

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 53 (1927)
Heft: 21

Wettbewerbe

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

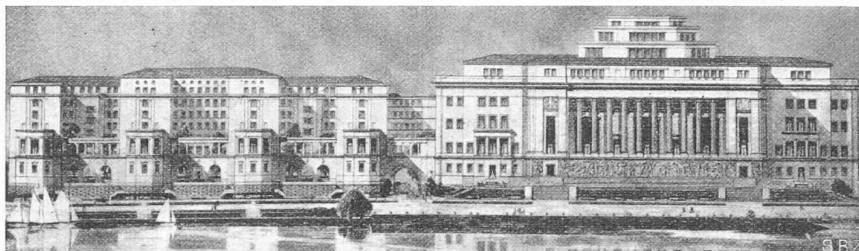
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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

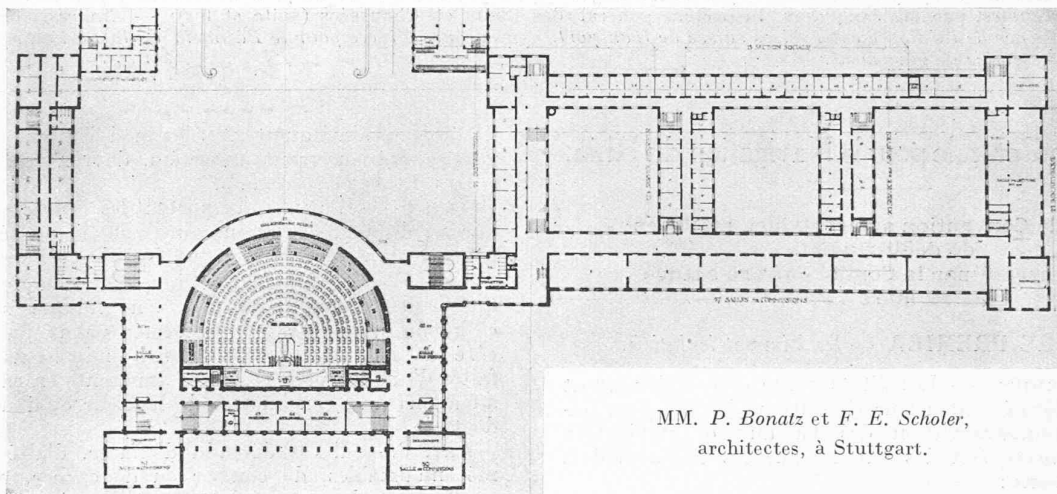
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.07.2025

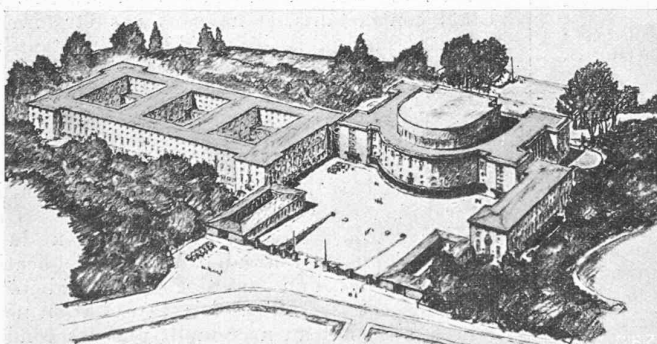
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



MM. P. et L. Guidetti, architectes, à Paris.



MM. P. Bonatz et F. E. Scholer,
architectes, à Stuttgart.



CONCOURS POUR
LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ
DES NATIONS

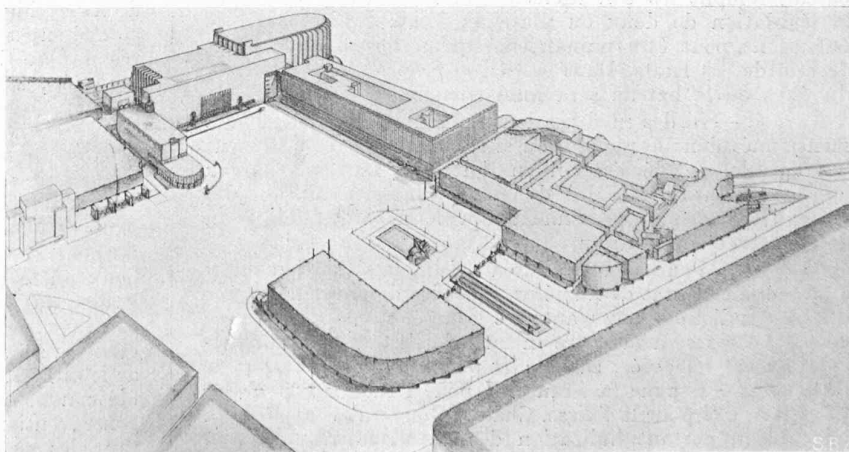
Projets récompensés
d'une « première mention » : 3800 fr.

Clichés de la *Schweizer Bauzeitung*.

