

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 45 (1919)
Heft: 21

Sonstiges

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](#)

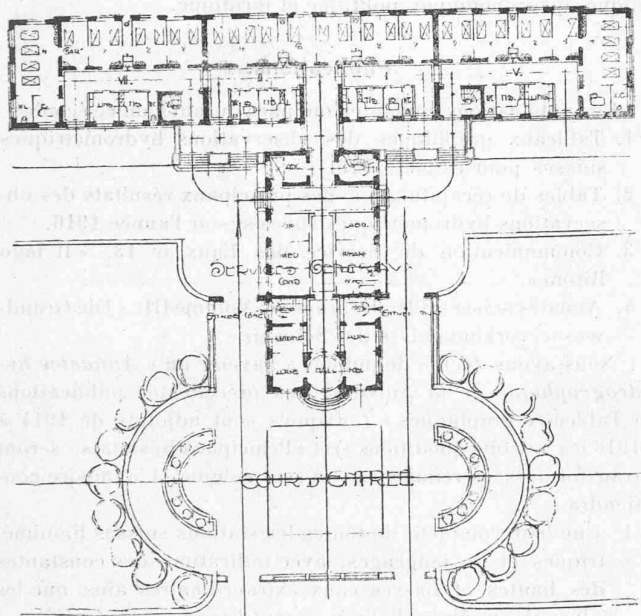
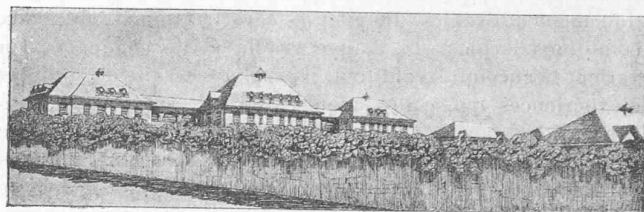
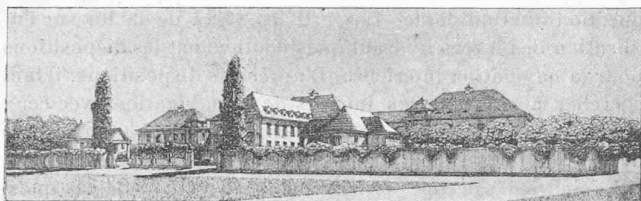
Terms of use

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: 04.07.2025

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

CONCOURS POUR UNE INFIRMERIE D'ISOLEMENT, A LAUSANNE



Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 800.

Le cube du bâtiment principal est très élevé, il atteint 16 800 m³.

V^{me} prix « Plein Sud » (voir page 225).

L'auteur de ce projet a fourni trois plans de situation. Le Jury a éliminé les plans de situation 2a et 2c. Le plan de situation 2b est également critiquable. Les pavillons sont mal groupés et sans tenir compte de la déclivité du terrain.

Les plans d'étage sont bien étudiés, la loge du concierge est bien placée. Les façades manquent de caractère.

Au sous-sol, la cuisine et la buanderie devraient être placées au nord et non au sud. Le cube du bâtiment principal est de 14 300 m³.

Avant de terminer son rapport, le Jury tient à constater que le concours a donné des résultats satisfaisants.

La plupart des projets sont traités avec la plus grande simplicité tout en restant dans le caractère qui convient à l'édifice projeté.

Le Jury exprime toutefois ses regrets et son étonnement que la participation au concours n'ait pas été plus forte.

Lausanne, le 5 juin 1919.

