

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 40 (1914)  
**Heft:** 4

## 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:** 26.01.2026

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

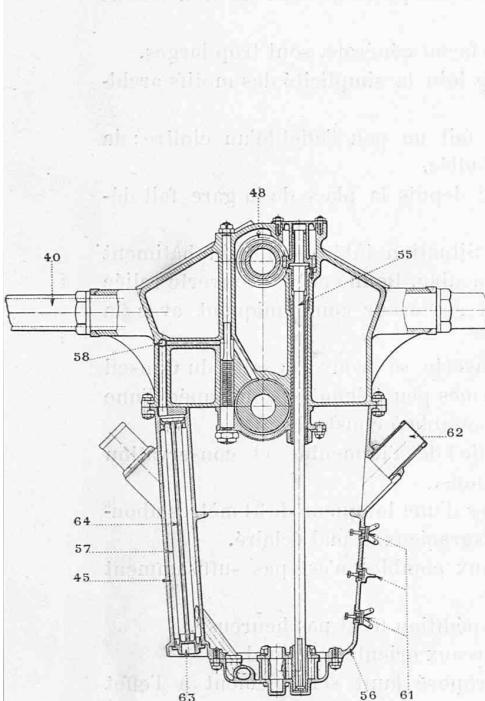


Fig. 20. — Moteur Renault — 100 chevaux.

*Legend : Voir figure précédente.*

l'huile s'écoule abondamment mais sans pression, sur tous les organes exigeant une lubrification; elle est filtrée après avoir passé sur les organes en mouvement, ce qui évite le drainage des corpuscules charbonneux qui provoquent une usure rapide des pièces ou même leur gripage.

Le carburateur est du type Renault, à niveau constant et gicleur, avec soupape d'air additionnel freinée. Un réchauffeur réglable assure une carburation parfaite dans toutes les conditions de température et d'humidité de l'air.

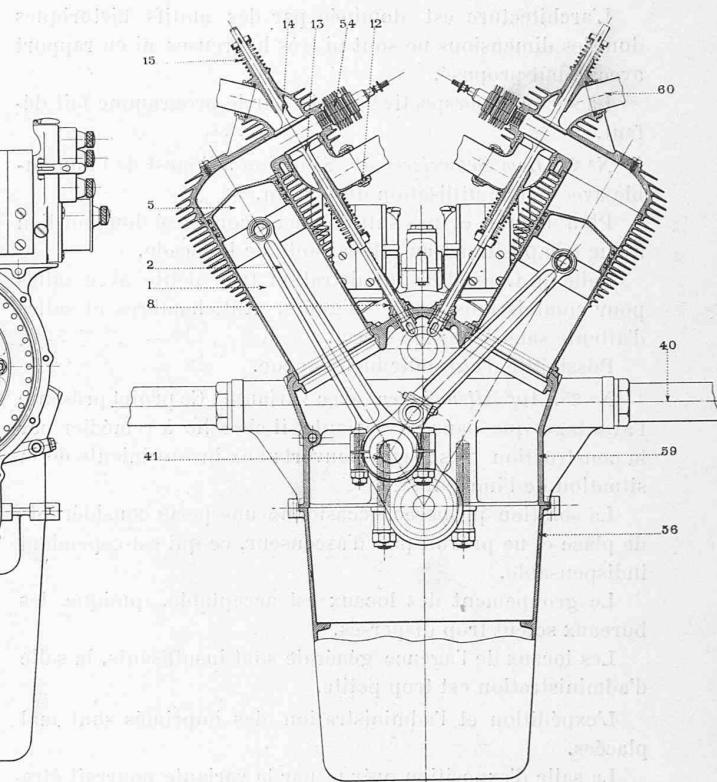
Les moteurs d'aviation Renault sont construits à 8 et 12 cylindres, pour des puissances de 40, 70 et 100 HP, le poids unitaire et d'environ 25 kg par HP.

Nous ne décrirons pas les moteurs de la 3<sup>me</sup> catégorie, car ils appartiennent à un type connu, le type automobile, qui tend de plus en plus à disparaître dans l'aviation.