ART 12 (ancien art. 13 du projet). —
L'obligation prévue à l'article 3 ne vise
pas :

1. les bateaux de plaisance ; 2. les bateaux d'un déplacement inférieur à 20 tonnes métriques au plus grand enfoncement autorisé par les règlements sur les différentes voies navigables que le bateau est destiné à fréquenter ; 3. les bateaux en construction ; 4. les bateaux non encore immatriculés dans un Etat contractant, qui se rendent du pays où ils ont été construits ou acquis au pays où ils doivent être immatriculés. *Lorsqu'un des bateaux ci-dessus visés est immatriculé, les dispositions de la présente Convention lui sont applicables.*

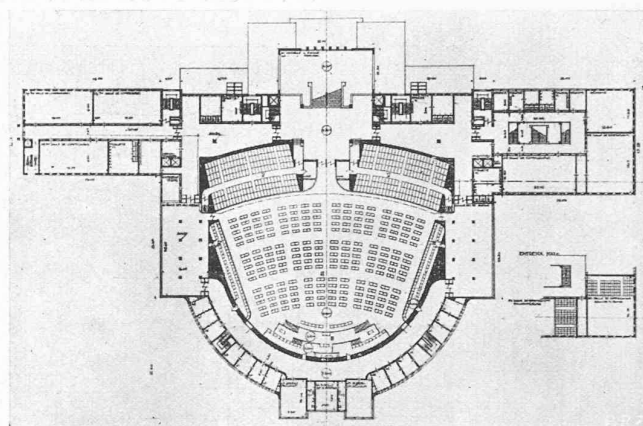
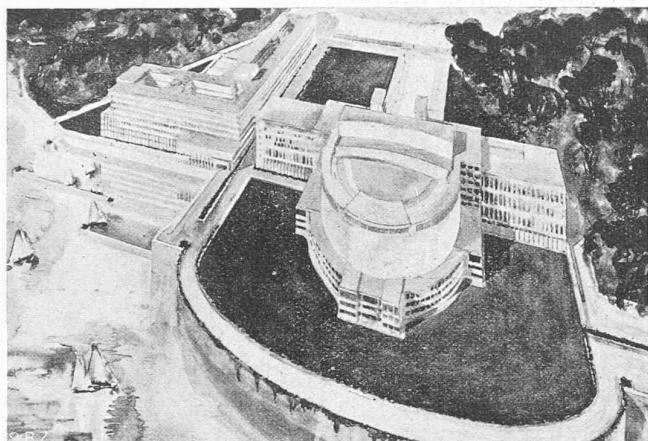
(A suivre.)



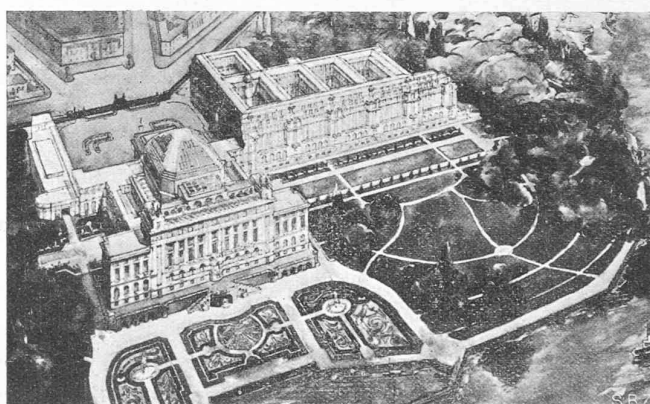
M. H. Th. Wijdeveld, architecte, à Amsterdam.

CONCOURS POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS

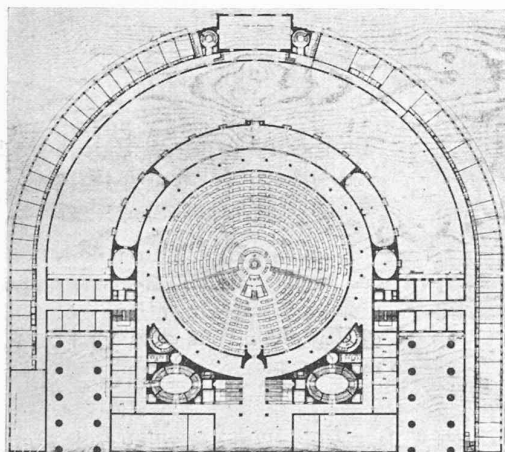
Projets récompensés d'une première mention (3800 fr.)



M. E. van Linge, architecte, à Groningue.



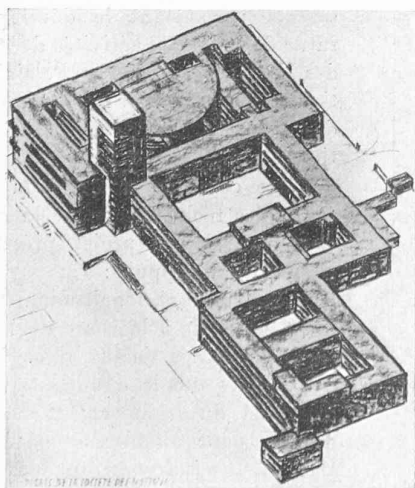
M. R. Patouillard-Demoriane, architecte, à Paris.



