Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 48 (1922)
Heft: 16

Nachruf: Daulte, Alfred

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: 13.07.2025

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

La question de la reconstruction de la gare de Cornavin, à Genève.

Le Conseil administratif de Genève vient de publier deux brochures [1] relatives à cette question qui a fait l'objet, dans notre numéro du 25 juin 1921, d'une notice illustrée de croquis schématisant les solutions en présence.

La première brochure reproduit la correspondance échangée entre le Conseil administratif de la Ville, le Conseil d'Etat du canton de Genève et la Direction générale des C F F., correspondance peu variée d'ailleurs, le Conseil administratif réitérant inlassablement sa demande d'être fixé sur l'emplacement que les C F F. ont en vue pour la nouvelle gare et la Direction générale répondant non moins inlassablement qu'elle n'est pas encore à même de satisfaire le désir des Genevois, le Conseil d'Etat servant d'intermédiaire entre les deux interlocuteurs. La première lettre reproduite date du 9 février 1916 et dans la dernière, du 22 novembre 1921, le Conseil administratif ayant appris fortuitement que le Conseil d'Etat s'est rallié au projet préconisé par les C F F. (reconstruction de la gare de Cornavin [2]), l'informe qu'il « n'est absolument pas d'accord avec cette manière de voir », qu'il fait « les plus expresses réserves au sujet de l'avis que le Conseil d'Etat émet concernant la reconstruction de la gare », enfin qu'il « entend étudier complètement, et se réserve de s'y rallier, le projet qu'il a établi d'une gare de passage aux *Cropettes* [3] ».

Ensuite de quoi le Conseil administratif présenta, le 10 janvier dernier, au Conseil municipal, qui l'adopta, la proposition « de soumettre cette question de la gare à des experts compétents en matière de chemins de fer et d'urbanisme » qui furent désignés en la personne de MM. *J. Tissot-Favre*, de Lyon, ingénieur des Travaux Publics de l'Etat, attaché au service du contrôle des chemins de fer *P.-L.-M.*, *C. Andreae*, ingénieur, professeur à l'Ecole polytechnique fédérale, *A. Guyonnet*, architecte, à Genève.

Ces trois experts ont étudié la question, chacun de leur côté, et fait un rapport personnel ; puis ils se sont réunis en collège et après avoir pris connaissance des trois rapports qui sont reproduits in extenso avec les réponses à un nombreux questionnaire, dans la seconde brochure publiée par le Conseil administratif, ils ont conclu par les considérations suivantes, qu'il est intéressant de comparer avec celles de la Section genevoise de la *S. I. A.* [4]

« Les experts, réunis à Genève le 11 mai 1922, ont constaté que leurs rapports tendaient aux mêmes conclusions.

» Ils conseillent d'abandonner l'idée d'une gare de rebroussement [5], même en tenant compte du dernier projet étudié par le Comité de Beaulieu qui fut présenté et commenté aux experts le même jour. Ce projet prévoyant à Beaulieu simplement une gare de voyageurs et de marchandises locales, ne laisse pas suffisamment de place pour développer les voies nécessaires à l'exploitation rationnelle de cette gare. Cette question de fait examinée, les experts s'en réfèrent à leurs rapports pour ce qui concerne la question de principe.

» Les inconvénients du barrage actuel ne pouvant être niés, les experts donnent la préférence à une gare de passage, qui sera reportée dans la région des Cropettes. L'emplacement exact du bâtiment des voyageurs sera déterminé par des considérations d'urbanisme et paraîtrait heureusement choisi si, précédé d'une large place, son axe pouvait coïncider avec celui de la rue du Mont-Blanc prolongée. Il importe en effet que la gare s'impose à la vue des voyageurs et du public en général.

» La décision définitive devra être subordonnée à une étude avec détails et devis, des solutions envisagées : *a*) Cornavin avec tous les aménagements des abords, passages sous-voies, dévestiture, etc., nécessaires, et *b*) Projet du Service des travaux de la Ville de Genève dans la région des Cropettes. »

[1] Genève. Imprimerie Alb. Kundig. 2 brochures (prix : 20 cent. chacune) avec 2 planches hors texte reproduisant le projet de gare de passage aux Cropettes et le plan d'aménagement des quartiers de la rive droite du Rhône.

[2] Voir croquis à la page 148 du *Bulletin technique* du 25 juin 1921.

[3] Voir croquis à la page 147 du *Bulletin technique* du 25 juin 1921.

[4] Voir ces conclusions à la page 149 du *Bulletin technique* du 25 juin 1921.

[5] Voir le croquis à la page 149 du *Bulletin technique* du 25 juin 1921.

Les turbines de Chancy-Pougny.

