

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 56 (1930)
Heft: 15

Wettbewerbe

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: 14.03.2025

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

Extrait du rapport du Jury.

Le Jury s'est réuni les 26 et 27 mars 1930, dans le local d'exposition des projets. Après avoir constaté la présence de 28 projets, qui tous ont été déposés au Crédit Foncier dans les délais prévus par le programme, il a été procédé à un examen général et aux tours d'élimination.

Au premier tour, 2 projets ont été éliminés en raison de leur manque complet d'adaptation au site constitué par le Crédit foncier et, en général, pour leur mauvaise interprétation des conditions du programme.

Au deuxième tour, ont été éliminés 13 projets pour les raisons suivantes :

Recherche insuffisante de solutions d'ensemble ; mauvais aspect des constructions à l'angle place Chauderon rue du Petit-Rocher ; absence de recherches pour l'amélioration des abords du bâtiment du Crédit Foncier, visibilité insuffisante de ce bâtiment ; cour de service et accès des garages mal disposés.

Après ce deuxième tour, le Jury décide de faire une critique particulière des 13 projets qui restent en présence. (Nous ne reproduirons que celles qui concernent les projets primés. — Réd.)

La Rampe. — Plan très bien composé et recherche intéressante d'adaptation aux conditions créées par la présence du bâtiment du Crédit Foncier. Le parallélisme des façades entre bâtiments projetés et bâtiment ancien est heureux et a pour conséquence un bon effet des masses sur la place Chauderon. La solution pour l'amélioration de l'accès principal au bâtiment du Crédit Foncier par une large rampe est bonne. La poste est bien située et bien étudiée ainsi que les plans d'étages. La cour des garages n'est pas suffisamment spacieuse et pas assez éclairée. L'architecture est correcte, mais certains détails peuvent être critiqués, notamment le grand bandeau sur les magasins de la rue du Petit-Rocher faisant retour, en terrasse, sur la place Chauderon.

(A suivre.)

L'outillage des chantiers de Kembs.

Comme complément à l'article paru sous ce titre, dans notre dernier numéro, nous tenons à ajouter que les turbines de l'usine de Kembs seront livrées par la *Société alsacienne de constructions mécaniques*, à Mulhouse, et les *Ateliers des Charmilles S. A.*, à Genève.

Il s'agit de machines de 36 600 CV, donc de dimensions imposantes, entraînant des alternateurs « Alsthom » de puissance correspondante ; ces turbines seront étudiées dans tous leurs éléments par les services techniques des Ateliers des Charmilles qui fourniront les dessins d'exécution non seulement des turbines proprement dites, mais aussi les régulateurs, pivots et accessoires.

Tarifs-voyeurs des chemins de fer européens.

Dans le numéro du 15 juin dernier de la « *Rivista tecnica delle ferrovie italiane* », publiée avec la collaboration de l'administration des chemins de fer de l'Etat italien, M. G. Battisti rend compte de l'analyse comparative à laquelle il a soumis les systèmes de tarifs-voyeurs en vigueur sur les chemins de fer des différents pays d'Europe.

Après avoir défini le barème exploité dans chacun des Etats envisagés et précisé par des exemples numériques les résultats de son application, M. Battisti a récapitulé ses recherches dans un tableau que nous reproduisons, tous les prix ayant été convertis en liras italiennes, afin de les rendre comparables.

Il ressort de ce tableau que, dans l'ordre des prix croissants des transports, les Chemins de fer fédéraux occupent un rang très honorable.

Comparaison des prix de transport des voyageurs sur les chemins de fer de l'Europe, à la date du 21 avril 1930. (Les prix sont exprimés en liras italiennes.)

Distances en km	100			300		
	Classes	I	II	III	I	II
1. Allemagne . . .	69,32	43,78	26.—	189,70	113,09	69,32
2. Angleterre . . .	60,03	—	36,20	180,10	—	108,06
3. Autriche . . .	67,57	48,73	27,19	146,99	105,80	58,96
4. Belgique . . .	33,05	22,92	13,06	98,61	67,70	38,91
5. Bulgarie . . .	31,61	22,64	12,70	78,66	56,58	31,47
6. Danemark . . .	76,73	46,04	30,69	167,78	100,77	67,01
7. Espagne . . .	43,62	29,40	17,93	132,53	87,96	55,21
8. Esthonie . . .	26,01	15,66	10,36	70,20	42,17	28,03
9. Finlande . . .	46,56	23,52	14,88	108,96	54,72	35,52
10. France . . .	33,70	22,74	14,82	101,10	68,26	44,47
11. Hollande . . .	44,45	36,78	27,97	108,02	87,33	63,97
12. Hongrie . . .	42,76	32,07	23,38	121,58	91,19	66,80
13. Italie . . .	52,50	35,50	21,50	145,—	98,—	58,—
14. Yougoslavie . .	40,76	34,94	23,29	117,45	98,89	62,95
15. Lettonie . . .	35,79	18,35	11,93	106,43	53,77	35,42
16. Lithuanie . . .	42,24	25,73	16,52	107,52	65,67	41,86
17. Norvège . . .	117,65	58,83	37,34	289,51	144,76	96,68
18. Pologne . . .	46,23	27,82	18,62	128,19	76,83	51,36
19. Portugal . . .	32,30	24,19	14,79	96,01	72,51	44,33
20. Roumanie . . .	50,06	38,14	25,09	114,41	84,68	53,69
21. Suède . . .	115,54	57,77	38,52	231,08	115,54	77,03
22. Suisse C. F. F.	62,90	44,40	31,45	148,—	104,34	74,—
23. Tchécoslovaquie	46,74	28,05	18,70	118,97	71,38	47,59
24. Union des Républiques soviétiques socialistes	62,56	—	40,74	112,04	—	73,72

NÉCROLOGIE

Henri Meyer, architecte.