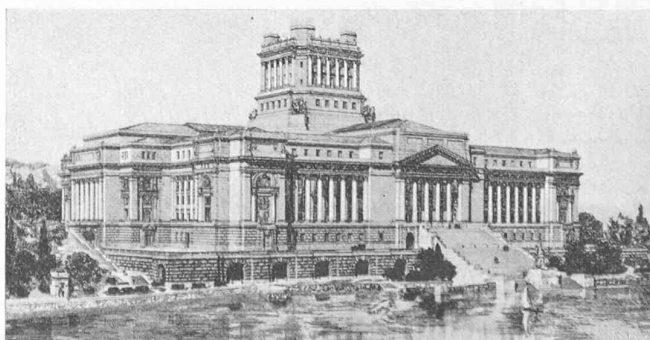
M. W. Olsson, architecte, à Stockholm.



MM. L. H. Boileau et P. Le Bourgeois, architectes, à Paris.

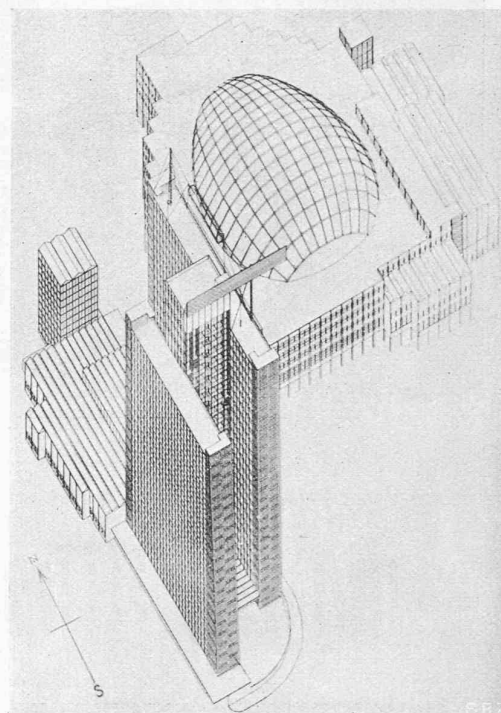
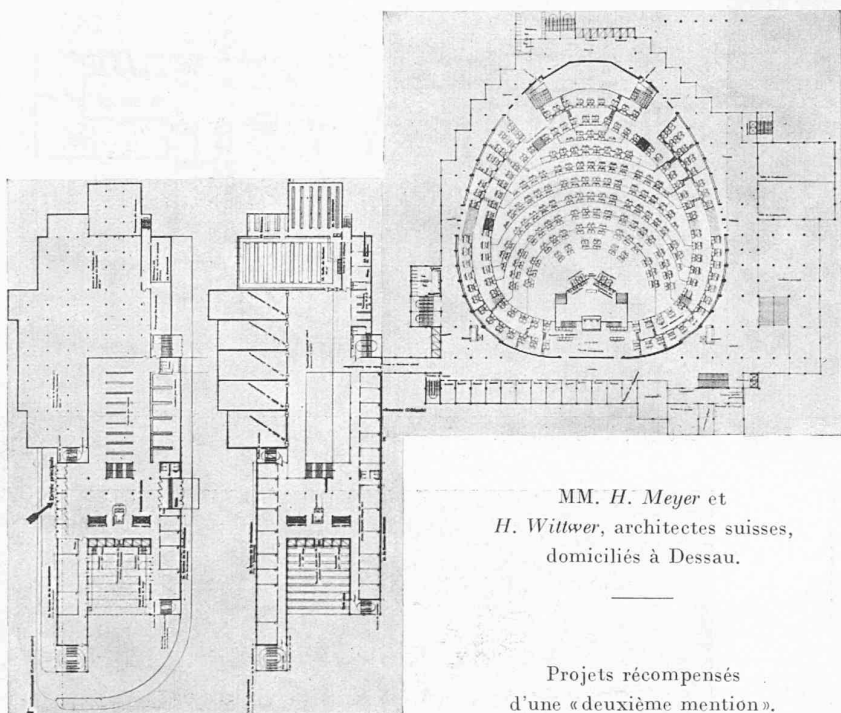


MM. A. Fischer et R. Speidel, architectes, à Essen.



MM. G. Boni et A. Boari, architectes, à Rome.

CONCOURS POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS



Concours pour le Palais de la Société des Nations.

(Suite et fin)¹

Nous terminons cette publication par la reproduction des projets récompensés d'une « première mention » et par ceux qui ont obtenu une « deuxième mention » mais dont les auteurs sont des Suisses.

