Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 46 (1920)
Heft: 16

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: 04.05.2025

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

2° Le Canal du Berry (branche principale de Montluçon à Marseille les-Aubigny).

XI. — La transformation d'une voie navigable en vue du passage de bateaux d'un type de plus fort tonnage, devra toujours comporter en principe la conservation des écluses du gabarit ancien.

Concours d'idées pour l'étude d'un projet d'hôtel de la Société de Banque Suisse, à Lausanne.

(Suite et fin.) [1]

4me prix *ex æquo* — « *L'Or* » — L'auteur de ce projet, comme celui du N° 45, a admis la création d'un entresol dans le corps principal, mais a beaucoup moins bien résolu le problème. La conception de son hall central est tout à fait différente des autres projets ; nous regrettons que cette idée n'ait pas été mieux étudiée. La caisse est trop éloignée de l'entrée et le développement de ses guichets trop exigu. La comptabilité a une mauvaise liaison avec la caisse. Les salons d'attente du rez-de-chaussée font presque défaut. La position du hall spécial est mauvaise. L'escalier de la direction est aussi trop éloigné de l'entrée. Nous aurions préféré voir l'entrée de service au premier sous-sol et la place utilisée par des magasins. Les façades sont élégantes et bien étudiées ; cependant l'entrée principale de la banque devrait dominer les autres.

BIBLIOGRAPHIE

Statique graphique des corps hétérogènes, par *Louis Potterat,* professeur à l'Ecole polytechnique fédérale. — Edition *F. Rouge & Cie,* Lausanne.

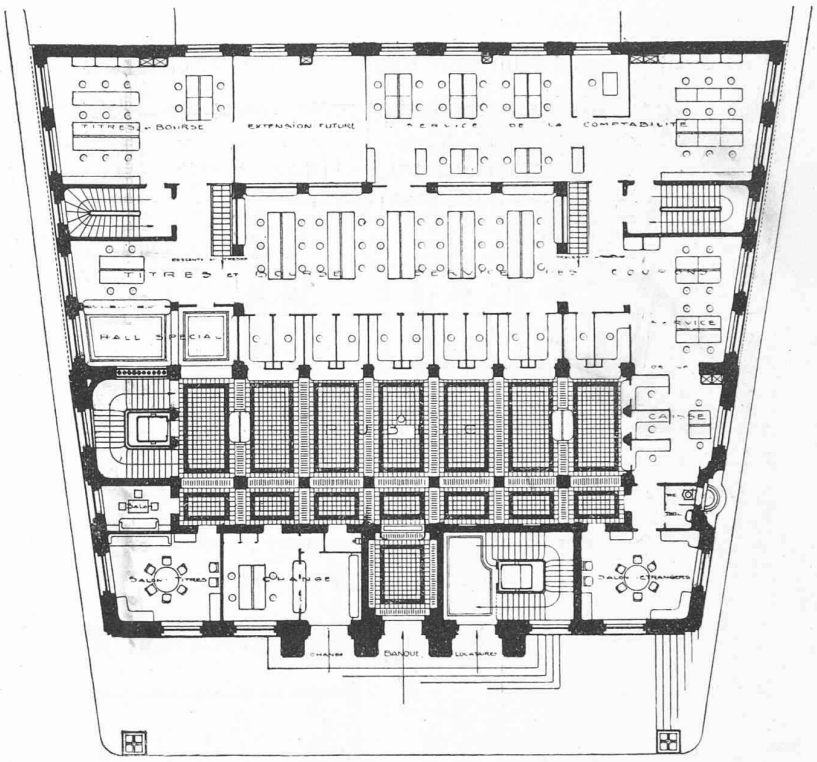
L'hypothèse de Navier, cet oreiller de paresse, tend à faire oublier qu'on doit toujours pouvoir se rectifier quand on travaille avec des matériaux imparfaitement élastiques, comme le béton de ciment, et surtout le béton de chantier. Le calcul étant conventionnel, les résultats le sont aussi, au moins pour autant, et le professeur parisien Descubes a déclaré, en manière de boutade, que le calcul du béton armé consiste à obtenir des résultats exacts au moyen de formules fausses. Le sophisme pèche par la base et manque de conscience, car on n'obtient rien de bon avec de mauvaises prémisses : le tout est de savoir de quel bois on se chauffe.