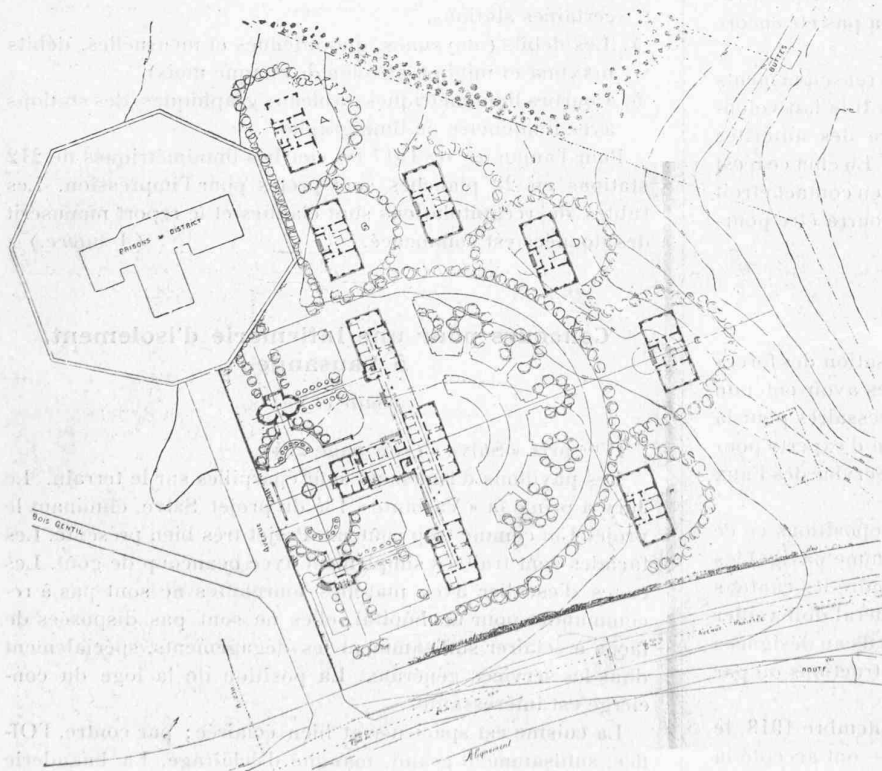
INFORMATIONS

La question du système de traction électrique en France.

On nous demande de reproduire la note suivante, parue dans la *Schweiz. Bauzeitung* qui réfute certaines allégations contenues dans le *Compte rendu* de M. le professeur Manduit, que nous avons publié sous le titre « L'électrification des chemins de fer », à la page 197 de notre numéro du 20 septembre dernier. — *Réd.*

Comme parmi les lignes à électrifier sur le réseau du Paris-Lyon-Méditerranée se trouvent, sans doute, des tronçons qui se raccordent aux chemins de fer suisses, les décisions de la dite commission pourraient avoir des suites grosses de conséquences pour les relations ferroviaires franco-suisse de l'avenir. Nous lisons, en effet, l'avis suivant très significatif du rapporteur français, en ce qui concerne le choix du système :

« Devant les résultats remarquables obtenus par le *Chicago Milwaukee and St. Paul Ry.*, avec le courant continu à 3000 volts, le rapporteur n'hésite pas à conclure formellement en faveur de ce système qu'il estime être actuellement le seul véritable-



Plan de situation. — 1 : 2500.

IV^e prix : projet « Salve », de MM. Brugger et Trivelli, architectes, à Lausanne.

ment au point pour la traction électrique des grandes lignes.»

Le soussigné a examiné il y a quatre ans, très sérieusement, la question de savoir si l'électrification commencée sur le *Chicago Milwaukee and St. Paul Ry.* avec du courant continu à 3000 volts était de nature à ébranler l'opinion émise alors, en Europe, par la majorité des personnes compétentes en ce qui concerne le choix du système de traction électrique. La conclusion en est que « nous sommes tout à fait fondés de ne pas nous laisser influencer, dans notre point de vue au sujet du système de traction, par le développement actuel des chemins de fer américains à haute tension ». Lorsque, quelques mois plus tard, la fixation du choix du système était devenue urgente pour les Chemins de fer fédéraux, nous avons publié le résultat de nos récentes études, donnant la relation entre la distance λ en km. des points d'alimentation de la ligne de contact, la tension de traction E_s en volts, la constante C du système de traction, le trafic p en t/h d'un chemin de fer. La formule est la suivante :