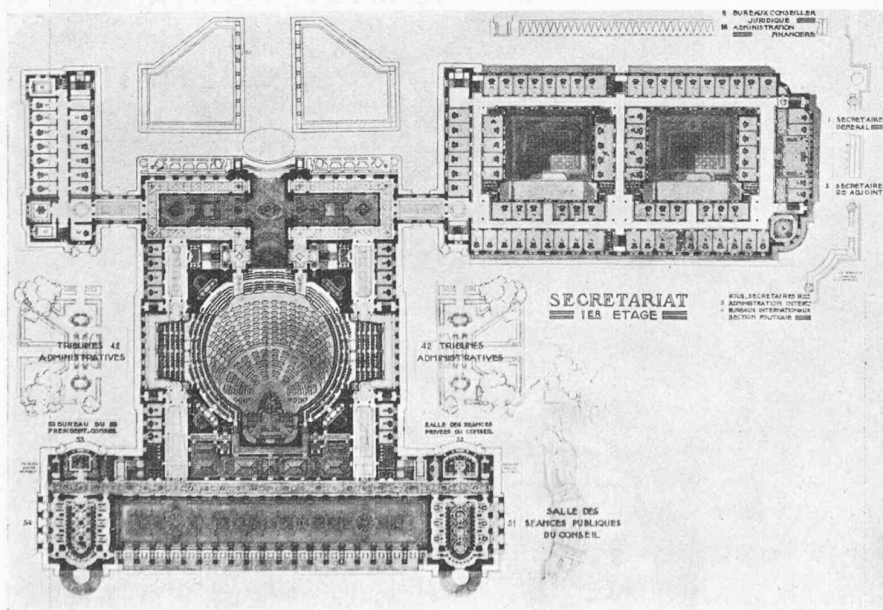
Description sommaire du projet de MM. A. Laverrière et C. Thévenaz, architectes, à Lausanne.

Dispositions générales. Créer un ensemble permettant le développement futur de toutes les activités de la Société des Nations et donner au Palais la situation la plus en vue et la plus importante des constructions de la Société des Nations.

Cette condition a été à la base de toutes les recherches pour la composition générale du projet présenté. La composition s'appuie :

1. Sur un axe longitudinal sensiblement parallèle à la route de Lausanne en même temps qu'aux rives du lac et des collines qui le dominent. Ce grand axe part du bâtiment du Secrétariat général pour aboutir au bâtiment du Bureau International du Travail.

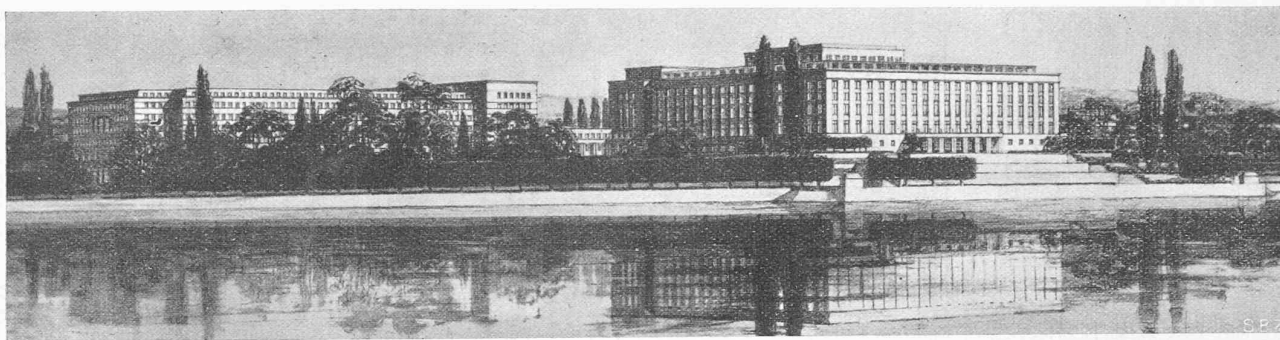
¹ Voir *Bulletin technique* du 8 octobre 1927, page 238.



MM. F. G. Lambert et G. Legendre, à Paris, et J. Camoletti, à Genève.