La construction massive méritant d'être traitée selon sa nature puisqu'elle a brillamment donné ses preuves, notre auteur en a tenté l'étude par la voie graphique, dont la souplesse se joue des courbes rebelles à l'intégration. Il arrive ainsi à des solutions incontestablement justes en même temps que libérées du triangle des efforts intérieurs. Malheureusement, si le tracé graphique est élégant, il n'est pas expéditif et, même tempérée par l'adoption de la Loi de Hooke, l'épure ne saurait s'imposer à l'usage journalier. Toutefois, la science de l'ingénieur vise plus haut et nombreux sont les cas où l'équerre supplante avantageusement la règle à calcul. On se souviendra alors des tracés plastiques que nous propose M. Potterat dans son bel ouvrage.

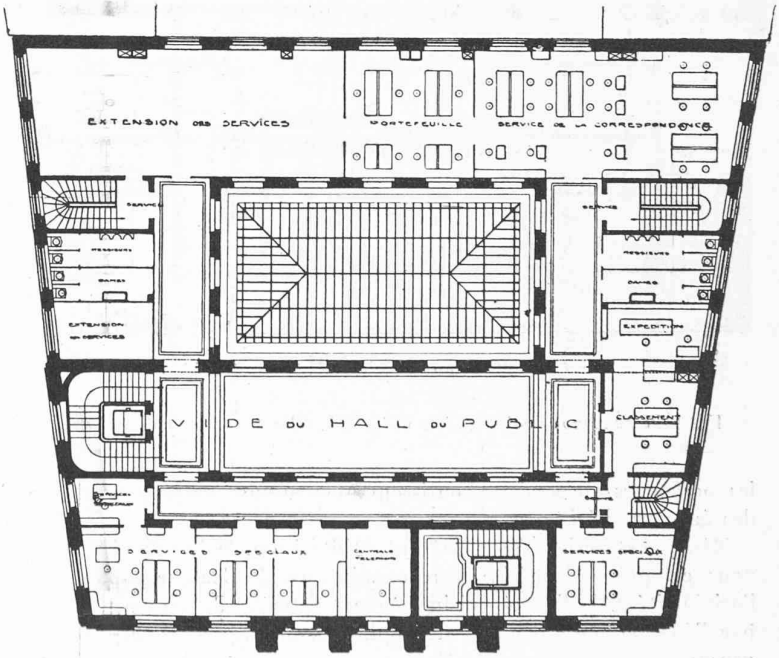
Les deux problèmes essentiels de la flexion simple ou composée y sont traités avec la même maîtrise des funiculaires ; le principe est dans la transformation de l'aire géométrique en aire matérielle représentative des efforts intérieurs, et

[1] Voir *Bulletin technique* du 24 juillet 1920, page 170.

CONCOURS POUR L'HOTEL DE LA SOCIÉTÉ DE BANQUE SUISSE, A LAUSANNE



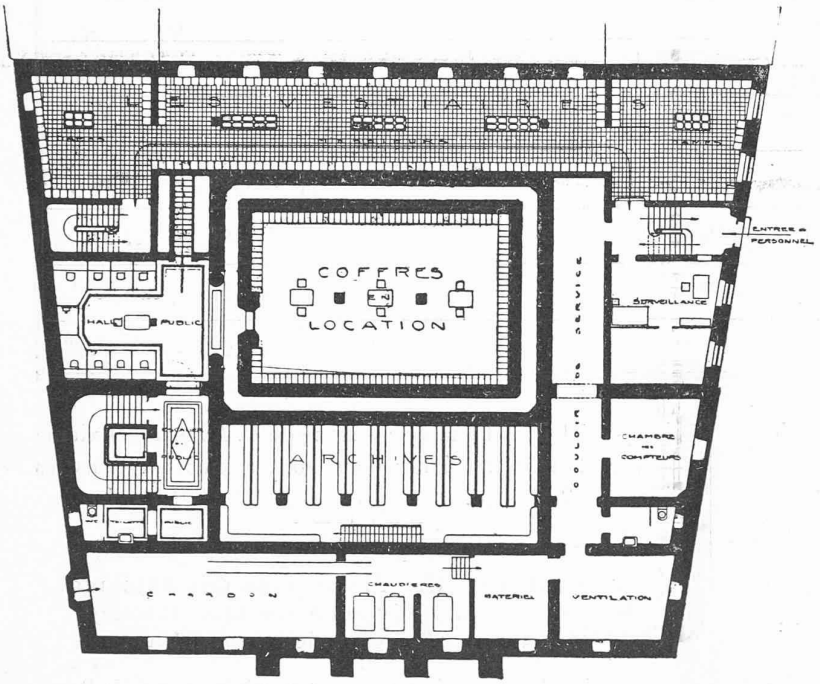
Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 400.