$$\lambda = \frac{E_s}{\sqrt{p}} \times \frac{1}{C}$$

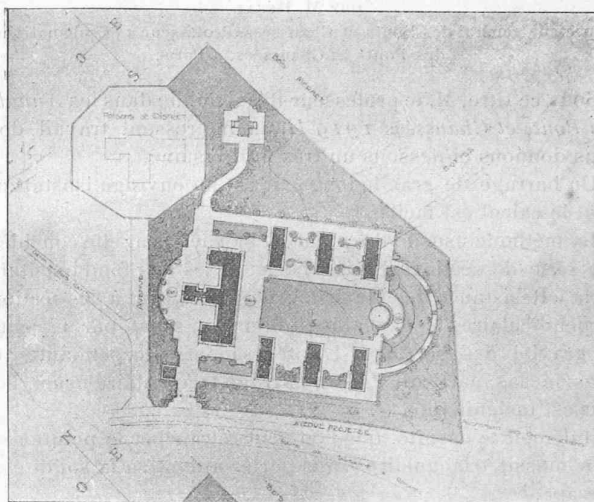
La constante C a une valeur d'environ 5,0 pour le courant continu et d'environ 8,0 pour le courant monophasé ou triphasé à basse fréquence, ces valeurs étant basées sur des déductions analytiques. A teneur de cette formule le succès économique du *Chicago Milwaukee and St. Paul Ry.* se laisse réduire à ses justes proportions. Le chiffre de trafic de ce chemin de fer n'est qu'une fraction de celui du *New York, New Haven and Hartford Ry.* (nous l'estimons à $\frac{1}{6}$), qui peut être cité comme exemple contraire à traction monophasée. Nous sommes convaincu que l'adoption du système du premier de ces chemins de fer, par le second, aurait conduit celui-ci à un véritable insuccès économique. Toutefois, en ce qui concerne les chemins de fer américains, nous ne contestons pas du tout les objections de M. A. Mauduit, savoir que les moteurs de traction monophasés ne sont pas capables de rester, au démarrage, un certain temps sous courant et sans tourner (la périodicité américaine de 25 en est la cause majeure) et qu'ils ne peuvent pas être employés pour la récupération. Mais lorsque M. A. Mauduit étend ces objections aux moteurs de traction suisses, il commet une *généralisation inexacte et injustifiée* que nous devons repousser énergiquement à teneur de nos propres et consciencieux rapports sur les maladies d'enfance et le développement de la traction monophasée en Suisse.

Quant aux frais d'exploitation des systèmes rivaux, l'extrait du rapport remarque ce qui suit : « En ce qui concerne la dépense d'exploitation, des calculs complets et précis faits par les services techniques des compagnies pourront seuls établir la comparaison entre les divers systèmes ; le rapporteur estime toutefois que l'écart ne sera pas considérable et n'aura pas à entrer en ligne de compte pour le choix du système ». Nous estimons également que cette conclusion est inexacte ou plutôt irréfutable.

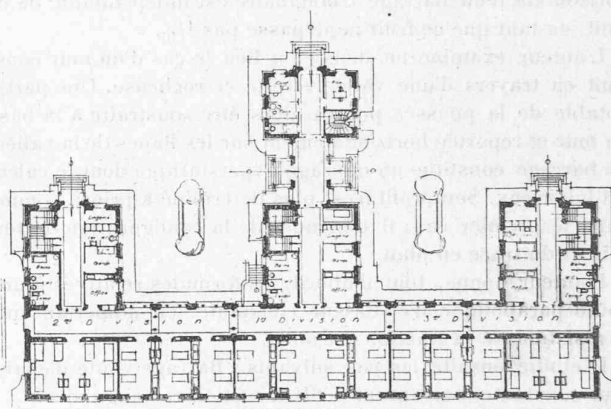
Nous attendons avec grand intérêt les délibérations de la commission française.

Prof. W. KUMMER.

