

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 39 (1913)
Heft: 2

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: 25.04.2026

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

d'entretien et d'amélioration qui grevèrent lourdement et grevèrent encore les budgets des compagnies américaines.

Les lignes ne tardèrent pas à se faire une concurrence acharnée; la guerre de tarifs sévit et tous les moyens furent bons pour attirer le trafic; les grands expéditeurs furent privilégiés et les tarifs entre stations *dénommées* abaissés parfois bien au-dessous du prix de revient du transport, tandis que les taxes entre les points intermédiaires, où la concurrence n'était pas à craindre, restaient très élevées, ce qui mécontenta les populations et créa cette hostilité de l'opinion publique dont les chemins de fer américains ont eu beaucoup à souffrir. La situation atteignit à un degré d'accuité tel que les compagnies comprirent la nécessité d'une entente et fondèrent des « pools », c'est-à-dire des associations en vue de limiter la concurrence. Mais elles ne tardèrent pas à abuser de ce moyen, si bien qu'une loi déclara ces ententes illégales, loi qui ne fut pas d'ailleurs d'un grand effet, les compagnies ayant réussi à se soustraire à son action en remplaçant les ententes par des fusions qui furent interdites à leur tour par l'*anti-trust act* de 1890. Toutes ces mesures législatives qui avaient pour but de sauvegarder la libre concurrence à laquelle on est très attaché en Amérique, furent en somme inefficaces, car les grands réseaux formés de plusieurs compagnies, devinrent la propriété de quelques financiers auxquels l'*anti-trust act* ne s'applique pas. Les valeurs de chemins de fer ont été l'objet de spéculations effrénées qui aboutirent à des catastrophes périodiques, retentissantes, suivies bientôt d'un nouvel emballement. Un exemple: les actions de Fr. 500 du Northern Pacific, qui étaient cotées à Fr. 1.25 en mai 1896, valaient Fr. 5000 en mai 1901.

La comptabilité de certaines lignes était tenue de la façon la plus fantaisiste et cuisinée savamment pour masquer une situation compromise. Un exemple encore: on ne trouve pas trace, dans les livres, d'une somme de Fr. 130 000 000 et la personne responsable déclare ne pouvoir se rappeler l'emploi qui en a été fait.

Tous ces faits irritèrent le public et de toutes parts on réclama un contrôle sérieux de la gestion des compagnies. Mais, qui exercerait ce contrôle? le Gouvernement fédéral ou les Etats? Dès 1870, les différents Etats de l'Union avaient créé des commissions de contrôle, dites State Railroad Commissions, composées de gens dont la plupart étaient notoirement incompétents, et qui réglementèrent, souvent d'une façon draconienne, les chemins de fer à l'intérieur de chaque Etat. A ces organes tracassiers dont les compagnies eurent fort à se plaindre on substitua les Publics Utilities Commissions qui ont en outre dans leurs attributions le contrôle des grands services publics (eau, gaz, électricité) et qui élaborèrent dans chaque Etat une législation minutieuse. Toutes ces législations entrèrent bientôt en conflit et ce fut un tel gâchis que, sous la pression de l'opinion publique, le Congrès se décida, en 1887, à créer une commission dite du Commerce entre Etats qui a sous sa juridiction toutes les lignes qui desservent deux ou plusieurs états. Les pouvoirs de ce nouvel organe furent accrus progressivement et il paraît disposer aujourd'hui des plus larges compétences en matière de contrôle des chemins de fer. Les tarifs doivent lui être soumis pour enregistrement et il a le droit de les modifier dans certains cas. L'Interstate Commerce Commission exige des entreprises de transport qu'elles lui communiquent des rapports annuels sur leur gestion; elle a établi

un schéma très détaillé de la comptabilité et les compagnies sont tenues de s'y conformer et de présenter leurs livres à toute réquisition des inspecteurs. Par ces moyens, le législateur américain espère rendre aux comptes des entreprises des chemins de fer la sincérité qui leur a trop souvent fait défaut et empêcher des opérations abusives de ristourne, de virement et de ventilation dont il existe des exemples fantastiques. Ce sont là de sages mesures destinées à inspirer confiance aux capitalistes qui fourniront les 17 500 000 000 de francs que les chemins de fer américains se proposent d'emprunter d'ici à cinq ans, si l'on en croit le grand journal anglais *The Times*.¹

H. D.

La maison bourgeoise à Genève.²

L'ouvrage débute par un historique de l'architecture genevoise. En quelques pages d'un style limpide, sans aucun étalage de vaine érudition, M. C. Martin étudie l'évolution à travers les siècles de l'art de bâtir à Genève, puis il décrit, dans une série de monographies, les types de maisons les plus caractéristiques. Cette description est illustrée par de beaux clichés en photogravure et au trait dus à M. E. Fatio.