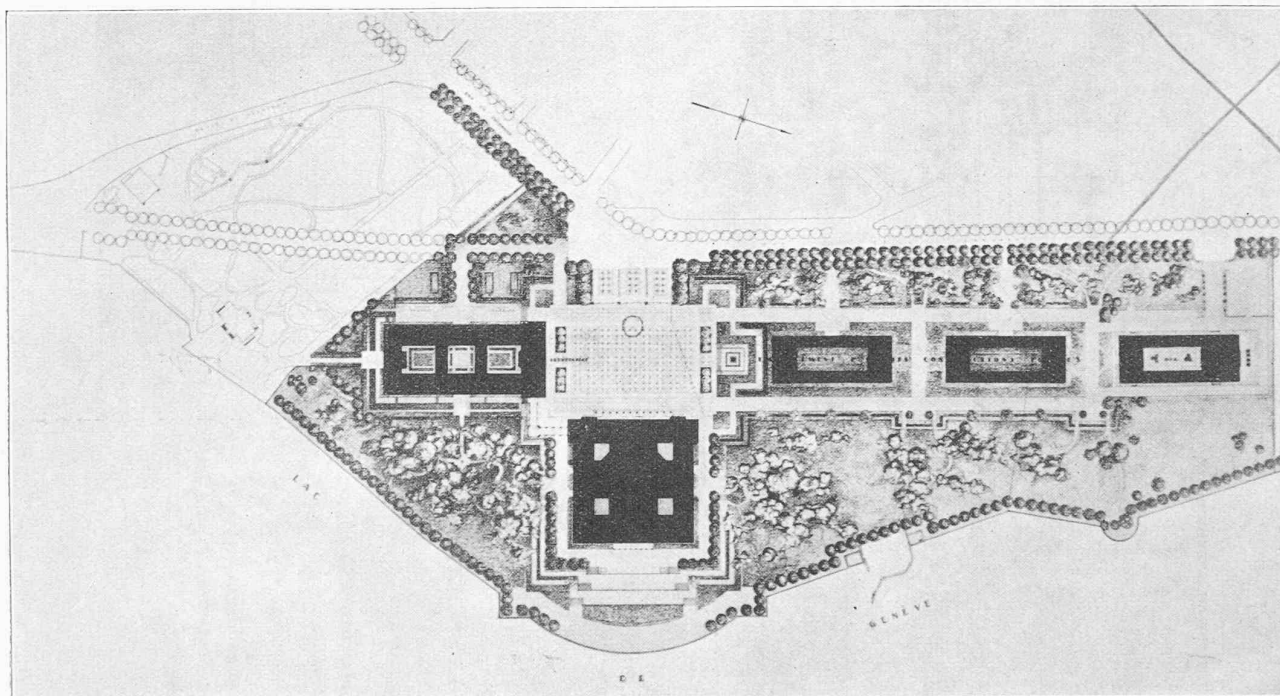
* Clichés de la *Schweizer. Bauzeitung*.

CONCOURS POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS

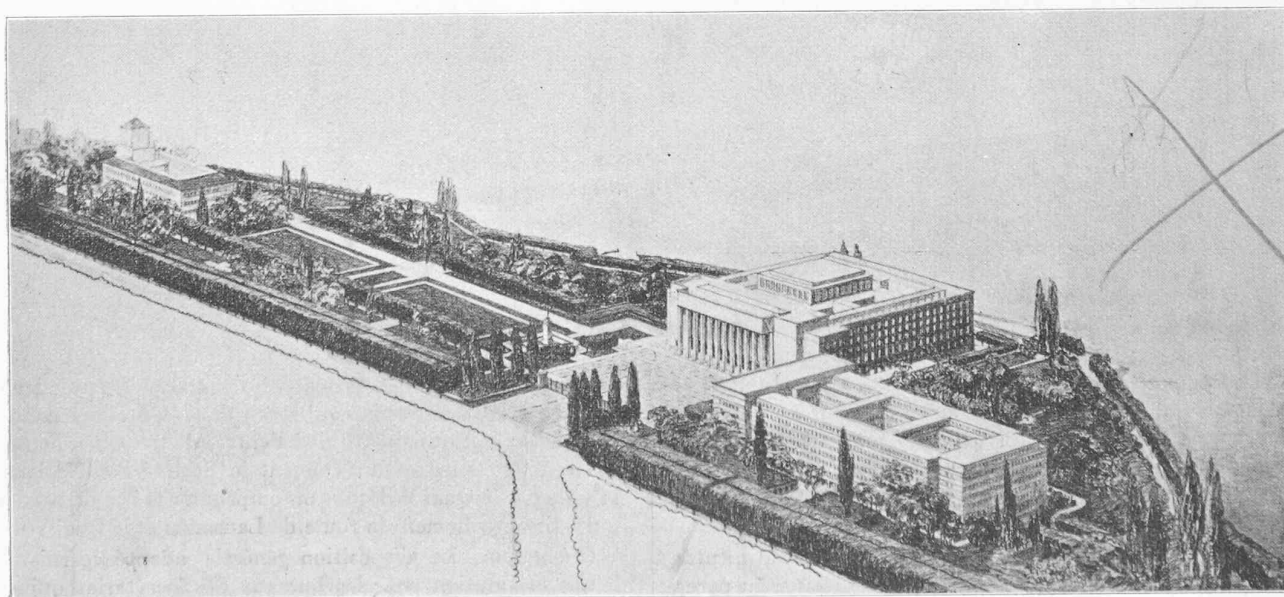


Vue prise du lac.

Cliché de la *Schweizer. Bauzeitung*.