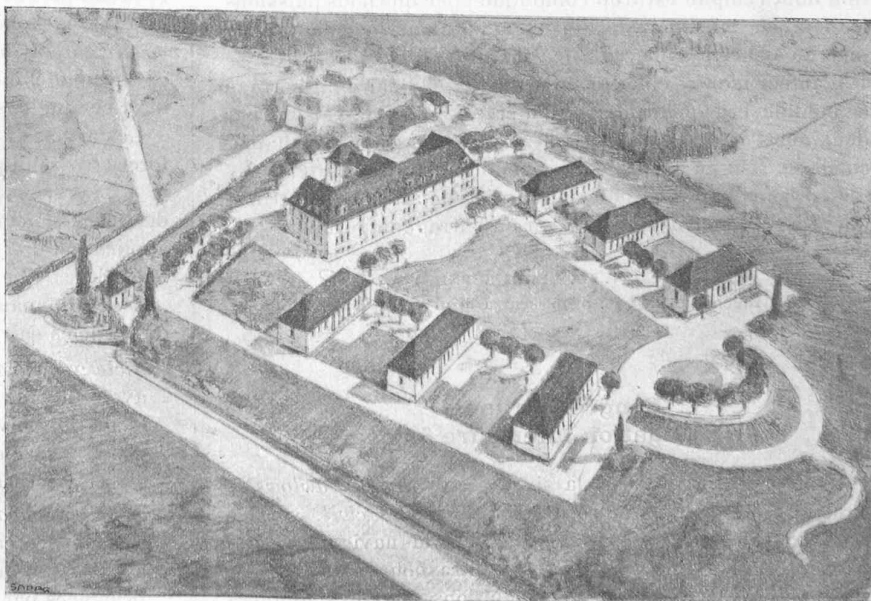
CONCOURS POUR UNE INFIRMERIE D'ISOLEMENT, A LAUSANNE



Plan de situation. — 1 : 5000.



Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 800.



Vue à vol d'oiseau.

V^e prix : projet « Plein-Sud », de M. Zbinden, architecte, à Lausanne.

Formes et dimensions des grands barrages en maçonnerie

par M. RÉSAL

Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Professeur à l'Ecole nationale
des Ponts et Chaussées, à Paris.

Sous ce titre, M. le professeur Résal publie dans les *Annales des Ponts et Chaussées 1919-II* un intéressant travail dont nous donnons ci-dessous un très bref résumé.

Un barrage de grande longueur est un ouvrage isostatique dont le calcul est facile.

La méthode usuelle de calcul est inexacte, car elle considère une série de sections horizontales ; or les lois fondamentales de la « Résistance des Matériaux » s'appliquent à des sections perpendiculaires à l'axe longitudinal, passant par le centre de gravité des sections. L'auteur montre, cependant, que dans le cas particulier, d'un barrage triangulaire usuel, l'erreur est insignifiante.

Il démontre ensuite, que l'on peut retrancher la pointe aval d'un massif triangulaire, sans porter atteinte à la solidité du barrage.

Le parement d'amont d'un barrage reçoit souvent un léger fruit. M. Résal conclut d'un calcul détaillé que l'épaisseur horizontale d'un barrage triangulaire est indépendante de ce fruit, en tant que ce fruit ne dépasse pas $\frac{1}{10}$.

L'auteur examine en deuxième lieu le cas d'un mur construit en travers d'une vallée étroite et rocheuse. Une partie notable de la poussée pourra alors être soustraite à la base du mur et reportée horizontalement sur les flancs de la vallée. Le barrage constitue un ouvrage hyperstatique dont le calcul est laborieux. Son profil n'est plus déterminé a priori, comme dans le premier cas ; il dépendra de la configuration du terrain et du tracé en plan.

L'auteur donne, tout d'abord, les formules relatives à une voûte parabolique d'épaisseur constante, en admettant que la résistance à la traction est nulle.

Il étudie ensuite les cas suivants : Barrage-voûte d'épaisseur constante, barrant un défilé à section rectangulaire.

Mur de forme quelconque.

Le procédé employé constitue une méthode de fausse position dont l'emploi est trop compliqué pour que nous puissions le détailler ici. Du reste, un exemple numérique indique la marche à suivre dans ces calculs.

L'auteur montre enfin, que lorsque la hauteur d'un barrage se modifie brusquement, on a intérêt à limiter le versant par deux murs-culées qui procurent une grande économie de maçonnerie, tout en améliorant les conditions de stabilité.

En résumé, nous recommandons l'étude attentive de ce mémoire à tout ingénieur qui aurait un barrage important à projeter.

N. DE SCHOLEPNIKOW.

Ingénieur E. C. P., professeur à l'Université de Lausanne.

Congrès national de la navigation intérieure française.

