceptation des fonctions de membre du jury implique de droit le renoncement absolu à toute participation directe ou indirecte en qualité de concurrent. — (Comme Zurich.)

Observations.

La Société vaudoise n'a pas admis l'adjonction proposée à cette article par la Société genevoise, trouvant qu'il était trop restrictif de la liberté individuelle, dans le cas où un projet pourrait être abandonné quelque temps, puis repris. Elle veut compter sur le tact et l'honorabilité des intéressés dans chaque cas particulier.

Art. 4.

Le programme ne doit pas exiger des concurrents plus de travail qu'il n'en est nécessaire à l'exposé suffisamment clair du projet de concours.

L'échelle devra être exactement indiquée en ayant soin d'y faire abstraction de celle qui exigerait un trop grand format. — (Comme Zurich.)

Art. 5.

Le programme devra indiquer catégoriquement si le point essentiel du concours doit être pour les concurrents de ne pas s'écarter du coût prévu; dans ce cas tout projet s'en écartant d'une manière sensible devra être mis hors concours. — (Comme Zurich.)

Il sera remis aux concurrents une série des prix principaux en usage dans la localité. — (Neuchâtel.)

Autant que possible il ne sera pas demandé de devis approximatif détaillé. L'évaluation du coût de chaque projet sera faite au mètre cube. Il sera établi une règle pour la manière de calculer le cube du bâtiment. — (Zurich et Neuchâtel.)

Art. 6.

La mise hors de concours devra être prononcée de plein droit:

1⁰ Si le projet est envoyé après l'époque fixée pour la livraison du travail. — (Genève.)

2⁰ Si le projet s'écarte notablement du programme. — (Zurich.)

3⁰ Si les dessins exigés par le programme ne sont pas à l'échelle prescrite. — (Genève.)

Art. 7.

Un concours publié ne pourra jamais être rapporté, la somme fixée pour prime devra toujours être distribuée en entier aux concurrents.

Il est désirable que l'auteur du projet primé en premier rang soit chargé de son exécution, si elle a lieu d'après les dispositions générales de celui-ci. — (Zurich.)

La répartition des sommes allouées pour primes sera laissée à l'appréciation du jury. — (Neuchâtel.)

Art. 8.

Les projets devront être exposés publiquement avant et après le verdict du jury. Le programme déterminera la durée de cette exposition ainsi que la date à laquelle le prononcé du jury sera rendu publique. — (Vaud.)

Art. 9.

Supprimé.

Ainsi proposé par la Société vaudoise dans sa séance du 12 avril 1876.

Le Président:
*L. Gonin.*

Le Vice-Président:
*Jules Verrey*, architecte.

* * *

## Die Schweizerische Ausstellung in Philadelphia.

### Architectur.

I.

*Cat. No. 269, J. J. Stehlin, Architect in Basel.*

**Kunsthalle in Basel.**

Als das dritte und zuerst entstandene Gebäude unserer Gruppe erwähnen wir die Kunsthalle, das Eigenthum und der Sammelplatz des gegen 2000 Mitglieder zählenden Basler Kunstvereins, welcher sich dasselbe aus eigenen Mitteln mit Beihülfe eines hochherzigen Kunstfreundes auf dem ihm vom Staate überlassenen Bauplatze errichtet hat.

Das vor 4 Jahren vollendete, im Style der italienischen Renaissance aufgeführte Hauptgebäude am Steinenberg bietet im Erdgeschoss den mit 3 flachen Tonnen-Gewölben überspannten Restaurations-Saal; im I Stock Säle für die permanente Ausstellung, Bibliothek, Ateliers u. s. w.

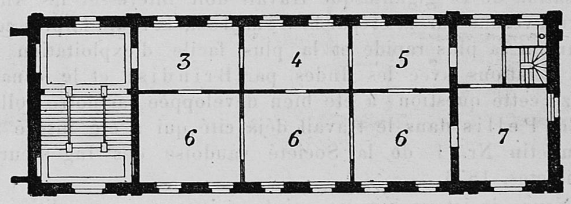
Der zweite Stock wird fast ganz von dem für grössere Ausstellungen und Festlichkeiten bestimmten Oblicht-Saal eingenommen, durch dessen nach einer besondern Regel construirte Laterne ein sehr günstiges Licht erzielt wird, welches auch die permanente Ausstellung zur Uebersiedelung nach diesem Saale veranlasst hat.

Wie es dem Zwecke des Gebäudes entspricht, ist beim Entwurfe sowohl als bei der Ausführung dem künstlerischen Schmucke seine Stelle angewiesen worden. So sind der Haupt-Façade am Steinenberg zwei Reliefs, der Façade im Hof ein Sgraffitto-Fries zugedacht, während die Wandflächen und Nischen des Treppenhauses und des Restaurations-Saales ihrer Ausfüllung durch Gemälde und Statuen entgegensehen.

Der Kunstverein macht die Sorge für diesen Schmuck, wie überhaupt die Vollendung der Kunsthalle zu seiner besondern Aufgabe. Ausser dem schon bestehenden Hauptgebäude umfasst die aus dem Plane ersichtliche Gesammt-Anlage noch eine Sculptur-Halle, welche unter Anderm die jetzt im Museum befindliche Sammlung antiker Gyps-Abgüsse aufnehmen wird und deren Ausführung der nächsten Zukunft vorbehalten ist.

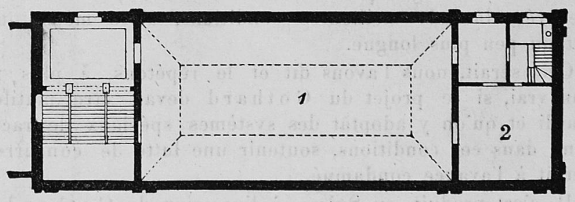
Die bereits bestehenden Gebäude sind mit der Gesammtsumme von Fr. 185 000 erstellt worden, der weitere Anbau auf Fr. 100 000 veranschlagt.

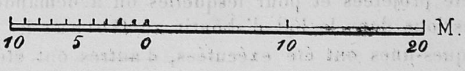
Erster Stock.




3. Vorzimmer.
4. Bibliothek.
5. Sitzungszimmer.
6. Permanente Ausstellung.
7 Maler-Atelier.

Zweiter Stock.




1. Ausstellungssaal mit Oblicht.
2. Act-Saal.

1 : 500