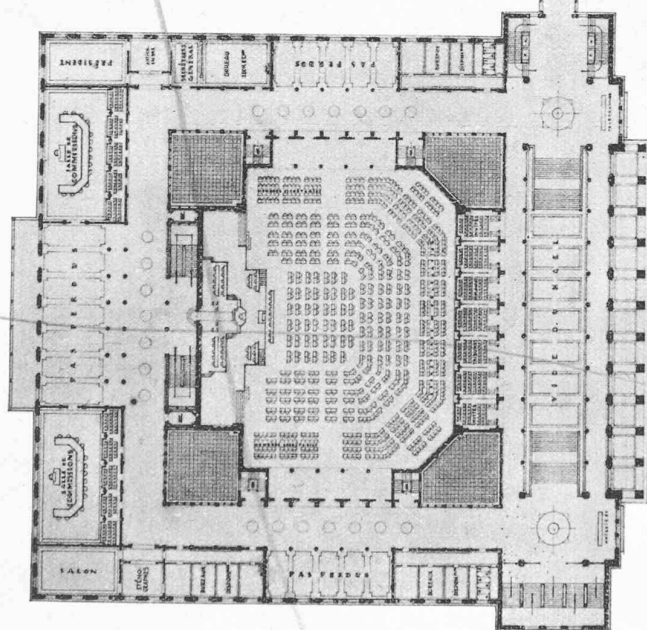
Plan de situation.



Vue à vol d'oiseau.

Clichés du *Bulletin technique*.

II^{me} mention : projet de MM. A. Laverrière et C. Thévenaz, architectes, à Lausanne.



CONCOURS POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS

11^{me} mention : projet de MM. A. Laverrière et C. Thévenaz,
architectes, à Lausanne.

Plans de la Salle des assemblées
et du rez-de-chaussée du Secrétariat.

Echelle 1 : 1000.

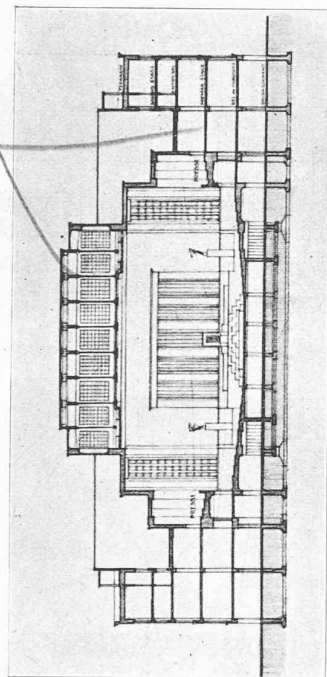
2. Sur un axe transversal qui détermine l'axe du Palais des Assemblées. A l'est de la Cour d'honneur et suivant l'axe longitudinal, le terrain pourra contenir les constructions qui seront à édifier plus tard. Le plan de situation indique très approximativement les emplacements pour ces constructions.

Accès du terrain. Les principaux accès aux bâtiments se font par la Cour d'honneur dans le but de laisser au parc du côté du lac, le caractère d'intimité et de calme qui pourrait être troublé par des va-et-vient bruyants et gênants. Un accès par le parc de Mon-Repos étant admis par le programme,

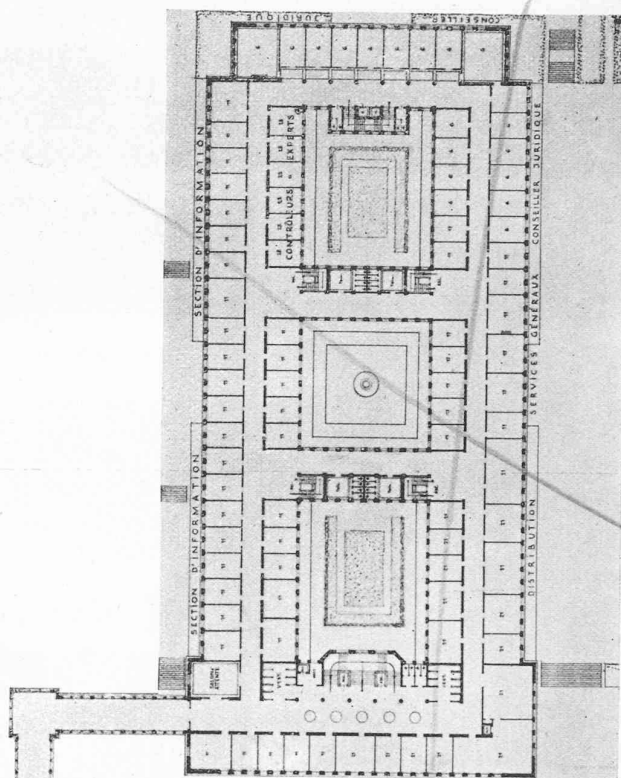
les auteurs du projet proposent de tracer éventuellement dans ce parc, une avenue qui serait dans le prolongement du Quai Wilson et qui aboutirait à l'entrée de la Cour d'honneur. Cette artère relierait directement la Société des Nations et la ville par le Quai Wilson, sans emprunter la rue de Sécheron qui relie actuellement la route de Lausanne et le Quai Wilson.

Orientation. La disposition générale adoptée permet une bonne orientation pour les bureaux du Secrétariat qui sont utilisés en permanence.