D'une étude parue sous la signature de M. A. Pawlowski, dans le N° du 27 septembre dernier du *Génie civil*, sur les travaux du « V^{me} Congrès national de la navigation intérieure », qui a tenu ses assises à Strasbourg, du 1 au 4 septembre, nous extrayons les résolutions suivantes adoptées par le Congrès et qui intéressent particulièrement la Suisse :

Canal latéral au Rhin. — « L'utilisation rationnelle de la force motrice du Rhin, en amont de Strasbourg, ne peut être réalisée

que par un canal latéral, auquel la situation topographique des terrains de la rive alsacienne est particulièrement favorable.

» En raison des conditions de pente et de l'instabilité du lit du fleuve, et de la formation progressive de rapides, l'établissement d'un tel canal est la condition indispensable d'une navigation commerciale économique et ininterrompue de Strasbourg à Bâle.

« Le Congrès se félicite de la décision par laquelle M. le Commissaire général de la République a prescrit la mise à l'enquête du projet d'un tronçon de ce canal, et émet le vœu que ce projet puisse être soumis le plus rapidement possible à la future Commission centrale pour la navigation du Rhin ».

Canal du Rhône au Rhin. — « Après avoir entendu l'exposé de M. Schwob, considérant que la Saône et le canal du Rhône au Rhin constituent une section essentielle de la grande voie naturelle de la Méditerranée au Rhin,

émet le vœu que l'établissement d'une voie praticable aux chalands de grande navigation soit réalisée le plus promptement possible, de façon à aller de pair avec les aménagements prévus pour le Rhône et pour le Rhin.

Et M. Pawlowski, commente cette résolution en ces termes : « Il faudra bientôt retransformer le canal du Rhône au Rhin. Cette obligation s'imposera avec d'autant plus de force que la région Mulhouse-Bâle, tête de ligne de la grande navigation rhénane, pourrait être reliée, à travers la Suisse, avec Genève, par une autre voie navigable, qui, partant de Bâle, emprunterait le Rhin jusqu'à Coblenz, puis suivrait l'Aar et les lacs suisses. Si la France ne transformait pas le vieux canal du Rhône au Rhin pour permettre le passage de grands bateaux, c'est la Suisse qui réaliserait, à son profit, la jonction du bassin rhénan avec celui du Rhône ».

Désignation des cours d'eau navigables ou susceptibles d'être rendus navigables.

Le Conseil fédéral a adressé, le 29 septembre, à tous les gouvernements cantonaux, la circulaire suivante :

D'après l'article 24^{bis} de la constitution fédérale, accepté par le peuple le 25 octobre 1908, l'utilisation des forces hydrauliques est sous la haute surveillance de la Confédération (paragraphe 1^{er}). Déjà à ce moment-là, on faisait rentrer la navigation dans cette utilisation de nos cours d'eau : le paragraphe 2 indique que dans la mesure du possible il faut tenir compte des intérêts de la navigation intérieure.

Les articles 24 à 27 de la loi fédérale sur l'utilisation des forces hydrauliques du 22 décembre 1916 (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1918) renferment les prescriptions générales destinées à sauvegarder les intérêts de la navigation, en application de l'article 24^{bis}, paragraphe 2, de la constitution fédérale.

Une ordonnance fédérale doit régler le mode d'exécution des articles suivants :

Article 24, paragraphe 2 : Le Conseil fédéral désigne, après avoir entendu les cantons intéressés, les sections de cours d'eau qui doivent être considérées comme navigables ou qu'on se propose de rendre navigables ; il édicte les dispositions nécessaires.

Article 27, paragraphe 1^{er} : Le Conseil fédéral après avoir entendu les cantons intéressés prend les mesures nécessaires pour que la navigabilité des sections de cours d'eau désignées par lui, ne soit pas compromise par des constructions ou par une modification artificielle du lit.

L'article 24 vise les prescriptions à édicter pour les usines hydrauliques en vue de la navigation ; l'article 27 par contre

se rapporte aux autres constructions fluviales (ponts, corrections, etc.).