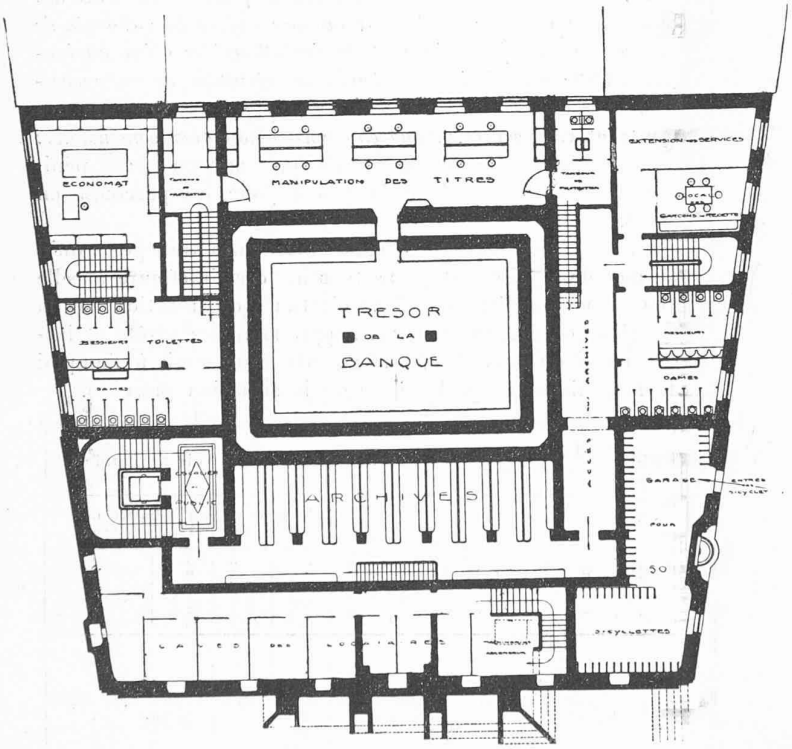
Plan de l'entresol. — 1 : 400.

IVe prix *ex æquo* : projet « L'Or » de MM. *Olivet et Torcapel,* architectes, à Genève.

CONCOURS POUR L'HOTEL DE LA SOCIÉTÉ DE BANQUE SUISSE, A LAUSANNE



Plan du 2e sous-sol. — 1 : 400.



Plan du 1er sous-sol. — 1 : 400.

IVe prix *ex æquo* : projet « L'Or » de MM. *Olivet et Torcapel*, architectes, à Genève.

III. — Cette économie ne peut exister que sur une voie navigable dont le trafic atteint au moins l'ordre de grandeur de 3,000,000 de tonnes et dont l'installation et l'exploitation sont dotées de toutes les améliorations ci-dessus énumérées.

IV. — Dans ces conditions, et toutes choses égales d'ailleurs, l'emploi du gros matériel peut correspondre à un abaissement du prix de revient dont l'importance varie avec la nature du trafic, la distance de transport, la proportion du fret de retour, etc., éléments d'appréciation qui ne peuvent être connus qu'à la suite d'une étude détaillée dans chaque cas particulier.

V. — Cet abaissement est toujours compensé par une augmentation des dépenses de premier établissement, d'amortissement et d'entretien (y compris le service des écluses et ouvrages divers), qui restent en principe à la charge de l'Etat.

VI. — Toute construction de voie nouvelle ou toute transformation de voie existante ne doit être entreprise qu'à la suite d'une étude minutieuse permettant de faire ressortir : d'une part l'économie que l'adoption d'un type de bateau supérieur à la péniche permet de réaliser, d'autre part la charge qui doit en résulter pour le Trésor.

