

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **29 (1903)**

Heft 12

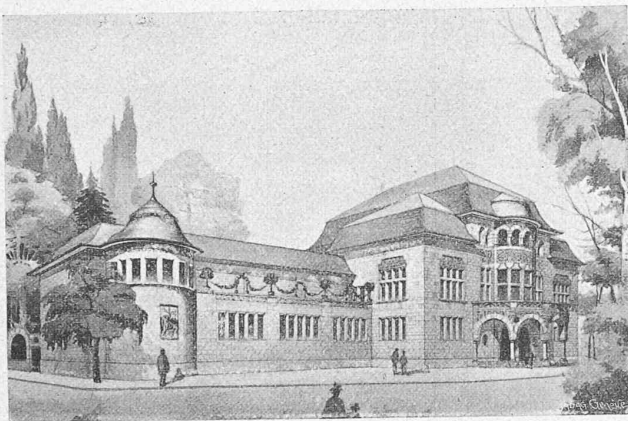
PDF erstellt am: **11.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



III^{me} Prix. — Projet : Deux écussons. — M. J.-E. Fritschi, architecte, à Zurich.

La disposition d'ensemble est claire et les trois grandes subdivisions sont bien distinctes.

Le rez-de-chaussée est à 3 m. au-dessus de la place; on y accède par un escalier extérieur couvert. Les dépendances sont judicieusement installées. Les locaux pour l'exposition permanente sont conformes au programme, mais ils manquent de charme.

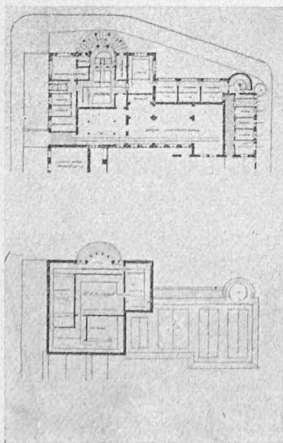
La salle des sculptures est obscure, donc non utilisable, et la longue salle au sud-ouest, éclairée latéralement, occasionnera des déceptions.

Le parterre est bien aménagé.

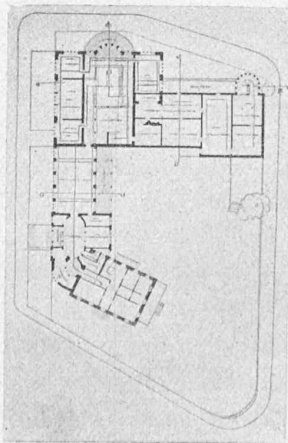
Les salles de l'étage supérieur, d'égales dimensions, sont trop uniformes; les salles d'angle devraient être éclairées d'un seul côté. L'éclairage de la salle des sculptures par le plafond n'est pas avantageux; sa hauteur de 15 m. est exagérée, elle pourrait être réduite de moitié.

La salle des fêtes est en elle-même bien disposée, mais le vestibule et le vestiaire sont insuffisants; elle se relie mal avec la maison Landolt.

Quoique trop monumentale et dépassant le but, l'architecture se distingue par son unité et par d'agréables



Plan du rez-de-chaussée.



Plan des étages.

III^{me} Prix. — Projet : Deux écussons. — M. J.-E. Fritschi, architecte, à Zurich.

proportions. La coupole sur tambour est de trop; elle est inutile aussi à l'intérieur.

Le jury regrette en somme que l'auteur ne soit pas resté dans les traditions locales en se rattachant à la maison Landolt.

Projet N° 45 b : *Deux écussons* (dessinés). M. J.-E. Fritschi, architecte, à Zurich.

Le jardin est sauvegardé dans la mesure du possible; les entrées sont favorablement placées, mais le logement du concierge en est trop éloigné. Les salles de l'exposition permanente sont agréablement variées comme dimensions et bien disposées au point de vue du circuit. Les salles de collections, par contre, quoique s'étendant sur deux étages, sont inférieures de 100 m. aux exigences du programme; elles sont accompagnées d'une salle de gala dont on ne saurait tirer aucun parti rationnel.

Toutes les salles d'angle à éclairage bi-latéral sont défavorables. Il est regrettable aussi que toutes les fenêtres soient à meneaux.