Le texte français³ et allemand, est tiré sur papier de luxe et les illustrations sont reproduites sur papier couché. L'impression de ce volume est parfaite et nous assurons nos lecteurs qu'ils auront plaisir à le feuilleter.

Concours d'idées pour le lotissement du domaine du « Mervelet ».

Rapport du jury.

Le jury composé de MM. Georg, maire du Petit-Saconnex, Marc Camoletti, J. L. Cayla, Alph. Laverrière, H. Maillard, Camille Martin, architectes, s'est réuni les 17 et 18 décembre, Corratierie 15, à Genève. M. Camille Martin a été désigné comme rapporteur.

Le jury a constaté la présence de 21 projets, arrivés à destination dans les délais voulus et portant les devises suivantes :

1. « Morris » ; 2. « Chacun chez soi » ; 3. « Les Ormeaux » ;
4. « Petit sac » ; 5. « Tout au soleil » ; 6. « Alignements futurs »
7. « La grande allée » ; 8. « Z. » ; 9. « A la belle jardinière » ;
10. « Nature et Soleil » ; 11. « L'art de bâtir les villes » ; 12. « Paix et guerre » ; 13. « Cité-jardin » ; 14. « Beau-site » ; 15. « Composition » ; 16. « Plein air » ; 17. « Sans prétention » ; 18. « La Ruche » ; 19. « Harmonie » ; 20. « Le Paradis » ; 21. « Ome-ga ».

¹ *The Times* : numéro des chemins de fer américains : 260 pages, 1912.

² Un volume in-4° publié par la *Société suisse des ingénieurs et architectes*. Éditeur E. Wasmuth, à Berlin. Pour le prix de ce volume, voir les circulaires du Comité central de la S. S. I. et A.

³ Le premier volume (*La maison bourgeoise dans le canton d'Uri*) était rédigé en allemand, sans traduction française. En sera-t-il de même pour tous les volumes consacrés à la Suisse allemande? Ce serait fâcheux.

CONCOURS D'IDÉES POUR LA CITÉ-JARDIN DU MERVELET, A GENÈVE



Plan de situation. — 1 : 5000.



Vue à vol d'oiseau.

1^{er} prix : projet « Plein air », de MM. Guyonnet et Torcapel.

Le jury se met d'accord sur la question de principe consistant à faire passer en première ligne les plans présentant une heureuse utilisation du terrain et offrant le caractère d'intimité propre à une cité-jardin et à ne tenir compte qu'en second rang des études de villas.

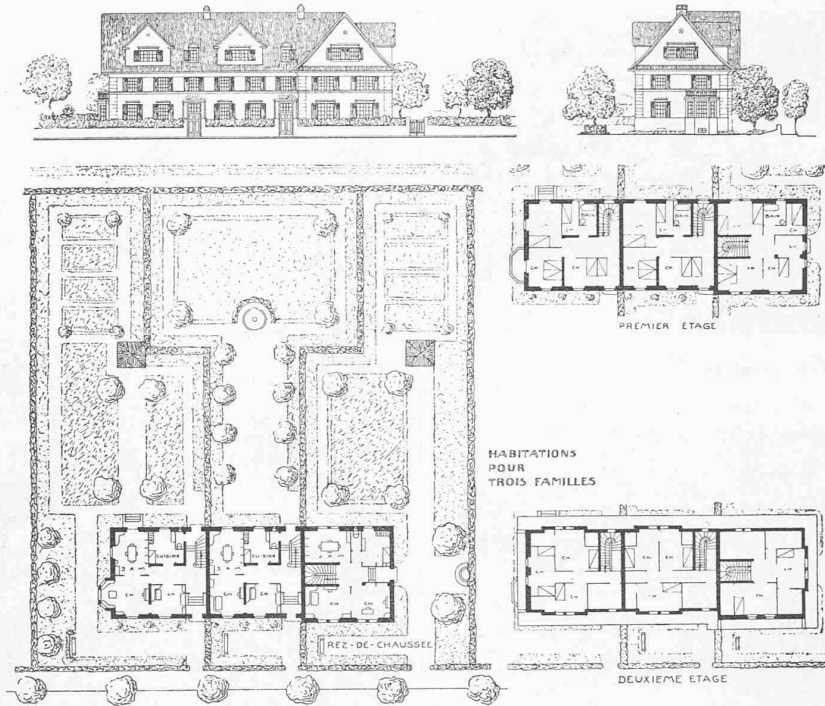
Après un sérieux examen le jury à éliminé au premier

