

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 39 (1913)
Heft: 18

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

proportions, mais le style est complètement étranger, roman du nord. Elle est traitée simplement et a un aspect monumental. Le porche est étriqué, l'accès au sous-sol précaire. Disposition judicieuse des accès pour voitures.

24. *Lugoves*. — Agencement très pittoresque. Architecture fortement inspirée des églises de Payerne et de Romainmôtier. Plan simple et clair. Le porche d'entrée et les accès sont insuffisants pour une église de 1200 places et ne peuvent être remaniés sans modifier la conception du projet.

25. *Fœderis Arca*. — Le plan général manque de clarté; le chœur surtout est très compliqué. Le maître-autel ne domine pas assez. Le campanile, mal placé, n'est pas de style. La variante, avec tour sur la façade, est préférable. Le porche est bien traité; d'autres parties sont insuffisantes. La masse des contreforts est inutile. La face postérieure est une trouvaille. La grande salle, bien disposée, bien éclairée, est d'un accès facile.

26. *Monogramme du Christ* à chablon. — Ce projet se distingue par la beauté du chœur, riche et monumental. Le plan est très clair. La façade manque d'ampleur et de caractère roman. L'entrée principale est étriquée.

32. *Hoc Signo*. — Ce projet s'inspire directement de l'architecture du pays et forme un ensemble agréable. Le porche est une adaptation de celui de la cathédrale de Lausanne au XIII^{me} siècle. Le clocher, formé d'éléments mal soudés, est peu gracieux. Le plan est bon, les accès faciles. La grande salle est bien traitée.

39. *Pius X*. — Ce projet, quoiqu'il ressemble à des églises existant en Italie, est tellement classique qu'il n'est étranger nulle part et qu'il s'adapte très bien avec les lieux. Il est remarquable par la sobriété et la pureté des lignes. La façade a de l'ampleur et donne une impression de religieuse sérénité. Le clocher, réminiscence de la tour de Saint-Marc, à Venise, est de belle venue, et s'harmonise très bien avec la façade dans la perspective. Le baptistère a été grossi pour recevoir des confessionnaux qu'il vaudrait mieux mettre ailleurs. L'intérieur est d'une grande simplicité. L'idée du cloître est une trouvaille heureuse et elle est bien rendue. La cure est moins bien traitée. L'éclairage du sous-sol pourrait être meilleur.

40. *Plan carré*. — Très beau projet comme perspective. Eglise centrale dont l'architecture, inspirée de l'Eglise de Saint-Sulpice, est d'un très grand effet. Mais la perspective ne répond pas aux plans et à la coupe, qui révèlent de sérieuses déficiences de construction. La tour centrale repose sur les reins de la voûte. L'éclairage est insuffisant. L'architecture de la cure s'harmonise très bien avec celle des façades de l'église. C'est le projet qui s'inspire le mieux de l'architecture du pays. Mais l'église, en retrait des grosses maisons de l'avenue de Rumine, serait dominée et en partie cachée par l'une d'elles.

58. *Alpha et Oméga* encadrés. — Projet de belle venue, présentant une façade à riches motifs. La partie postérieure est moins bien traitée. La façade et l'intérieur sont de bon style roman, sans rien de spécial à notre pays. La tour est du roman modernisé. La cure est très insuffisante. Bonne impression d'ensemble, accès à la grande salle et dévestitures satisfaisants.

(A suivre.)

XIII^e Congrès International de Navigation, Stockholm 1915.

Programme des questions et communications approuvé en séance du 19 juin 1913 par la Commission internationale permanente.

PREMIÈRE SECTION. — NAVIGATION INTÉRIEURE.

Questions.

1^o Amélioration des rivières en vue de la navigation, de la production d'énergie, du flottage des bois, de l'assainissement et des irrigations; résultats d'essais effectués avec des modèles, emploi de modèles pour la solution de questions hydrotechniques.

2^o Les nouveaux types de barrage pour rivières canalisées, notamment en ce qui concerne leur action sur les crues, la régularisation du débit, l'utilisation de leur chute pour la production d'énergie, le passage des poissons et du bois, etc.

3^o Etude économique, technique et réglementaire de l'exploitation et de la traction mécanique des bateaux sur les fleuves, les canaux et les lacs; disposition à donner aux écluses pour faciliter leur manœuvre.