Cette charge pourra du reste être allégée, dans certaines circonstances, soit par des subventions ou fonds de concours, soit par la perception de péages, ceux-ci devant être dans tous les cas établis avec une extrême prudence et n'excéder jamais une proportion très faible de l'économie à escompter.

VII. — Les études des avant-projets qu'il sera reconnu utile de dresser en vue de la création ou de la transformation des voies navigables pourront être dressées sur les bases indiquées dans le petit tableau de la page 187.

Chacun des avant-projets comportera une étude pour chacun des gabarits, et donnera lieu à une estimation des dépenses supplémentaires qu'occasionnerait la réalisation d'un tirant d'air supérieur au minimum de 3 m. 70 lorsque le canal pourra être appelé à recevoir des bateaux d'un type spécial déjà en service sur des rivières communiquant avec la voie à ouvrir ou à transformer.

VIII. — Les voies navigables sur lesquelles semblent devoir porter les premières études paraissent être les suivantes :

Jonction du Rhône au Rhin.

Jonction du Rhin à la Seine.

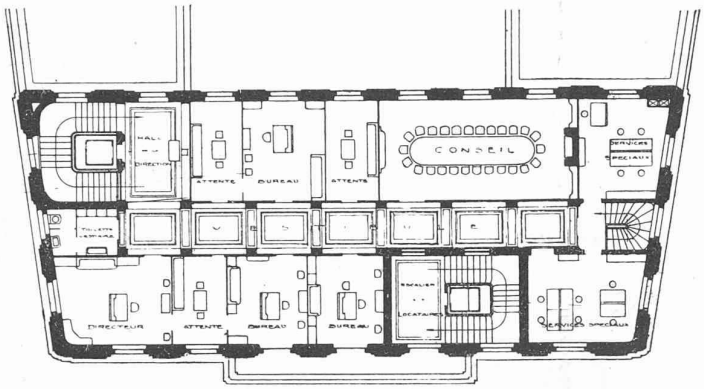
Jonction du bassin lorrain de la Sarre et du Rhin avec le réseau du Nord de la France, et éventuellement avec le port de Dunkerque.

IX. — Il n'y a pas lieu d'envisager la transformation du réseau secondaire français, dont les tronçons ne peuvent pas être appelés à desservir un trafic important, et à fortiori celles des voies navigables qui n'ont pas de communication avec le réseau principal. Ces lignes doivent rester ce qu'elles sont, sauf à recevoir les améliorations raisonnables que nécessite le trafic local qu'elles assurent avec le matériel qui convient à leurs besoins.

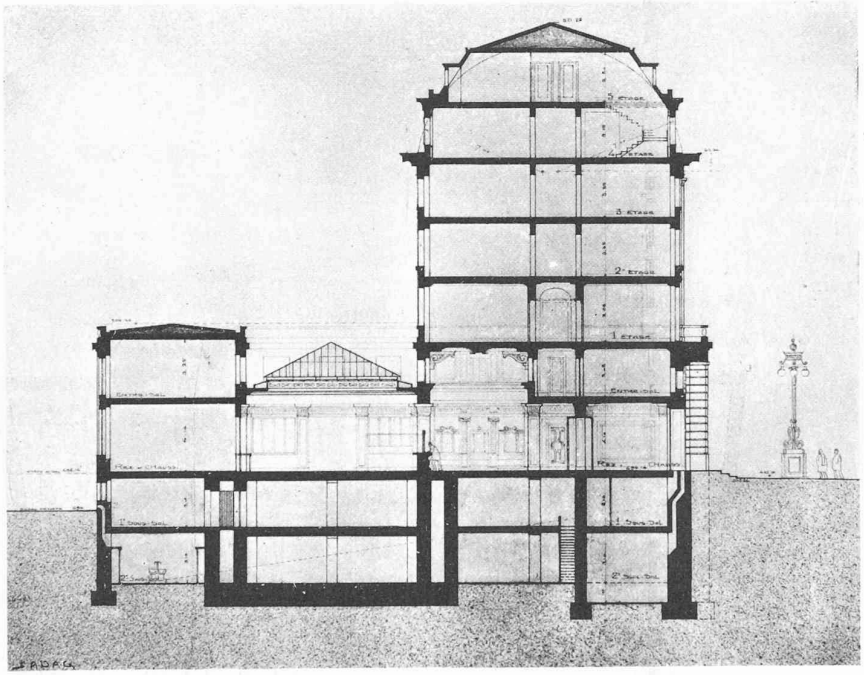
X. — Il paraît au contraire indiqué de poursuivre la mise au gabarit de la péniche, de deux voies navigables sur lesquelles cette amélioration aurait dû être réalisée depuis longtemps, et qui, géographiquement et économiquement, font partie du réseau unifié du Nord, de l'Est et du Centre, savoir :