tour les Nos 6 9 et 13 et au 2^{me} tour les Nos 1, 2, 5, 10, 15, 17 et 21, comme ne présentant pas une étude suffisante ou ayant un parti franchement défectueux.

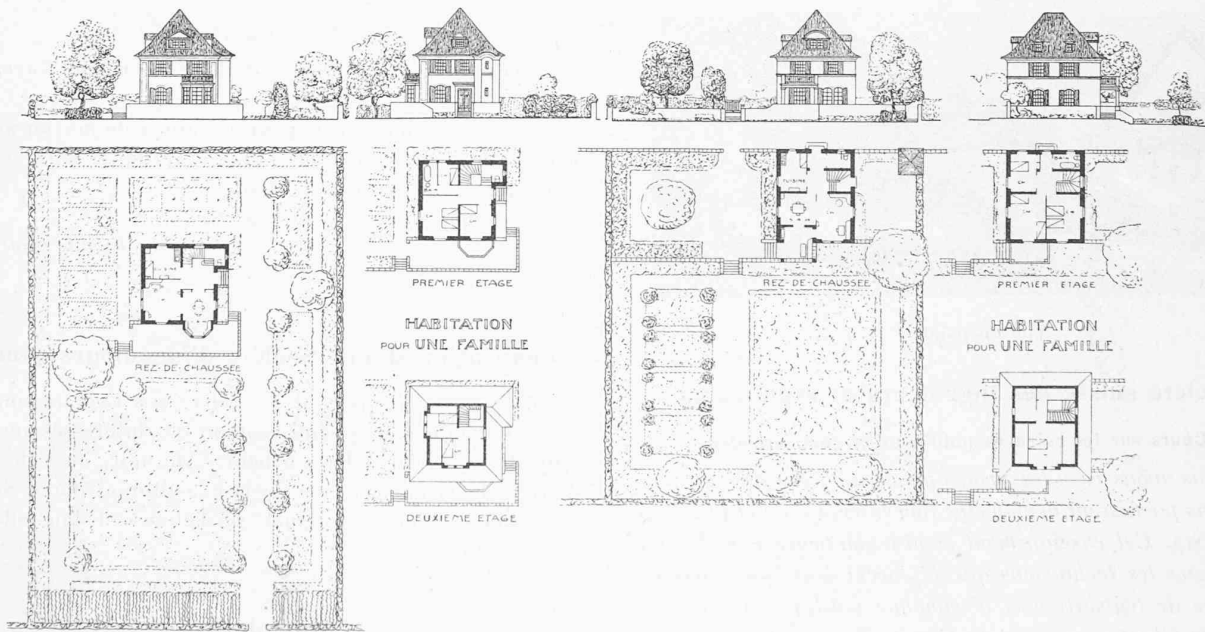
Les onze projets qui avaient subi avec succès ces premières épreuves ont été l'objet de critiques détaillées.

(A suivre.)

CONCOURS POUR LA CITÉ-JARDIN DU MERVELET, à GENÈVE



Habitations pour trois familles. — 1 : 400.



Habitations pour une famille. — 1 : 400.

1^{er} prix : projet « Plein air », de MM. Guyonnet et Torcapel.

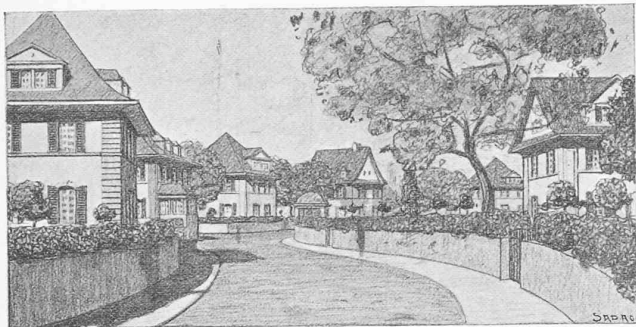
Essais de produits à base de plâtre concernant leur résistance au feu.