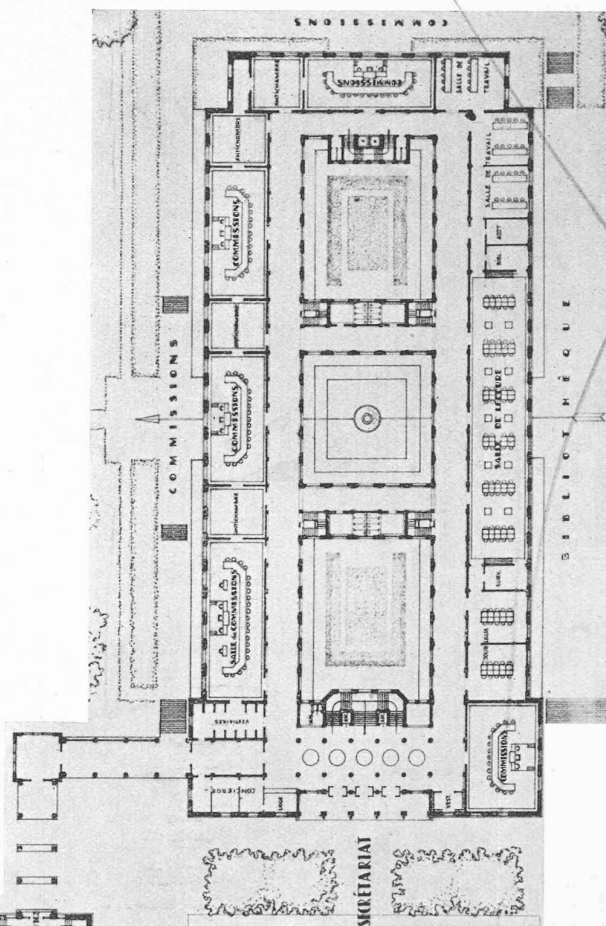
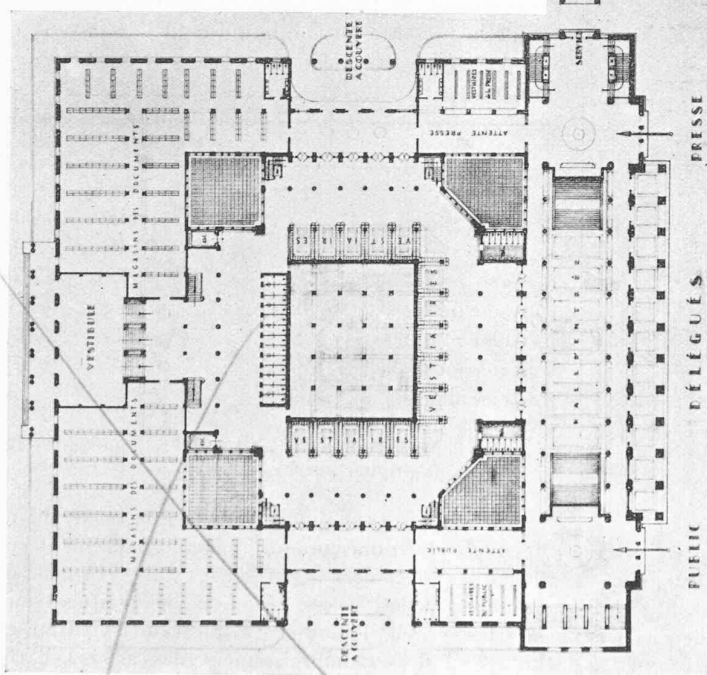
Constructions. La forme du terrain et le fonctionnement des deux parties principales du Palais de la Société des



Coupe longitudinale de la Salle des assemblées.
Echelle 1 : 1000.



Clichés du Bulletin technique.



Nations et en quelque sorte leur indépendance dans les services, ont fait adopter la solution de deux bâtiments franchement séparés, distincts de masses et d'expression mais composés par équilibre des volumes en fonction du parti général adopté et cité plus haut.

La silhouette des bâtiments a été étudiée en vue d'obtenir l'effet de sérénité qui doit convenir à un ensemble tel que celui de la Société des Nations en tenant compte du caractère calme et paisible de l'emplacement.

CONCOURS
POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ
DES NATIONS

Une mention : projet de MM. A. Laverrière et C. Thévenaz, architectes, à Lausanne.

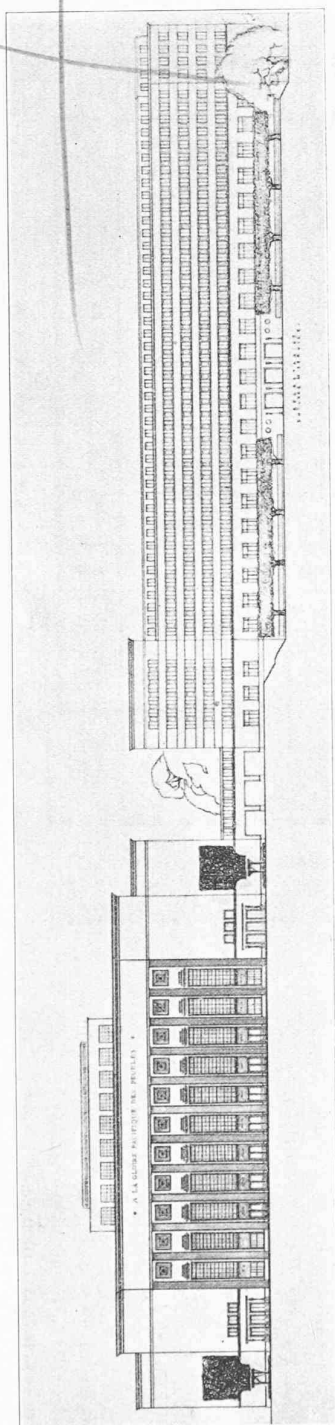
Salle des assemblées. Eviter tout ce qui pourrait rappeler une salle de spectacle a été la principale préoccupation des auteurs du projet.