1° Le Canal du Nivernais ;

CONCOURS POUR L'HOTEL DE LA SOCIÉTÉ DE BANQUE SUISSE, A LAUSANNE



Plan du 1er étage. — 1 : 400.



Coupe transversale. — 1 : 400.

IVe prix *ex æquo* : projet « L'Or », de MM. *Olivet et Torcapel*, architectes, à Genève.

les polygones successifs aboutissent à la mesure graphique des fatigues spécifiques.

Même abstraction faite de tout utilitarisme, le livre qui nous est présenté mérite la reconnaissance du lecteur par l'originalité et la liberté qui imprègnent sa méthode, comme par l'énergie que réveillent des opinions sincères et courageuses. A. P.

La Science et l'industrie françaises en 1919-1920. — *Ce qu'elles nous ont donné. Ce qu'elles nous promettent.* — Par H. Willotte, Inspecteur Général honoraire des ponts et chaussées, lauréat de l'Institut. Un volume in-18 jésus de 376 pages, avec figures dans le texte. — *Gaston Doin*, éditeur, 8, place de l'Odéon, Paris (6e). — Prix 8 francs.

La recherche, d'ordre scientifique et industriel, qui fait l'objet de ce livre porte surtout sur des notions générales : Qu'ont donné, que peuvent donner encore, à la France, les Océans, avec les sources de richesse illimitées qu'ils contiennent, par leur utilisation pour la grande navigation, par les routes qu'ils assurent à la circulation de ses flottes de guerre et de commerce, par les forts arrivages d'alimentation amenés par la bonne organisation de la pêche au large ? — La houille blanche issue des puissantes réserves d'énergie sans cesse renouvelées qu'enferment les neiges des Alpes et des Pyrénées ? — Les chemins de fer, qui, après avoir été, durant la guerre, de bons et infatigables soldats du rang, marqueront bientôt parmi les plus fermes producteurs de la fortune nationale restaurée ? — L'Alsace-Lorraine et la Sarre avec leurs précieux apports de minerais de fer, de pétrole, de potasse, de houille blanche et houille noire et leurs vivantes industries ? — Le sol cultural et celui des Colonies, qui, dans leurs fécondes et inébranlables assises, assurent des moissons de plus en plus riches ? — Telles sont les principales questions traitées et dont ressortent pour la France les fermes certitudes de confiance dans l'avenir et l'affirmation de la continuité de son rôle dans la marche de l'humanité.

Assemblée générale de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes, à Berne, les 21, 22 et 23 Août 1920.

La Section bernoise de la *S.I.A.* invite chaleureusement tous les membres de la Société à participer, accompagnés de leurs épouses et de leurs filles, à cette assemblée générale dont voici le

Programme.

Délivrance des cartes de fête, des insignes, renseignements : *Bürgerhaus*, 1er étage.

Samedi 21 août.

14 h. 30. — *Assemblée des délégués*, au *Bürgerhaus*, 1er étage.

18 h. — *Réunion au Gurten.* Le Comité local espère que de nombreux participants se joindront, avec leurs dames, aux délégués et aux membres de la section bernoise.

19 h. 30. — *Dîner* en commun au Gurten-Kulm. Musique.

Dimanche 22 août.

8 h. — *Excursion en pontons sur l'Aar*, du Schwellenmätteli jusqu'à Neubrück.

Des visites de travaux ou d'installations intéressants sont prévues pour les membres qui ne prendront pas part à la descente sur l'Aar. Réunion au Casino à 8 h. 30.

9 h. 30. — *Retour* en automobile ou à pied à Berne.