Comme complément à la note qui a paru dans notre numéro du 20 juin dernier, sur les travaux de Chancy-Pougny, nous publions quelques renseignements concernant celles des turbines de cette usine qui sont construites par les *Ateliers des Charmilles S. A.*

Les turbines prévues pour l'usine de Chancy-Pougny sont du type Francis à axe vertical, à une seule roue. Elles actionnent par accouplement direct un alternateur monté directement dans le prolongement de l'arbre moteur de la turbine. Chacune des machines est construite pour développer au maximum une puissance de 8700 HP sous 9 m. de chute nette, à la vitesse de 83,3 tours par minute. Chaque roue absorbe sous cette chute le débit formidable de 92000 litres par seconde. Les roues motrices auront un diamètre extérieur d'environ 5,3 m. Ces unités sont certainement les plus grandes qui aient été exécutées en Europe, elles ne sont dépassées, que de très peu, par certaines unités construites en Amérique qui, si elles développent la même puissance, ont cependant une vitesse spécifique bien inférieure.

Chaque turbine est montée dans une bâche spirale en béton qui a une section à l'entrée d'environ 90 m², 12 m. de largeur sur 7,50 m. de hauteur. Chaque turbine est, bien entendu, munie d'un régulateur automatique de vitesse du type le plus moderne.

La vitesse spécifique de ces turbines varie de 500 environ à 600. Chaque groupe est pourvu d'un pivot à équilibrage automatique, monté sur le croisillon supérieur de l'alternateur, qui est construit pour supporter une charge d'environ 230 tonnes.

NÉCROLOGIE

Alfred Daulte.

Le 15 juin, à midi, est décédé subitement, au milieu de son vaste champ d'activité dans les régions libérées de France, M. *Alfred Daulte*, architecte, né à Bâle, le 2 octobre 1874 et originaire de Neuveville.

Après de sérieuses études techniques, il travailla pendant plusieurs années comme architecte à Lausanne. Ses nombreux projets, dont la plupart furent exécutés témoignent d'un caractère noble, d'une grande intelligence et d'une compréhension réelle du genre de construction du pays.

Pendant l'occupation des frontières, pendant l'internement, Daulte, capitaine du Génie, rendit au pays de réels services.

En janvier 1921 il entra dans l'Entreprise Th. Bertschinger et prit en mains la direction des travaux de reconstruction dans les départements de l'Aisne et de la Marne. Il se voua à ce poste plein de responsabilités et malgré la fatigue et le mauvais temps il fit régulièrement ses tournées d'inspection sur les chantiers.

Au printemps 1922 un affaiblissement cardiaque, qu'il supportait vaillamment depuis un certain temps déjà s'aggrava. Une cure qu'il fit à Cannes d'où il rentra reposé n'eut qu'un succès éphémère, puisque, peu de jours après, il succombait brusquement, au chantier d'Amifontaine, à une attaque cardiaque. L'Entreprise Théodore Bertschinger perd en lui un chef dévoué et consciencieux. B.

BIBLIOGRAPHIE

Navigation intérieure. — Canaux. — Cours professé à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées par O. Jacquinot, inspecteur général des Ponts et Chaussées. Revu avec la collaboration de *F. Galliot*, inspecteur général des Ponts-et-Chaussées. — Un vol. gr. in-8 de 600 pages avec 244 figures. (Encyclopédie du Génie Civil et des Travaux Publics, publiée sous la direction de *M. Mesnager*, membre de l'Institut.) Prix : Broché 45 fr. Relié souple 55 fr. (Ajouter 10 % pour frais d'envoi.) *J.-B. Baillière et Fils*, éditeurs, 19, rue Hautefeuille, Paris.

Le présent ouvrage ne s'adresse pas seulement aux ingénieurs qui ont à construire des canaux de navigation ; il intéresse également les ingénieurs chargés d'entretenir ceux de ces canaux antérieurement construits ; il intéresse aussi les ingénieurs qui ont à édifier des constructions supportant une charge d'eau. Rien, en effet, n'exige plus de réflexion et de renseignements que ces travaux hydrauliques où il faut maîtriser l'eau sous pression, qui ne se laisse pas emprisonner facilement.

On n'y réussit qu'à la condition de ne pas ignorer, ce qui arrive trop souvent, ce qu'ont fait nos prédécesseurs, les anciens ingénieurs de navigation ; ils ont déployé dans leurs travaux une ingéniosité pleine d'enseignements. La construction des chemins de fer a semblé, depuis quelque temps, orienter l'art de l'ingénieur dans une autre direction ; mais le siècle qui commence a pu être appelé par un ingénieur italien éminent, M. Luiggi, « le siècle des constructions hydrauliques ».

Ces constructions hydrauliques comportent surtout des barrages-réservoirs établis en montagnes en vue de la création des forces motrices ; les ingénieurs chargés de ces travaux trouveront dans le présent ouvrage des renseignements qui pourront leur être utiles.