Ils ont écarté toute disposition comportant des galeries continues et superposées, des points d'appui et des encorbellements importants.

Les tribunes ont été étudiées pour qu'elle reçoivent toutes un éclairage direct par les plafonds.

La disposition adoptée est la suivante :

CONCOURS POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS



Façades côté route. — Echelle 1 : 1000.

Projet de MM. A. Laverrière et C. Thévenaz.

Cliché du Bulletin technique.

1. Tribune administrative, placée dans la salle même, elle entoure la partie réservée aux délégués. La loge diplomatique et les loges des invités, en face de l'estrade présidentielle.

2. Tribunes des correspondants de presse. Se trouvent en dessus et en arrière de la tribune administrative. Eclairage direct par le plafond.

3. Tribune du public. En vue d'éviter tout ce qui pourrait troubler la tranquillité, la sécurité et le caractère de dignité et de solennité des séances, il importait de grouper le public dans une tribune peu en évidence. Celle-ci a été aménagée en arrière de la tribune centrale des correspondants de presse.

Notre reproduction de ce projet est plus détaillée que celle des autres parce que, parmi tous les projets primés, il est le seul dont les auteurs soient exclusivement des Suisses romands, domiciliés en Suisse romande. Red.

Le durcissement superficiel des aciers par mitraillage.

M. E. G. Herbert, l'inventeur du *pendule* (décrit à la page 159 de notre numéro du 23 juin 1923) pour la mesure de la *dureté* des corps et auteur de travaux de métallographie remarquables, a communiqué au dernier « meeting » (septembre 1927) de l'*Iron and Steel Institute* les résultats de ses recherches sur le durcissement superficiel des aciers doux et le *superdurcissement* des aciers durs, sous l'action du frottement, de l'abrasion et de la pression. En combinant l'épreuve « de durée » avec l'épreuve « d'amplitude » exécutées au moyen de

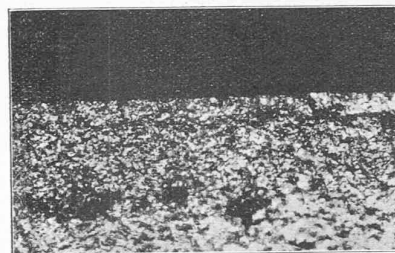


Fig. 1. — Couche superdurcie à la surface, rompue, d'un acier trempé, à haute teneur en carbone.

son *pendule* et décrites à la page 86 de notre numéro du 29 mars 1924, M. Herbert est parvenu à provoquer ce durcissement et ce superdurcissement et à les mesurer en fonction de l'écroutissage qui les engendre ou les « induit » suivant l'expression de l'inventeur. La courbe figurative de cette fonction présente un maximum dont l'amplitude varie beaucoup avec la nature des aciers comme en témoigne le tableau suivant :

	Dureté initiale		Dureté maximum « induite »	
	Herbert	Brinell	Herbert	Brinell
Acier Stainless A . . .	18	116	44,0	440
Acier Stainless B . . .	19,7	140	52,9	529
Acier au manganèse . .	21,0	158	57,2	572
Acier doux	21,2	162	31,5	315
Acier Stainless C . . .	27,5	270	36,5	365
Acier au nickel, trempé.	54,5	735	88,7	1197
Acier au carbone, trempé	55,4	749	71,4	964

N. B. Pour convertir les unités Herbert en unités Brinell, les multiplier par 13,5.

Après avoir appliqué son procédé de recherche à l'examen des pellicules dures produites par le frottement sur les bandages des roues de wagons, sur les rails¹ et sur les dents d'engrenages et les cames cimentées des voitures automobiles, M. Herbert eut l'heureuse inspiration d'en tirer un procédé industriel de *superdurcissement* des aciers. A cet effet, il n'utilise pas, comme agent durcissant, l'abrasion ou le frottement mais les chocs produits par une atmosphère de billes en acier dur animées de mouvements analogues aux mouvements des molécules gazeuses mis en lumière par la théorie cinétique des gaz. Soit donc un morceau d'acier d'une dureté donnée : à cette dureté initiale correspondra une vitesse déterminée des billes qui sera susceptible de durcir superficiellement le

¹ M. Ch. Frémont, a aussi analysé la variation de la couche écaillée à la surface du rail, en fonction de la profondeur, dans son 58^e « Mémoire » (Causes de ruptures prématurées des rails).