Les dames pourront descendre des pontons à Hinterkappelen et faire une promenade sur le bassin d'accumulation de Mühleberg, par le moyen du grand bateau à moteur de la Société des forces motrices bernoises. La visite de la nouvelle usine n'est autorisée que de l'extérieur. Des automobiles seront mises à la disposition des dames qui ne

voudront pas naviguer sur les pontons. Départ du Schweizerhof à 9 h. Retour à Berne vers midi.

10 h. — *Collation* offerte par la section de Berne, au Bürgerhaus, 1er étage.

10 h. 30 précises. — *Assemblée générale*, au Bürgerhaus, rez-de-chaussée : l'ordre du jour sera indiqué plus tard par le Comité central. (Voir page 192).

Conférences. — *Fr. Steiner :* Das Bernische Verkehrsetz und seine städtebauliche Bedeutung.

M. Daxelhofer : Causerie sur l'architecture bernoise du XVIIIe siècle.

C. Andreae. — Soziale Stellung und wirtschaftliche Aufgaben der Technik.

13 h. et 13 h. 10. — Départ pour *Worb* de la station du Kirchenfeld par train spécial.

14 h. — *Déjeuner* au « Bären », à Worb. Divertissements. Retour à Berne, à volonté.

Lundi 23 août.
Excursion au Niesen.

7 h. — *Départ* de Berne, gare centrale, par Spiez et Mülenen. Montée au Niesen.

9 h. 30. — Arrivée au Niesen-Kulm.

11 h. — *Déjeuner* en commun à l'hôtel du Niesen.

Dès 14 h. — Retour à Berne par les trains ordinaires.

Dès 16 h. 30. — « Abschiedstrunk » dans le jardin du Casino.

Renseignements relatifs aux cartes de fête.

Inscription. — Une carte pour l'inscription sera adressée par la poste à chaque membre de la *S. I. A.* Elle doit être retournée pour la date indiquée au caissier du Comité local, M. H. Pfander, architecte, Spitalgasse, 55, à Berne. Il est recommandé notamment de spécifier le nombre de participants, dames et messieurs, pour chaque jour séparément, afin que les dispositions nécessaires puissent être prises en temps utile. Le secrétariat central, à Zurich, Tiefenhöfe 11, délivre aussi des cartes d'inscription, sur demande.

Frais. — La carte de fête complète coûte *Fr. 36.*— par personne. Cette somme se décompose comme suit :

Samedi : Fr. 7.— pour voyage aller et retour au Gurten, dîner (sans vin), mais y compris le pourboire. Bière offerte par la brasserie du Gurten.

Dimanche : Fr. 22.— pour excursion en pontons sur l'Aar, collation au Neubrück, retour en auto, collation préparée par la section de Berne, voyage (aller) Berne-Worb, déjeuner à Worb, y compris le vin, le pourboire et le café.

Les participants qui ne prendraient pas part à l'excursion en pontons et qui retireraient leur carte après 9 h. du matin, bénéficieraient d'une réduction de Fr. 2.—.

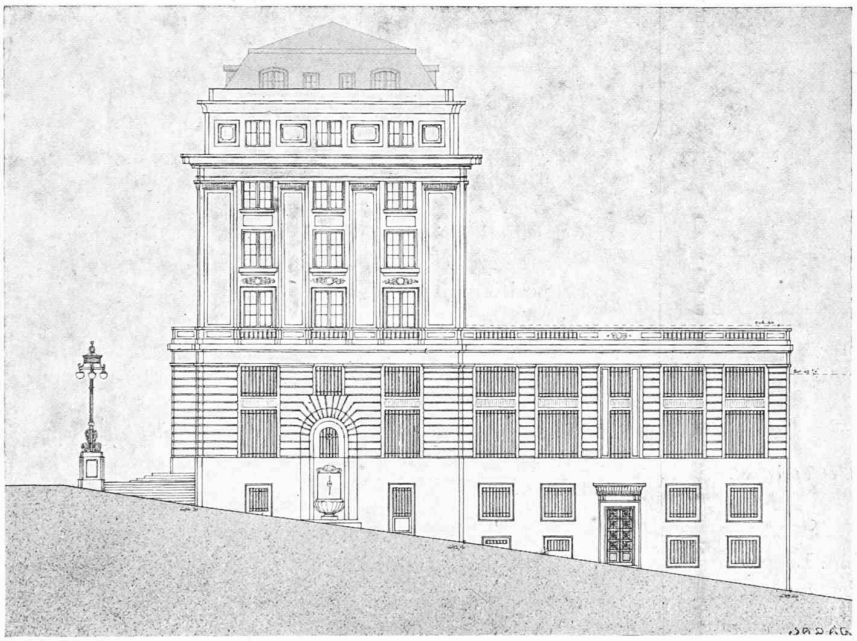
Lundi : Fr. 7.— pour le déjeuner au Niesen, y compris le vin et le pourboire.