Les ingénieurs français qui ont construit les premières digues modernes de réservoir se sont laissé distancer pendant quelque temps par leurs collègues étrangers, américains et italiens ; mais leur pays, auquel on doit la théorie de ces grands ouvrages, semble devoir reconquérir la première place par les travaux qu'il projette en montagnes : dans les Alpes et les Pyrénées, et sur les fleuves : le Rhône et le Rhin.

Voici la table des chapitres :

Chapitre premier : « Etude et discussion du profil en travers ». — Chap. II : « Stabilité des talus et des digues ». — Chap. III : « Etanchements ». — Chap. IV : « Ouvrages à la rencontre des voies de terre ». — Chap. V. « Traversée des champs d'inondation et des cours d'eau ». — Chap. VI : « Ponts-canaux ». — Chap. VII : « Evaluation des besoins alimentaires ». — Chap. VIII : « Création et transmission des ressources alimentaires ». — Chap. IX : « Etudes des digues en terre ». — Chap. X : « Digues en maçonnerie ». — Chap. XI : « Vannes et crics ». — Chap. XII : « Ecluses à sas ». — Chap. XIII : « Ecluses en rivière ». — Chap. XIV : « Portes d'écluses. Etude générale ». — Chap. XV : « Ascenseurs et plans inclinés ». — Chap. XVI : « Les différents modes de traction en rivière et en canal ». — Chap. XVII : « Entretien des canaux ».

Der Schweizerische Maschinenbau. — Bearbeitet von zirka 40 Firmen der Schweizerischen Maschinenindustrie. — Zusammengestellt von *M. Hottinger*, ingenieur, Zürich. — *Heft II.* — Druck von *Huber et Co* in Frauenfeld. — Prix : Fr. 10—.

Nous avons fait l'éloge, dans notre numéro du 18 mars dernier, de la première livraison de cet ouvrage. Le deuxième cahier, qui vient de paraître, est tout aussi remarquable : même rédaction concise et précise, même illustration abondante et bien exécutée. Voici la table des matières : Kurze Einführung in die Elektrotechnik. — Elektrische Kraftwerke. — Die Verteilung der elektrischen Energie. — Elektrische Schalt- und Sicherungs- Apparate. — Elektrotechnische Messinstrumente. — Elektrische Antrieb. — Elektrische Bahnen. — Die elektrische Wärmetechnik. — Telephonie. — Telegraphie. — Die Herstellung elektrischer Glühlampen. — Die Pumpen. — Kompressoren für Luft, Gas oder Dampf. — Kältemaschinen für Kühlanlagen und Eisfabrikation.

128 pages de texte et 293 figures. Nous renouvelons notre vœu qu'on traduise cet ouvrage en français.

SOCIÉTÉS

Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Communications du Secrétariat.

Le *X^e Congrès international des architectes* aura lieu à Bruxelles, du 4 au 11 septembre prochain. La Société centrale d'architecture de Belgique, qui célébrera, à la même date son cinquantenaire, invite nos membres à prendre part à ce congrès et à l'Exposition des Beaux-Arts qui y sera annexée. Pour de plus amples renseignements s'adresser à M. H. van Montfort, architecte, rue Timmermans, 20, à Forest-Bruxelles. Les intéressés sont priés de s'annoncer au secrétariat de la *S. I. A.*, Tiefenhöfe, 11, à Zurich, en vue de l'organisation d'une exposition collective.

Les normes pour fenêtres, encadrements, volets et portes, éditées par la *Section romande de l'Union suisse pour l'amélioration du logement* (feuilles 1 à 7) sont en vente au secrétariat de la *S. I. A.* au prix de 1 fr. 65 sur papier blanc et de 2 fr. sur papier calque.

CARNET DES CONCOURS D'ARCHITECTURE

Concours d'idées pour l'établissement d'un plan d'aménagement de quartier entre Lancy et Onex.

Le Département des travaux publics du canton de Genève, ainsi que les communes de Lancy et d'Onex, ouvrent un concours entre les architectes, ingénieurs, géomètres et techniciens suisses domiciliés à Genève depuis une année au moins, en vue d'établir un plan d'aménagement de quartier entre Lancy et Onex.

Le jury est composé de MM. Camille Martin, architecte, directeur du bureau du plan d'extension, Louis Hubert, conseiller administratif de Lancy, David Brolliet, maire d'Onex, F. Villars, géomètre de la ville de Bienne, Albert Bourrit, architecte, Genève. Suppléant, M. A. Hœchel, architecte, Genève.

Le programme et les plans de situation seront délivrés contre versement de fr. 10.— aux personnes qui en feront la demande au bureau du plan d'extension, rue de l'Hôtel de Ville, 6. Les projets devront être remis à la même adresse le 1^er novembre 1922 à 17 heures au plus tard. Une somme de 4500 fr. est mise à la disposition du jury pour récompenser les meilleurs projets.

Lausanne. — Imprimerie La Concorde.