Par suite des articles précités, il devient nécessaire :

A. de désigner en principe *les sections de cours d'eau* navigables ou pouvant être rendus navigables (art. 24, § 2);

B. d'étudier le réseau navigable ainsi fixé pour déterminer quels *types de chalands* peuvent être admis pour chaque partie de ce réseau (art. 24, § 2);

C. d'édicter des prescriptions sur l'aménagement et l'entretien des sections de cours d'eau déjà naturellement navigables ainsi que des sections de cours d'eau pouvant artificiellement être rendus navigables (art. 24, § 2, et art. 27 § 1), en tenant compte des types de chalands admis pour les différentes parties du réseau.

Les prescriptions désignées sous la lettre C comprennent :

1. pour ce qui concerne l'aménagement :

Les dimensions des écluses.

Le choix des profils-types pour les sections de cours d'eau régularisés, pour les canaux de navigation ainsi que pour les canaux de dérivation d'usines hydrauliques devant servir à la navigation.

L'établissement de profils-types pour canaux dans le rocher et en tunnels, et de profils d'espace libre pour ponts, piliers et couléés.

La fixation de l'espace libre *au-dessus* du plan d'eau.

Les prescriptions pour les courbes admissibles, les bassins d'arrêt et de virage, les vitesses du courant, etc.

Le choix des profils d'espace libre, etc. reste exactement le même, qu'il s'agisse de constructions en rapport avec une usine hydraulique ou d'autres constructions fluviales. Les prescriptions classées *sous la lettre C* sont en étroite corrélation entre elles ; aussi seront-elles réunies en une seule *ordonnance sur l'aménagement des voies fluviales* (normes pour la navigation).

2. pour ce qui concerne l'exploitation : il sera nécessaire d'édicter plus tard de nouvelles dispositions fondamentales.

Le choix du *type de chaland* à adopter pour chaque région (page 2, B) est de la plus haute importance ; une grande prudence s'impose avant de prendre une décision.

Il est nécessaire de prendre en considération les dimensions des bateaux prévus en Europe pour les voies navigables nouvellement projetées ou dont on étudie la transformation, et de se rendre compte du développement qu'on peut vraisemblablement prévoir.

On a soutenu tout dernièrement encore que le Rhône devait être aménagé pour les chalands de 600 tonnes au maximum ; aujourd'hui on parle de bateaux de 1000 tonnes, et les revues techniques admettent des chalands de 1200 tonnes, également prévus pour l'élargissement du canal du Rhône au Rhin. A l'heure actuelle, on demande aussi que la Seine soit aménagée pour des bateaux de 1400 à 1800 tonnes. Ces dernières années, les administrations wurtembergeoises et prussiennes exigeaient pour les nouveaux projets de voies fluviales des dimensions permettant le passage de chalands de 1000 tonnes, tandis que le « *südwestdeutsche Kanalverein* » prévoyait un chaland-type de 1200 tonnes. En Bavière, pour le canal du Danube au Main, certains projets prévoyaient des bateaux de 1500 tonnes.

Ces propositions n'ont pas un caractère officiel et l'on ne peut savoir si elles seront sanctionnées par les autorités compétentes ; elles proviennent cependant en général de milieux techniques en relations avec les cercles officiels.

Cela étant, il serait désirable de ne pas fixer dès maintenant les types à admettre pour nos voies fluviales, sans mécon-

naître cependant que l'aménagement rapide de nos cours d'eau pour la mise en valeur des forces hydrauliques exige que ces questions soient élucidées le plus tôt possible ; ces deux modes d'utilisation de nos cours d'eau sont en effet étroitement liés entre eux.

Tant pour la création de nouvelles usines que pour la transformation d'installations existantes, il est indispensable de tenir compte de la navigation ; si l'on veut arriver à un résultat rationnel.

Afin de pouvoir préparer un projet d'ensemble du réseau des voies navigables, qui vous serait ultérieurement soumis, nous vous prions de bien vouloir nous faire parvenir jusqu'à la fin de novembre, votre opinion sur les points suivants ;

1. Quelles sections de cours d'eau de votre canton peut-on considérer comme naturellement navigables ?
2. Quelles sections de cours d'eau de votre canton proposez-vous de rendre navigables ?
3. Quels types de chalands désirez-vous prévoir pour ces sections de cours d'eau ?