Communications.

1^o Barrages de réservoirs. Conditions d'établissement et d'emploi. Progrès réalisés dans leur construction.

2^o Unification des statistiques de navigation intérieure. Comparaison des statistiques des différents pays.

3^o Sources d'alimentation des rivières, eaux de surface et nappes souterraines, conditions du mouvement des eaux dans les deux cas. Facteurs ayant une influence sur le débit des sources d'alimentation des rivières. Importance des forêts. Mesures de protection du débit des rivières. Législation.

DEUXIÈME SECTION. — NAVIGATION MARITIME.

Questions.

1^o Outillage mécanique des ports. Manutention mécanique des marchandises. Chargement, déchargement, transport entre les navires et les différents lieux de dépôt, couverts ou non, de hangars.

Etablissement des phares et signaux maritimes, tours, appareils lumineux, signaux de brume aériens, sous-marins ou hertziens; progrès réalisés et principes nouveaux.

3^o Travaux à la côte. Ouvrages pour la protection de la côte contre les atteintes de la mer. Epis. Revêtements et murs de défense.

Communications.

1^o Ponts mobiles. Etude technique et économique.

2^o Le béton et le béton armé. Ses applications aux travaux hydrauliques; les moyens d'assurer sa conservation.

3^o Emploi du combustible liquide dans la navigation. Ses conséquences au point de vue des dimensions des navires et des installations des ports.

Instructions réglementaires pour la rédaction des rapports.
(Art. 13 et 14, Extraits.)

Le ou les rapporteurs, choisis par la Commission permanente pour une Question ou une Communication donnée et pour un pays déterminé, réunissent dans ce pays tous les éléments qu'ils trouvent utiles à la rédaction de ce rapport.

Ce travail, appuyé de conclusions s'ils le jugent utile, doit parvenir au Bureau exécutif huit mois au plus tard avant l'ouverture du Congrès.

La Commission permanente désigne pour chaque Question un Rapporteur général chargé de faire au Congrès un

exposé sommaire des éléments de cette question, ainsi que l'analyse des documents qui lui ont été transmis.

Le Rapporteur général peut indiquer ses vues et renseignements personnels et s'entendre avec les divers Rapporteurs pour formuler des propositions communes. D'une façon générale, il appartient au pays où se tient le Congrès.

Les rapports ainsi que les rapports généraux sont adressés au Bureau exécutif dans le délai fixé ci-dessus; ils sont traduits et imprimés dans les trois langues du Congrès.

Les manuscrits devront être remis au Secrétariat général en allemand, en anglais ou en français, copiés sur le recto des feuilles seulement et autant que possible à la machine à écrire.

Le nombre total des pages de chaque mémoire est limité à 20 de 400 mots environ, clichés compris.

Afin de permettre, le cas échéant, la reproduction des planches, le dessin doit être fait sur papier calque avec traits noirs nettement accusés.

Le nombre des planches est, sauf des cas spéciaux, limité à deux. Le format ne pourra dépasser 25 centimètres en hauteur et 55 centimètres en largeur, cadre compris (soit 22 centimètres \times 53 centimètres à l'intérieur du cadre).

M. A. de Morlot, inspecteur fédéral en chef des Travaux publics, à Berne, se tient à la disposition des intéressés pour tous renseignements complémentaires.

Réglementation des visites de la deuxième galerie du tunnel du Simplon.

Le directeur des travaux pour la deuxième galerie du Simplon nous prie de publier l'avis suivant :

1. La visite des installations est autorisée, les jours indiqués ci-après, pour toutes les personnes qui ont signé la carte spéciale. — Les enfants au-dessous de 14 ans doivent être accompagnés.

2. La visite du tunnel n'est permise qu'aux techniciens qui ont signé la carte spéciale.

3. Tout visiteur des installations ou du tunnel doit se présenter préalablement au bureau où on lui remettra une carte.

4. Les jours de visite sont : mardi et jeudi de 8 à 12 h. s'ils ne sont pas fériés.

BIBLIOGRAPHIE

Schweizerischer Wasserwirtschaftsband. Bericht über die Sitzung des vorberatenden Komitees zur Prüfung der Frage der Förderung der Wasserwirtschaft im Rheingebiet bis zum Bodensee. — Buchdruckerei Züricher Post.