Au point de vue architectural la distribution des masses est assez satisfaisante. On peut féliciter l'auteur d'avoir cherché à rappeler l'ancienne architecture zurichoise; néanmoins son projet manque d'une certaine liberté d'allures qui détruit l'impression agréable qu'il pourrait produire.

Zurich, en mai 1903.

B. RECORDON, prof., architecte.

En outre des cinq primes accordées par le jury lors du récent concours concernant cet édifice, nos lecteurs se souviennent qu'il avait décerné cinq mentions honorables.

Les auteurs des projets distingués de cette façon se sont dès lors fait connaître; en voici l'énumération :

Projet n° 5 : « A. B. », M. Herrmann Lüthy, architecte, actuellement à Francfort.

Projet n° 21 : « Landolt », M. Ed. Hess, architecte diplômé, de Zurich.

Projet n° 34 : « Kunstlergutli », M. Paul Ulrich, architecte, à Zurich.

Projet n° 55 : « 7 », M. Rod. Rutschi, architecte, à Berlin.

Projet n° 57 : « Schaffen und Vergleichen », M. Sepp. Kaiser, architecte, de Stans, à Berlin.

Divers.

Une machine balayeuse-arroseuse.

Il a été fait, ces derniers jours, à Paris, des expériences avec une nouvelle machine balayeuse-arroseuse d'un système perfectionné, dont l'emploi serait un progrès incontestable

d'après la *Revue technique*¹. Il rendrait, en effet, inutile le passage préalable des tonneaux d'arrosage destinés à empêcher le soulèvement de la poussière par les machines balayeuses d'ancien modèle.

La réunion sur un même véhicule du tonneau et de la balayeuse présente des avantages économiques importants, non seulement dans le prix d'achat comparé à celui de deux machines distinctes, mais aussi dans le service, les deux opérations, arrosage et balayage, étant faites dans le même temps, avec la moitié de personnel et de frais de traction.

Dans le nouvel appareil, à gauche du conducteur, se trouve un tonnelet de dimension moyenne; l'arrosage se fait par une herse armée de pulvérisateurs qui projettent l'eau sous forme de brouillard.

La machine, abstraction faite des organes d'arrosage, est du type des balayeuses Sohy, à traction par cheval.

Une petite pompe à piston plongeur, dont le mouvement, tout comme celui du balai, est emprunté au mouvement même de l'essieu entraîné par les roues, donne la pression nécessaire pour pulvériser et projeter l'eau. Celle-ci est répandue sur le sol en quantité juste suffisante pour l'humidifier et abattre la poussière. La boue est ainsi supprimée; la machine, construite par les établissements Durey-Sohy, à Paris, est simple et peu encombrante.

¹ Voir *Revue technique*, N° du 25 mai 1903.

NÉCROLOGIE

La *Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes* a eu depuis le commencement de l'année à enregistrer le décès de plusieurs de ses membres les plus connus et les plus estimés.

Nous avons en son temps retracé la carrière de M. A. van Muyden, ingénieur, rédacteur du *Bulletin technique* de 1894 à 1900, et membre de son Comité supérieur de rédaction.

Nous voulons aujourd'hui rappeler encore les services de trois autres de nos collègues, Ch. Ancel, Eug. Deladœy et Eug. Bolens, membres de la *Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes*, et anciens élèves de l'École d'Ingénieurs de Lausanne, décédés dans le cours de ce semestre, au sujet desquels on veut bien nous communiquer les trois notices qui suivent.

Ch. Ancel, ingénieur.

Le Département cantonal des Travaux publics a fait une perte sensible par le décès prématuré de M. l'ingénieur Ancel, enlevé à l'âge de 43 ans, le 6 mars 1903, après une douloureuse maladie.

Ancel sortit en 1880 de la Faculté technique de Lausanne, muni de son diplôme, et fut d'abord, pendant quelques mois, aide au bureau des Ponts et Chaussées. Il fut employé ensuite aux études du chemin de fer Pont-Vallorbe et, de 1886 à 1889, il remplit des fonctions d'ingénieur au bureau des Travaux de la ville de Lausanne.

