

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **63 (1937)**

Heft 3

PDF erstellt am: **21.07.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

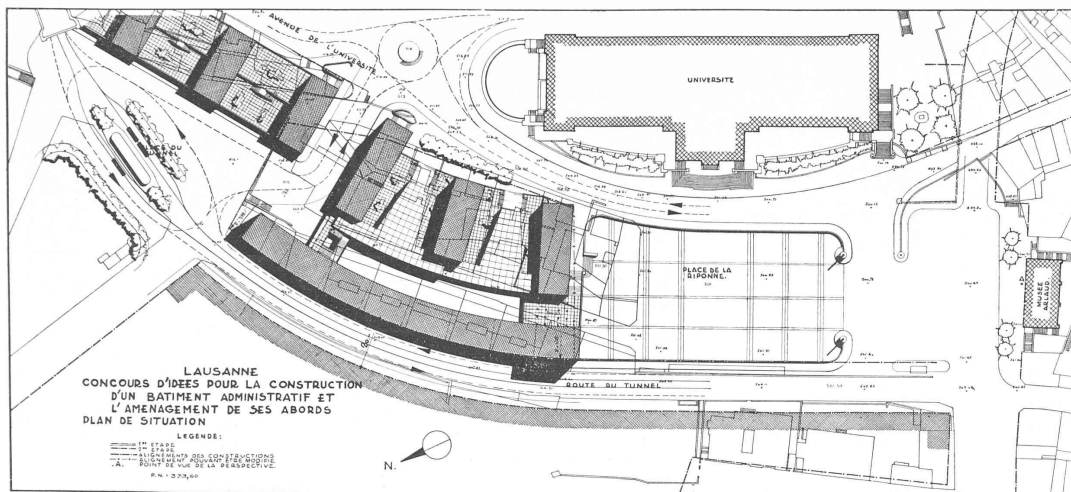
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



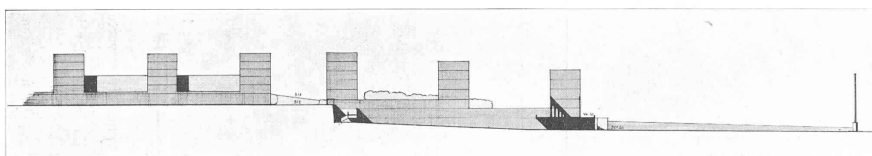


Plan de situation  
1 : 2000

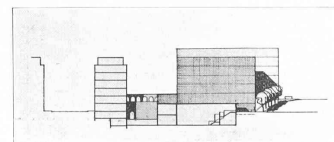
La «réalité» est que : 1. Le terrain à aménager est dans un bas-fond. — 2. Le système du square est périmé. — 3. L'insolation Est d'une rangée de bâtiments en bordure de l'avenue de l'Université et disposée du nord au sud serait très aléatoire du fait de l'écran formé par la colline du Château et le Palais de Rumine. — 4. La réalisation par étapes de l'ensemble du projet peut durer assez longtemps ; il importe donc que chacune des périodes constitue un tout fini.

Le projet «Réalité» tient compte des constatations ci-dessus. Il prévoit le maintien, comme accès de service, de la rue des Deux-Marchés, dont la coupure permet une insolation normale de la rangée de bâtiments d'habitation prévue en bordure de la Route du Tunnel. Il prévoit que les bâtiments en bordure de l'avenue de l'Université seront réservés à des services publics, administration ou extension de l'Université, salles de cours, collections, expositions, etc., dont le besoin est urgent. La disposition adoptée pour ces bâtiments permet un raccord facile de la rue Pierre Viret à la place du Tunnel.

Le bâtiment administratif projeté sur le terrain actuellement à disposition est un tout. Suivant les besoins, son extension peut s'effectuer soit au nord, dans le bâtiment qui lui est parallèle, soit à l'ouest, dans l'immeuble-tour dont la construction, entraînant la dalle sur la rue des Deux-Marchés, permet l'accès du bâtiment principal depuis la route du Tunnel. L'élément architectural de l'immeuble-tour projeté met en valeur l'ordonnance tranquille du fond de la place.