Cette brochure contient : 1° le procès-verbal de la séance en question; 2° une très intéressante conférence illustrée de M. le professeur Hilgard sur les barrages des vallées (Talsperren), leur utilité comme bassins d'accumulation et comme moyens de prévention des inondations, et 3° un rapport de M. Härry, ingénieur, sur la création d'un « Rheinverband » dont l'objet serait de travailler à l'amélioration du régime des eaux dans la région du Rhin supérieur jusqu'au lac de Constance.

Bibliographie nationale suisse : répertoire méthodique de ce qui a été publié sur la Suisse et ses habitants. — Fascicules IV, 3 a. — Les lacs, par le prof. Dr F.-A. Forel. Publié par le Dr H. Walsler, professeur de géographie à

l'Université de Berne, et le Dr L. Collet, directeur de l'Hydrographie nationale. — Berne. K.-J. Wyss, éditeur.

Das Eisenbahnwesen der Schweiz. 1. Teil : Die Geschichte des Eisenbahnwesens von Placid Weissenbach, gew. Präsident der Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen. VI, 264 Seiten, gr. 8°, mit einer Karte. Zürich 1913. Verlag: Art. Institut Orell Füssli. — Preis : broschiert Fr. 10.— (8 Mk.); eleg. gebunden Fr. 12.— (10 Mk.).

On ne pouvait souhaiter à nos chemins de fer un historien plus compétent et mieux documenté. M. P. Weissenbach a d'ailleurs su ne pas abuser de l'abondance de sa documentation et l'ouvrage que nous annonçons à nos lecteurs n'est pas alourdi par des données statistiques sans intérêt pour le grand public. L'auteur s'est gardé des dissertations savantes et des détails purement techniques qui eussent ralenti son récit : il convient de l'en féliciter et de lui savoir gré d'avoir condensé dans un petit volume tout ce qu'il est indispensable de savoir sur l'histoire de nos chemins de fer. A signaler tout particulièrement les chapitres consacrés aux mesures législatives, négociations et opérations financières souvent très compliquées qui ont marqué le rachat des cinq grandes compagnies : tout cela est analysé et commenté avec une précision et une clarté qui le rendent compréhensible aux gens les moins initiés à l'organisation des chemins de fer.

La traduction en français de cet ouvrage s'impose. A ceux de nos lecteurs qui ne sont pas familiers avec la langue allemande, nous recommandons la lecture de l'extrait que M. Weissenbach a publié de son volume dans les *Archiv für Eisenbahnwesen* et qui a été reproduit en français par le *Bulletin de l'Association du Congrès international des chemins de fer* sous le titre « La deuxième étape de la nationalisation des grandes lignes suisses ». (Vol. XXVII, N° 6, juin 1913).

Saynigs and Writings about the Railways, by those who have managed them and those who have studied their problems. — Published by the Railway Age Gazette. New-York : Woolworth Building.

Nous avons publié, dans les nos 2 et 3 du *Bulletin* 1913, quelques notes sur l'histoire et la situation actuelle des chemins de fer américains : la brochure que nous signalons est un recueil d'études sur le même sujet, dues à des spécialistes autorisés. La préface précise que le but de cette publication est de rassembler, en un volume de lecture facile et propre à une documentation rapide, les vues et les réflexions d'hommes familiarisés avec l'organisation et la direction des chemins de fer. Toutes les personnes informées sont d'avis que les chemins de fer américains ont atteint une phase critique de leur développement et que la solution qui sera donnée aux problèmes actuellement à l'étude aura une influence prépondérante sur l'avenir de l'industrie et la prospérité du pays. Aussi convient-il que le public soit exactement renseigné sur ces questions et de mettre pour cela à sa disposition un petit ouvrage clair et précis tel que celui qui fait l'objet de cette note.

Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Offre d'emploi.

On cherche un directeur technique pour une fabrique de ciment artificiel en Portugal.

Appointements 8 à 10000 francs par an suivant capacités. S'adresser au Secrétariat de l'Ecole d'Ingénieurs, 2 rue du Valentin, Lausanne.