Pour pouvoir observer comment se comportent des produits en plâtre exposés au feu, des essais furent organisés par la *Gips-Union S. A.* et eurent lieu le 12 octobre 1912, à Bex où cette firme possède une usine.

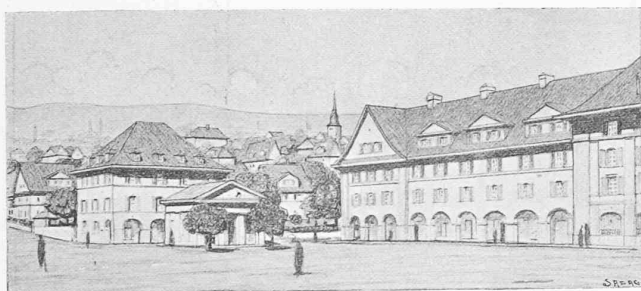
L'exécution de cette expérience devait répondre autant

que possible à la réalité, c'est-à-dire représenter au mieux un incendie tel qu'il se présente dans la pratique. Les préparatifs furent donc faits avec tous les soins nécessaires et cette épreuve confirma entièrement les attestations des représentants de la *Gips-Union S. A.*, en ce qui concerne le degré d'incombustibilité des produits en plâtre.

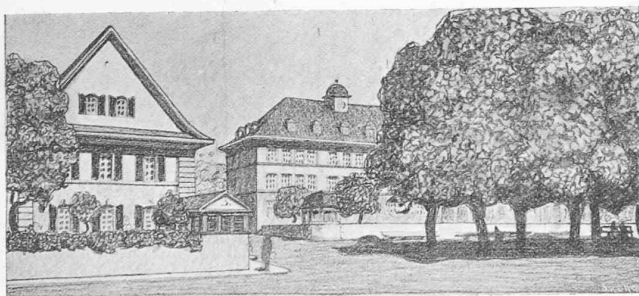
CONCOURS POUR LA CITÉ-JARDIN DU MERVELET, A GENÈVE



Vue du point D.



Vue du point H.



Vue du point F.

Société suisse des ingénieurs et architectes.**Cours sur les sciences politiques et commerciales.**

Nous avons reçu les programmes détaillés de ces cours qui tous paraissent devoir être fort intéressants et très bien organisés. Cet enseignement vient à son heure car ils sont nombreux les techniciens qui déplorent leur ignorance en matière de législation et d'économie politique. Il convient donc de féliciter vivement le Comité central de son initiative tout en regrettant que beaucoup d'ingénieurs et d'architectes de la Suisse romande aient été exclus de ces cours par le fait qu'ils sont tous professés en allemand.

Circulaire du Comité central aux Sections.

HONORÉS COLLÈGUES,

L'organisation de conférences, dont nous avons pris l'initiative, a eu un résultat heureux et, comme suite à notre circulaire du 20 septembre 1912, nous vous prions de vouloir



Vue du point E.

1^{er} prix : projet « Plein air », de MM. Guyonnet et Torcapel

bien nous communiquer, pour le milieu de janvier au plus tard, la liste des conférences qui seront faites dans vos sections jusqu'aux vacances d'été.

Avec considération distinguée,

Le Comité central.

Constitution d'une Société d'ingénieurs-conseils.

MM. les ingénieurs qui n'auraient pas reçu de convocation sont informés qu'une réunion des intéressés aura lieu samedi 1^{er} février 1913, à 6 heures du soir, au Café de la Paix, à Lausanne, en vue de la constitution d'une Société d'Ingénieurs-Conseils en matière d'études et d'installations industrielles.

Automobilisme.

Le Catalogue des Catalogues, guide de l'acheteur automobile, vient de paraître pour la septième année. Il contient tous les prix et toutes les caractéristiques de 2000 cycles, side-cars, cycle-cars, voitures, véhicules industriels et avions classés méthodiquement par ordre alphabétique et par ordre de prix. On peut donc juger ainsi d'un coup d'œil tous les véhicules qui s'offrent pour un prix donné.

Le Catalogue des Catalogues est envoyé contre 1 fr. 20 franco pour la France, 1 fr. 30 pour les autres pays, adressés aux éditeurs Victor Lefèvre & M. Baron, 1, Avenue Félix-Faure, à Paris.