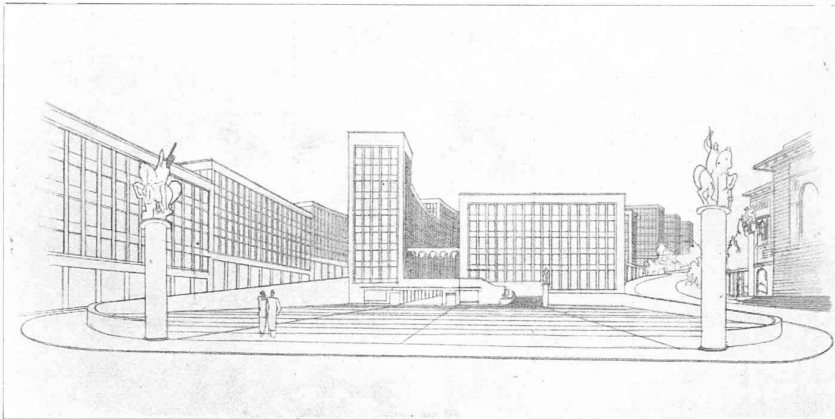


Profils  
longitudinal  
et  
transversal  
1 : 2000

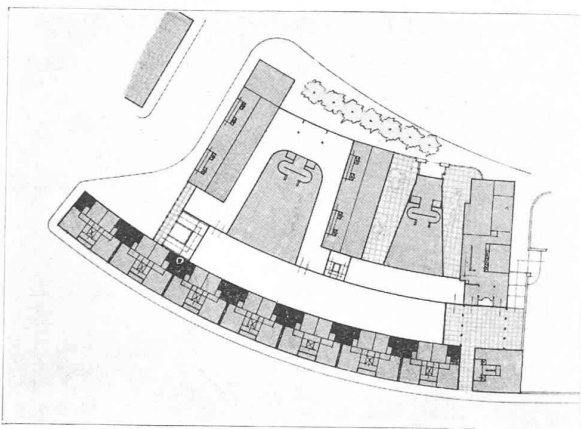


1<sup>er</sup> prix : projet «Réalité», de M. J. Favarger, architecte à Lausanne.

## CONCOURS POUR UN BATIMENT ADMINISTRATIF, A LAUSANNE



Perspective  
et plan schématique  
des immeubles  
1 : 2000

**Jugement du jury :**

Très bon projet, bien étudié, interprétant exactement les données du programme ; les étapes sont nettement définies, l'architecture est intéressante. Bonne implantation des bâtiments permettant une réalisation par étapes successives, sans nuire à l'ensemble de la conception.

Le fait d'avoir isolé la place de la Riponne des grands courants de circulation et d'avoir prévu une relation du rez-de-chaussée à la route du Tunnel est une heureuse idée.

Bonnes dispositions intérieures : la poste et le restaurant sont bien placés. L'étude des niveaux ne semble pas avoir été poussée à fond.

1<sup>er</sup> prix : M. J. Favarger,

voile, du temps de l'Empire, grâce aux découvertes de la science.

Les progrès de la mécanique et de la métallurgie transformèrent la navigation, la rendant indépendante des vents, et la rapide succession des inventions de la roue à aubes, de l'hélice, de la machine à vapeur à régime rapide, de la turbine à vapeur, du moteur Diesel, et des transmissions hydrauliques et électriques, ont permis la réalisation de paquebots dépassant 300 m de longueur et 75 000 t de déplacement.

L'étude de la résistance à l'avancement des coques de navires et le procédé expérimental à l'aide de modèles, imaginé, au début, par William Froude, aboutirent à la modification des formes classiques, grâce aux travaux de Meier, du Dr Kempf et de M. Yourkovitch, et firent adopter pour l'avant des plus récents navires allemands, italiens et français, la forme dite « bulbée » au-dessous de la ligne de flottaison, qui étire les remous dans le sens de la longueur et les réduit dans celui de la hauteur, diminuant ainsi la résistance et amortissant le tangage.

Les différentes étapes de la construction d'un navire moderne, depuis son premier avant-projet jusqu'à ses essais de réception, furent énumérées et illustrées, ainsi que les moyens les plus récents de sauvetage en mer.

La part prise par l'industrie suisse et notamment par les Sociétés Sulzer Frères et Brown, Boveri et C<sup>ie</sup>, au développement des machines marines des navires de haute mer, ainsi que les principaux types de bateaux de nos lacs et du Rhin ont été analysés par M. Wætjen, auquel une nombreuse assistance témoigna tout son intérêt.

**SOCIÉTÉS**

SECTION GENEVOISE  
DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS  
ET DES ARCHITECTES

Rapport du Président, sur l'exercice 1936,  
présenté à l'Assemblée générale du 14 janvier 1937.

Messieurs et chers collègues,

L'année que nous venons d'achever, en pleine période de crise économique et politique et — depuis le 26 septembre — sous le signe de la dévaluation de la monnaie suisse a été aussi, pour votre Comité, une année d'efforts intenses pour conserver son importance à la Section genevoise et pour développer son activité.

Deux mots d'abord de *notre effectif* : Dans le courant de 1936, nous avons eu le chagrin d'enregistrer trois décès, ceux de MM. Ernest Doret, architecte, Edmond Emmanuel et Georges Mégroz, ingénieurs, dont nous avons, au cours de nos séances, rappelé la carrière bien remplie. Quatre départs de Genève et trois démissions ont été compensés partiellement en nombre par l'admission de six nouveaux membres ingénieurs, à qui nous avons adressé la bienvenue au milieu de nous : MM. Pierre Armleder, Jacques Favre, Paul Kugler, H. Pasermdjian, Albert Rodé et Edouard Volet. Ainsi la