Originaire de Schaffhouse dont plusieurs de ses ascendants furent bourgmestres, H. Meyer naquit à Fribourg, le 24 décembre 1856.

Après des études faites à l'Ecole polytechnique fédérale, (1876 à 1878), à la « Bauschule » de Stuttgart (1878-1879) et à l'Ecole des beaux-arts de Paris, il travailla dans le midi de la France, jusqu'en 1889. Cette année-là, il émigra en Bulgarie, pour diriger à Sofia la construction de la Banque de Bulgarie, qui avait fait l'objet d'un concours international dont il fut le premier lauréat. Pendant son séjour en Bulgarie, où il fut architecte du gouvernement, il exécuta de très nombreux ouvrages, officiels et privés, notamment le mausolée du prince Alexandre et les bâtiments de l'Exposition internationale de Philippoli, en 1891.

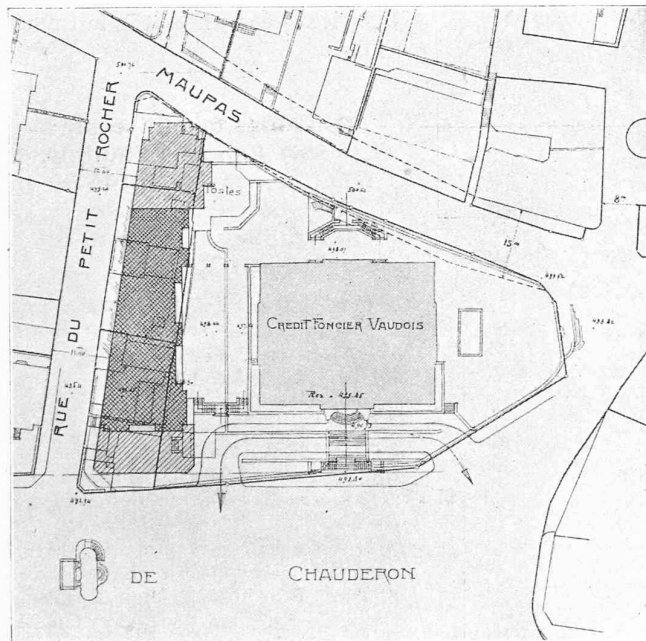
En 1898, il revint en Suisse, se fixa à Lausanne, et, associé avec M. Jacques Regamey, il construisit le Kursaal et les bâtiments de Bel-Air, à Lausanne, les Casinos de Morges et de Lutry et de nombreux autres édifices.

Quatre ans plus tard, cette association est dissoute et H. Meyer se distingue par ses nombreux succès (plus de 25 prix) dans les concours d'architecture et il édifie, entre autres, le monument des Jordils, l'Asile Recordon, le pavillon Gabriel Dufour à l'Asile des aveugles, le Casino de Montbenon, etc.

Cette brillante activité de constructeur et les nombreuses missions d'expert et de juré qu'il remplit l'ayant convaincu de la nécessité d'une organisation mieux ordonnée des professions techniques, il contribua grandement à l'élaboration



Vue de la rue du Petit Rocher et de l'hôtel du Crédit Foncier.



Plan de situation. — 1 : 3000.



Perspective.

CONCOURS
POUR LA RECONSTRUCTION
DES IMMEUBLES
DU
CRÉDIT FONCIER VAUDOIS,
A LAUSANNE

1^{er} prix :
projet « La Rampe »,
de M. L. Dumas, architecte,
à Clarens.

à l'endroit le moins exposé, si des bulles ou autres conditions favorables s'y trouvent, ainsi que le faisait présumer le simple bon sens et les calculs de contrainte.

On voit, par le dernier tableau, que le câble « claquera » sur la corde, à 45 Kv ; à 11,5 mm du centre, c'est-à-dire à 4 mm à l'intérieur du filage : à 60 Kv ; à 8 ou 9 mm de la corde, pour 90 Kv. Si l'essai n'a pas duré assez longtemps pour brûler complètement le filage, ce dernier sera néanmoins plus ou moins endommagé en un point qui formera une amorce de dommages futurs à longue échéance. Ainsi s'expliquent les malheurs postérieurs à la pose de câbles mal essayés et que l'on croyait sains uniquement parce qu'ils avaient tenu la tension d'essai. Les prétendus mystères de la fabrication courante sont des inventions de l'ignorance et de la négligence.

* * *

Revenons aux chiffres du tableau précédent. Nous avons vu que, déjà à 30 Kv, la contrainte sur l'air, dans la supposition de nos calculs, est de 6,62 Kv/mm au voisinage de la corde. Les procédés de *Pirelli* par étagement des papiers de constantes différentes et de *Silbermann* par nivellement électrostatique des contraintes représentent deux tentatives très intéressantes d'améliorer le fonctionnement des câbles. En fabrication courante, ces contraintes sont dangereuses. En réalité d'ailleurs les bulles sont plus minces que le papier. Quelle est cette épaisseur ?

Emanueli a étudié cette question et plusieurs expérimentateurs admettent que cette épaisseur est au plus de 0,1 mm.

Il n'y a que l'expérience qui puisse nous tirer d'embarras. Des essais ont été faits par *R. Shanklin* qui arrive à la conclusion que 6,3 Kv/mm est la limite actuelle d'exploitation des câbles en considération des bulles. Ceci correspondrait à une tension limite de $6,3 \cdot 7,16 = 45,1$ Kv. Nous avons effectivement rencontré des câbles, contenant des bulles dont la tension