Il vaut donc mieux prévoir pour nos voies fluviales des chalands de dimensions plutôt grandes, afin de ne pas être exposé à élargir plus tard des canaux de construction trop exiguë devenus impropres à l'utilisation des chalands d'un plus fort tonnage. (Il y a par exemple le canal le plus récent d'Allemagne — le canal du « *Mittelland Ems-Hanovre* » — qui a été aménagé pour des chalands de 600 tonnes ; à peine est-il en exploitation, que déjà l'on demande de l'élargir pour des bateaux de 1000 à 2000 tonnes).

Le Service des eaux du département de l'intérieur est entièrement à votre disposition pour discussions et renseignements.

Comité de rédaction du « Bulletin technique de la Suisse romande. »

Il s'est réuni sous la présidence de M. Paul Piccard le samedi 27 septembre 1919 au Restaurant des Merciers à Fribourg, ainsi que ses membres fribourgeois en avaient manifesté précédemment le désir.

M. Piccard rappelle tout d'abord que le Comité a eu le chagrin de perdre quatre de ses membres depuis la dernière réunion en juillet 1917 : MM. Hans Maurer, Fribourg, Alfred Rychner, Neuchâtel, Antoine Hotz, Neuchâtel, E. de Stockalper, Sion. Le Conseil d'administration du *Bulletin* a procédé à leur remplacement par MM. Ed. Emmanuel, Genève, J. Lehmann, Fribourg, A. Méan, Neuchâtel, R. Neeser, Genève.

M. Piccard parle ensuite brièvement de la marche du *Bulletin* pendant la dernière période de deux ans et ouvre la discussion à ce sujet. Au cours de celle-ci il est rappelé que le Comité de rédaction a été créé par le Conseil d'administration lorsque le *Bulletin*, de simple organe de la Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes, est devenu l'organe en langue française de la Société suisse des ingénieurs et des architectes ; qu'il a été intentionnellement composé de représentants des divers cantons romands ; qu'enfin son bureau, choisi tout entier dans le même canton afin que ce bureau puisse se réunir facilement, n'a pas été pris à Lausanne en vue d'une saine décentralisation.

Le Comité, au cours de cette réunion, émet deux désirs qui lui tiennent particulièrement à cœur : le premier, c'est que les Sections romandes, comme les Sections genevoise et vaudoise le font déjà, donnent régulièrement de leurs nouvelles dans le *Bulletin* et non pas à de très longs intervalles, cela aussi bien dans l'intérêt de celui-ci que dans leur propre intérêt ; le

second, c'est que ses divers membres cantonaux veuillent bien transmettre à la rédaction du *Bulletin* tous les renseignements qu'ils peuvent recueillir sur les concours qui sont ouverts, sur ceux qui sont encore à l'état de projet, sur les résultats de ceux qui sont terminés, et qu'ils signalent à cette même rédaction les sujets sur lesquels des articles intéressants pourraient être publiés dans le *Bulletin*.

Le Comité confirme M. Piccard en qualité de président pour une nouvelle période.

L'après-midi est consacré à une promenade au pont du Gotteron, à la chapelle de Lorette, dans la ville basse, sous la conduite des membres fribourgeois du Comité, MM. Broillet, Lehmann, de Schaller, grâce auxquels la réunion a été de tout point réussie. E.

BIBLIOGRAPHIE

Nouvelle théorie des efforts de flexion. Fritz Reininghaus, Zurich. 28 pages et 14 figures. Broché 4 fr.

Qu'un autodidacte tienne à faire profiter, même à bon prix, ses confrères du fruit de ses méditations, c'est fort honorable; mais qu'il dresse une « nouvelle » théorie contre le calcul actuellement admis, c'est faire preuve de plus de suffisance que de conscience. Il va en effet de soi que le changement de principe se traduira par une économie de matériel, seule justification possible d'un procédé hasardé.

