

Objektyp: **Competitions**

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

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

Heft 19

PDF erstellt am: **10.07.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

Les locomotives les plus puissantes qui circulent en Suisse, ont été mises en service par la Compagnie Jura-Simplon et sont aujourd'hui la propriété des Chemins de fer fédéraux.

Ces machines, dont une description détaillée a été publiée dans le *Bulletin* du 20 octobre 1902, sont capables de marcher en service avec une vitesse de 100 km. à l'heure.

### Tramway électrique du Mont-Blanc.

La *Revue générale des Chemins de Fer et des Tramways* publie, dans son numéro de septembre 1903, une description de la future ligne de tramway électrique du Mont-Blanc, de laquelle nous extrayons les renseignements ci-dessous :

Le projet, qui vient d'être demandé en concession par M. H. Duportal, inspecteur général des Ponts et Chaussées, est basé sur cette idée qu'il faut maintenir la ligne en plein air le plus longtemps possible, afin que le voyage soit intéressant, paraisse court et puisse soutenir la comparaison avec les chemins de fer analogues établis en Suisse.

La ligne a été divisée en deux tronçons. Le premier part de la station de la Compagnie P.-L.-M. au Fayet et se dirige sur St-Gervais, où commence l'ascension en flanc de montagne. Il gagne le Col de Voza par une rampe moyenne de 160 mm. sur une longueur de 6250 m. De cette station, située à 1700 m. d'altitude, le tracé atteint le Pavillon de Bellevue (1812 m.) par une rampe de 100 mm., puis se développe, avec rampe de 200 mm., le long du flanc méridional du Mont-Lachat, sur le versant sud duquel se trouvera une station, quelques mètres au-dessous du sommet.

Le tramway suivra ensuite les versants Est et Ouest des Rognes pour atteindre, après de nombreux lacets, la cote 2645 m.

Au-delà, la ligne longe une arête rocheuse entre un petit glacier qui s'écroule vers le Bionnasset et le glacier de la Griaz. Quelques tunnels, un de 280 m. et un autre de 390 m. seront nécessaires dans cette section, avant d'arriver à la station de la Tête-Rousse. Là commencera le grand souterrain de 2230 m., qui conduira au sommet de l'Aiguille du Goûter (3820 m.) par un tracé sinueux, permettant de s'approcher fréquemment de la paroi rocheuse pour prendre des jours et assurer la ventilation, ou encore pour faciliter la construction de galeries latérales et de balcons.

Le second tronçon de la ligne, de l'Aiguille du Goûter au sommet du Mont-Blanc, n'a été demandé qu'en concession éventuelle et le tracé n'en est pas encore déterminé.

La voie métallique se composera de rails de 10<sup>m</sup>,50 de longueur, d'un poids de 20 kg. au mètre courant et portés sur 12 traverses métalliques.

La crémaillère, placée au milieu de la voie, sera du type Strub et comportera trois tronçons par longueur de rails.

Cette voie, de même que le gabarit de 2<sup>m</sup>,90 de hauteur au-dessus des rails, sur 2<sup>m</sup>,50 de largeur, est conforme au dernier type adopté pour le chemin de fer de la Jungfrau.

L'exploitation de cette ligne, du moins dans la partie située au delà de St-Gervais, ne serait entreprise que pendant la saison d'été. Les limites de vitesse sont fixées à 7 km. à l'heure suivant l'horizontale, et 1,200 km. suivant la verticale, soit une vitesse d'ascension de 20 m. par minute.

Chaque train pourra transporter 80 voyageurs qui, au poids moyen de 75 kg., forment un total de 6 tonnes.

## CONCOURS

### Concours d'affiches pour les Chemins de fer fédéraux.

La Direction générale des Chemins de fer fédéraux ouvre un concours, entre les artistes Suisses ou domiciliés en Suisse, pour l'exécution des modèles originaux de six affiches illustrées en couleurs, principalement destinées à être exposées à l'étranger, dans les gâres de chemin de fer, dans les hôtels et sur les paquebots.

Une somme de 6000 fr., destinée à récompenser les meilleurs projets, est mise à la disposition du Jury, qui se compose de

MM. W.-L. Lehmann, peintre, à Munich ;  
Ch. Giron, peintre, à Vevey ;  
Luigi Rossi, peintre, à Lugano ;  
Schmid, membre de la Direction générale des C. F. F.  
Dubois, » » »

Pour le programme de ce concours, qui sera clôturé le 15 décembre 1903, s'adresser au Secrétariat général des Chemins de fer fédéraux, à Berne.

### Concours pour la transformation du Grand-Hôtel, à Paris.

L'Administration du Grand-Hôtel, à Paris, a décidé la transformation de la Cour d'Honneur de l'Hôtel en jardin d'hiver et la suppression de l'entrée des voitures, qui sera transférée à la rue Scribe. Elle met au concours, entre les architectes français et étrangers, l'étude de ces modifications.

Le programme des travaux, avec les plans nécessaires, sera remis aux concurrents sur leur demande. Les projets, avec devis, devront être présentés à l'Administration du Grand-Hôtel avant le 10 décembre 1903.

Il sera décerné trois prix, d'un montant total de 6000 fr., aux trois meilleurs projets choisis par l'Administration.

### Concours pour l'élaboration d'un projet de bâtiment d'écoles primaires et secondaires, à Fribourg<sup>1</sup>.

La Direction de l'Edilité de la Ville de Fribourg nous informe que le nombre des projets présentés pour ce concours à la date du 30 septembre est de cinquante-trois.

Les membres du Jury, qui n'étaient pas mentionnés dans le programme de concours, sont : MM. Tièche, architecte, à Berne ; Colomb, architecte, à Neuchâtel ; Hertling, architecte, à Fribourg, directeur de l'Edilité.

Le Jury se réunira dans la première moitié du mois d'octobre pour le classement des projets présentés.

<sup>1</sup> Voir N° du 10 juin 1903, page 160.

### Concours pour la construction d'une ligne de chemin de fer à travers la Cordillère des Andes.

Le Gouvernement du Chili demande des propositions d'exécution pour la ligne de chemin de fer qu'il se propose de construire à travers la Cordillère des Andes, par la voie du Jungal, et qui est destinée à relier le Chili et la République Argentine.

Ces propositions seront ouvertes à Santiago le 15 décembre prochain.

Pour renseignements s'adresser à la Légation du Chili à Paris, 60, rue de Prony (de 2 à 5 heures), avec la mention « personnelle ».