Du samedi à midi au lundi à midi, tous les participants auront le droit de libre circulation, moyennant présentation de l'insigne, sur toutes les lignes des tramways de la ville de Berne.

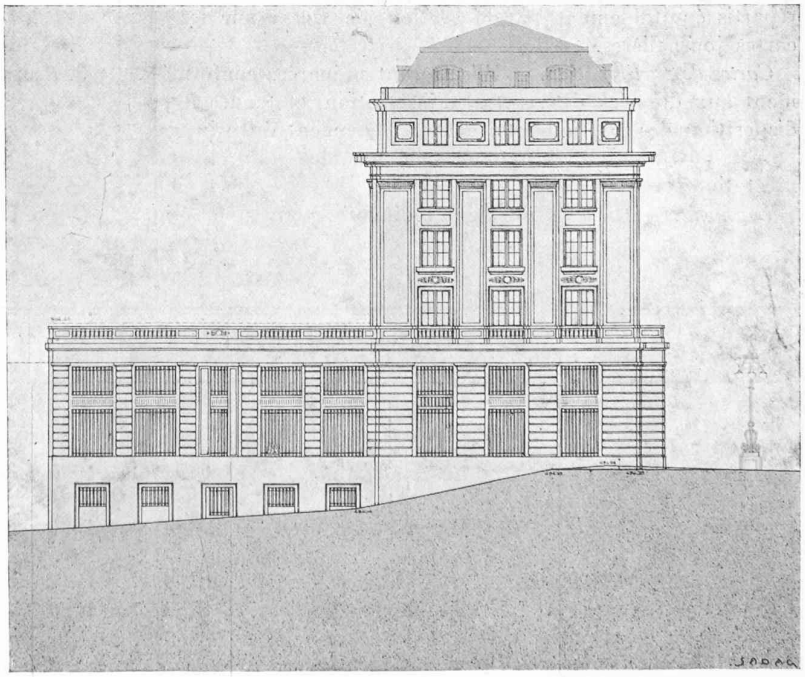
Le retour de Worb ou d'une autre station à Berne, par chemin de fer, n'est pas compris dans la carte de fête.

Des billets seront vendus, dans le train, pendant le voyage de Berne à Mülenen, à ceux des membres qui ne seront pas por-

CONCOURS POUR L'HOTEL DE LA SOCIÉTÉ DE BANQUE SUISSE, A LAUSANNE



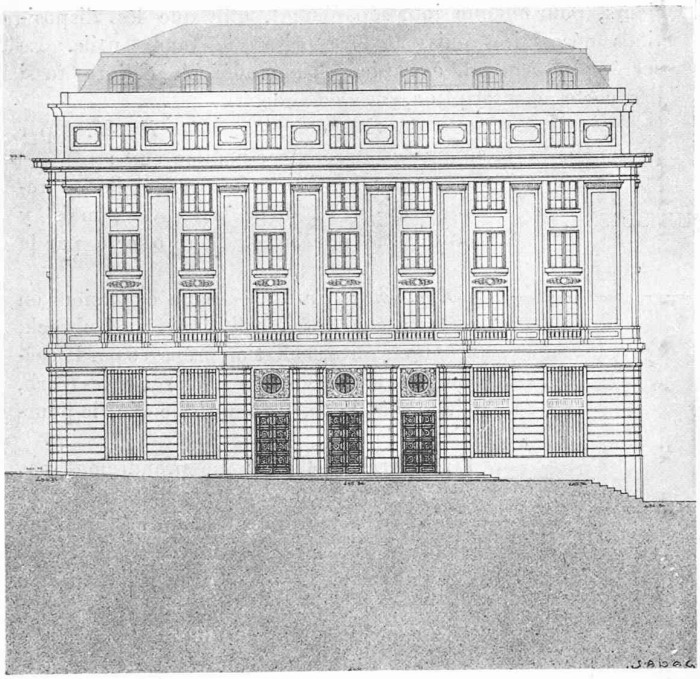
Façade ouest. — 1 : 500.