Hasardées en effet les seules nouveautés trouvées dans cet opuscule; les voici traduites: « il n'y a pas de section dangereuse dans la solive fléchie, car les efforts y sont constants », puis « l'égalité des composantes de pression et de traction n'est ni nécessaire ni suffisante pour assurer l'équilibre de la section fléchie », et enfin « le moment de l'une des composantes sur l'axe neutre est égal à celui de l'autre ». Nous ne perdrons pas le temps du lecteur à réfuter de telles arguties; on nous permettra toutefois de remarquer que la dernière contient un sophisme nettement dangereux, s'il tombe sous la main d'un compère en mal de calcul « économique » du béton armé. En effet, si l'axe neutre est le lieu d'égalité des moments statiques entre section comprimée et tendue du profil utile, il ne comporte l'égalité des moments fléchissants que sous réserve de symétrie. L'aire de béton comprimé étant normalement ramassée plus près de l'axe neutre que ne l'est

l'armature, ses fatigues seront proportionnellement inférieures, et le moment fléchissant afférent par conséquent aussi. Lorsque donc notre savant auteur égale le moment de l'armature sur l'axe neutre à la moitié du moment fléchissant total, il diminue artificiellement l'armature et la sécurité requises. Comme sa tactique le conduit à augmenter conséquemment la hauteur de béton, ce qui n'est pas un mal d'ailleurs, il nous annonce une économie de plus de 50 % d'armature sous le régime des mêmes fatigues maxima.

On voit d'ici les bases scientifiques de la nouvelle méthode. Ce qu'on nous en sert n'est, paraît-il, que l'essentiel de la « Théorie des fatigues constantes ». Merci d'avance pour les accessoires. A. P.

CARNET DES CONCOURS

Ville de La Chaux-de-Fonds.

Reconstruction du Temple national.

Un concours va incessamment s'ouvrir entre les architectes suisses pour l'obtention de projets pour la reconstruction et l'aménagement du Temple national incendié le 16 juillet dernier.

Le Jury chargé d'examiner les envois sera présidé par M. Léon Perrin, sculpteur, à La Chaux-de-Fonds, président du comité de reconstruction.

Font partie de ce Jury les architectes:

Camille Martin, à Genève,

Matthey, intendant des bâtiments à Neuchâtel,

George Epitoux, à Lausanne,

En font encore partie MM. W. Corswant, pasteur à La Chaux-de-Fonds, et Suter, architecte à Bâle, suppléants.

Maison du Peuple, à la Chaux-de-Fonds.

Presque en même temps que le concours pour la reconstruction du Temple s'en ouvrira un autre pour l'obtention de projets pour une Maison du Peuple. La question relative à ces deux édifices est d'ailleurs liée par une décision des autorités municipales qui, en même temps qu'elles ont remis l'Eglise au Conseil d'administration de la fondation du Temple national, ont décidé l'érection d'une Maison du Peuple avec grande salle. Cette grande salle servira à de nombreuses manifestations qui avaient lieu autrefois au Temple national.

Le Jury de ce concours n'est pas définitivement constitué. Nous compléterons les renseignements sur ce dernier concours, comme sur le précédent, dans notre prochain numéro.

Calendrier des Concours.

LIEU	OBJET	TERME	PRIMES	PARTICIPATION
			Fr.	
Frauenfeld	Banq. cantonale thurgovienne.	31 octobre 1919	9000 800 achat	Architectes thurgoviens établis dans le canton de Thurgovie avant le 1 ^{er} janvier 1917.
Comité central	Fondation Geiser	31 mai 1920	1000	Membres de la Société suisse des I. et A.
Berne	Gymnase	—	—	Architectes de la ville de Berne.
Bâle	Maison du Peuple	15 nov. 1919	13 000 et 1000 pour achats	Architectes bâlois.
Lausanne	Société de Banque suisse	31 déc. 1919	25 000 et 5000 pour achats	Architectes suisses.
Zoug	Maisons ouvrières	1 ^{er} déc. 1919	20 000	Architectes suisses ou étrangers habitant la Suisse depuis le 1 ^{er} janvier 1918.
Flawil	Ecole d'agriculture	—	—	Architectes saint-gallois.
Genève	Bâtiments universitaires	—	—	Architectes genevois établis dans le canton ou hors du canton.
Genève (Soconex)	Bâtiments communaux	—	—	Architectes genevois établis dans le canton.
Chaux-de-Fonds	Temple national	15 janvier 1919	7500	Architectes suisses.
Chaux-de-Fonds	Maison du Peuple	—	—	—