En 1889 il entra au Département des Travaux publics où il occupa successivement les postes de deuxième constructeur, deuxième ingénieur, premier ingénieur, conducteur-chef des travaux; enfin, à la fin de 1901, il fut désigné comme adjoint du chef du 1^{er} service (administration et entretien) du Département.

Ancel était un technicien de valeur, à l'intelligence vive, à l'esprit prime-sautier, au coup d'œil prompt et sûr; doué d'une remarquable faculté d'assimilation, il arrivait très vite à se mettre au courant des multiples questions qu'il avait à étudier et à résoudre.

Très *débrouillard* et travailleur, il a rendu de signalés services. Sans parler de nombreuses corrections de routes dont il a fait les études et dirigé l'exécution (celle de Villeneuve-Grandchamp, entre autres, qui est remarquable), il eut à s'occuper tout spécialement de l'élaboration de la nouvelle loi sur l'utilisation des lacs et cours d'eau dépendant du domaine public et des mesures propres à en assurer l'application.

Il dut, dans ce but, visiter toutes les usines hydrauliques du canton et pendant plusieurs mois il fut sans cesse à la brèche, ne reculant devant aucune peine et aucune fatigue, et faisant preuve, dans l'accomplissement de cette tâche, d'un esprit d'initiative et d'entente des affaires tout à fait digne d'éloges.

Mais, aux qualités professionnelles, Ancel joignait les qualités du cœur et du caractère; sa bonhomie joviale, son entrain, sa cordialité lui avaient créé de nombreux amis et ces mêmes qualités qu'il apportait dans les affaires, lui facilitaient singulièrement les rapports avec les populations.

Au militaire, Ancel était capitaine du génie, excellent officier, énergique, sachant se faire obéir, juste et précis, il était très estimé et aimé de ses chefs, camarades et subordonnés.

Ancel paraissait appelé à fournir une longue et utile carrière; il a été ravi trop tôt à sa famille, à ses amis, à son pays.

G. de P.

Eug. Deladœy, ingénieur.

Quelques semaines après le décès de M. l'ingénieur Ancel, un nouveau vide s'est produit dans le personnel technique du Département des Travaux publics par suite de la mort inattendue, le 25 avril 1903, de M. l'ingénieur Eugène Deladœy, à l'âge de 55 ans.

E. Deladœy, diplômé en 1868 à l'École spéciale de Lausanne, fut d'abord attaché à l'entreprise générale de la ligne de Jougne (entreprise Alazard) et, ensuite, pendant quelques mois, à la Société des Asphaltes du Val-de-Travers.

En 1871, il entra au bureau des Ponts et Chaussées de l'Etat où, depuis 1880, il occupa les fonctions d'ingénieur-adjoint de l'ingénieur cantonal; il eut, au cours de cette carrière, à s'occuper des branches multiples qui font partie des travaux publics: cours d'eau, routes, chemins de fer. Il fut, pendant une certaine période, attaché aux travaux de dessèchement des marais de l'Orbe et à ceux de correction de la Gryonne; on lui doit encore de nombreuses études et constructions de routes qu'il serait trop long d'énumérer ici.

Il y a lieu de citer cependant la belle route dite de « la Corniche », entre Epesses et Chexbres, dont il mit au point l'étude d'après un projet élaboré par MM. Ed. Pellis, ingénieur, et E. Piot, géomètre, et dont il dirigea l'exécution.

E. Deladœy s'occupait spécialement et avec une réelle compétence des nombreuses questions relatives aux chemins de fer concernant le Département des Travaux publics et qui, par traditions, étaient attribuées à l'ingénieur-adjoint. Technicien de valeur, très intelligent, doué d'une mémoire sûre et habile opérateur sur le terrain, il a rendu des services justement appréciés.

E. Deladœy était capitaine d'administration; il fit son premier service dans les carabiniers et il racontait volontiers, non sans un certain pittoresque, les incidents de l'occupation des frontières, en 1871, à laquelle il prit part; il passa ensuite à l'ancien Etat-major du Commissariat et, de là, à l'administration. Il fit aussi partie du Conseil communal de Lausanne pendant six ans et était membre de la Commission consultative chargée de l'étude du pont Chauderon-Montbenon.