Façade est. — 1 : 500,

VIe prix *ex æquo* : projet « l'Or », de MM. *Olivet et Torcapel*, architectes à Genève.

CONCOURS POUR L'HOTEL
DE LA SOCIÉTÉ DE BANQUE SUISSE, A LAUSANNE



Façade principale. — 1 : 500.

IV^e^ prix *ex æquo* : projet « L'Or », de MM. *Olivet et Torcapel*, architectes à Genève.

teurs d'abonnements ou de permis de circulation. Le prix du billet pour l'ascension au Niesen, réduit obligeamment par la Compagnie à Fr. 2.40 (aller et retour) sera perçu pendant la montée.

Les frais généraux pour l'organisation de la fête ont été répartis équitablement par la section de Berne sur les 3 cartes journalières.

Cartes de participation. — Elles seront préparées conformément aux données des cartes d'inscription et tenues à la disposition des participants, contre versement du prix, au bureau de réception. Des coupons détachables pour chaque prestation seront annexés à ces cartes.

Logement. — Un avis ultérieur indiquera, pour une série d'hôtels, le prix des chambres et du petit déjeuner. S'annoncer à l'hôtel choisi, directement et par écrit, en se référant à l'assemblée générale de la *S. I. A.*

Composition du Comité local : président : W. Schreck, ing. ; vice-président : L. Mathys, architecte ; caissier : H. Pfander, arch. ; secrétaire : F. Hübner, ing. — Comité de réception : E. Kästli, ing., membre du *C. C.* ; M. Daxelhofer, arch , et G. Riva, ing. — Divertissements : F. Hübner et E. Kästli.

Assemblée des délégués.

Samedi le 21 août 1920, à 2 ½ heures de l'après-midi, au restaurant « Bürgerhaus » (Neuengasse), à Berne.

Ordre du jour :

1. Procès-verbal de l'assemblée des délégués du 10 mai 1919, à Berne (*Bulletin*, 45^e^ année, page 141.)
2. Rapport de gestion.
3. Rapport sur les comptes et budget de 1920.
4. *Révision des statuts.*
5. Elections et nomination de membres honoraires.
6. Normes.
7. Approbation des contrats avec « La Société Suisse d'assurances sur la vie humaine » et « La Genevoise ».
8. Propositions de l'assemblée des délégués à l'assemblée générale.
9. Démission de l' « Association internationale des Congrès de la Route » et de l' « Association internationale des Congrès de Navigation ».
10. Lieu et époque de la prochaine assemblée générale.
11. Groupes professionnels.
12. Divers.

47^e^ assemblée générale.

Dimanche le 22 août, à 10 ½ heures du matin au restaurant « Bürgerhaus » (grande salle), à Berne.

Ordre du jour :

1. Procès-verbal de la dernière assemblée générale (*Bulletin technique*, 41^e^ année, p. 261.
2. Rapport de gestion du C. C.
3. Propositions de l'assemblée des délégués :
   a. Nomination de membres honoraires ;
   b. Lieu et époque de la prochaine assemblée générale ;
   c. Révision des statuts.
4. Divers.
5. Conférences.

Calendrier des Concours.

LIEU	OBJET	TERME	PRIMES	PARTICIPATION
			Fr.	
Berne	Gymnase	—	—	Architectes de la ville de Berne.
Genève	Ecole dentaire	16 octobre 1920	8000	Architectes genevois ou établis dans le canton.
Lausanne	Monument Pierre Viret	1^er^ octobre 1920	500	Artistes vaudois et suisses domiciliés dans le canton de Vaud.
Châtelard-Montreux	Temple	1^er^ octobre 1920	6500	Architectes suisses.
Lille (France) . . .	Plan d'extension	15 octobre 1920	128 000	Français et ressortissants des puissances alliées ou associées ou faisant partie de la Ligue des Nations.
Sion	Ecole d'Agriculture	31 août 1920	9000	Architectes suisses domiciliés en Suisse.

Lausanne. — Imprimerie La Concorde.