La Ve exposition de locomotion aérienne permet de reconnaître une tendance définitive dans la construction des appareils et des moteurs. Ces derniers forment à eux seuls une classe bien définie, qui s'accentuera encore très certainement à l'avenir.

Les moteurs actuels sont susceptibles d'être encore simplifiés et améliorés. Pour s'en convaincre, il suffisait de jeter un coup d'œil au stand de la société des moteurs *Gnome*, dont les moteurs déjà (peu compliqués) ont été simplifiés encore par l'*adoption du monosoupape*.

Les expositions futures nous réservent des construc-



tions plus ingénieuses et simplifiées encore que les précédentes. Le moteur à huiles lourdes ou à pétrole viendra peut-être remplacer le moteur à essence fort coûteux, dans un avenir peu lointain.

#### Concours pour l'Hôtel de la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, à Lucerne.

*Rapport du Jury.*

*(Suite et fin!).*

N<sup>o</sup> 22. *Himmelreich*. La disposition symétrique avec motif central nettement caractérisé et pavillons latéraux ne paraît pas heureuse dans cet emplacement.

L'angle un peu trop grand d'escaliers.

En ouvrant la paroi latérale du vestiaire, il serait possible d'éclairer suffisamment les corridors.

La salle du Conseil d'administration est trop petite, son entrée est cachée.

L'avant-corps du centre n'est pas justifié par des dispositions intérieures.

Les proportions entre les trumeaux et les ouvertures de fenêtres sont malheureuses.

L'agrandissement forme un tout organique avec le bâtiment.

L'administration des imprimés est mal placée, pour le reste, la distribution est assez conforme au programme.

<sup>1</sup> Voir N<sup>o</sup> du 10 février 1914, page 29.

L'architecture est dominée par des motifs historiques dont les dimensions ne sont ni très heureuses ni en rapport avec le but proposé.

La seconde perspective exigée par le programme fait défaut.

N° 24. *Dem Schweizervolk*. Situation à l'ouest de l'immeuble avec bonne utilisation du terrain.

Plan confus et pas suffisamment condensé donnant lieu à une composition peu satisfaisante de la façade.

Salle du Conseil d'administration trop petite avec salles pour commissions trop éloignées. Antichambres et salles d'attente sans éclairage direct.

Possibilité d'agrandir bien conçue.

N° 25. *Auf Allenwinden* (avec variante). Ce projet présente l'avantage que dans sa variante, il cherche à remédier par la construction d'escaliers couverts aux inconvénients de la situation de l'immeuble.

La solution proposée occasionne une perte considérable de place et ne prévoit pas d'ascenseur, ce qui est cependant indispensable.

Le groupement des locaux est acceptable, quoique les bureaux soient trop dispersés.

Les locaux de l'agence générale sont insuffisants, la salle d'administration est trop petite.

L'expédition et l'administration des imprimés sont mal placées.

La salle d'exposition prévue par la variante pourrait être utilement agrandie en y ajoutant le corridor situé au nord.

L'agrandissement donne presque exclusivement des bureaux orientés au nord.

La préférence doit être donnée à l'architecture du projet principal.

Les fenêtres sont trop étroites.

N° 27. *Salus populi, suprema lex*. Disposition asymétrique, ramassée, utilisant la partie ouest de l'immeuble. Des escaliers découverts permettent un accès relativement facile. La voie d'accès pour les voitures est avantageuse.

Composition claire et logique du plan avec bonne distribution des locaux.

Un des avantages particuliers du projet est de placer les locaux pour archives à proximité des bureaux.

Les bureaux orientés au nord devraient être intervertis avec des locaux moins importants.

Les fenêtres sont trop étroites.

Le point de jonction de l'agrandissement est du bâtiment principal devrait être transféré plus au nord.

L'agrandissement ouest empiète sur l'immeuble voisin dont on ne peut pas disposer.

L'architecture extérieure dont les proportions sont bien conçues s'harmonise bien avec le paysage environnant.

N° 28. *Front*. Situation à l'ouest de l'immeuble avec solution peu satisfaisante des voies d'accès du côté de la ville.

Le grand avantage du projet consiste en la disposition condensée, claire et économique du plan qui évite des bureaux placés au nord.

L'entrée principale pour piétons, placée dans l'axe longitudinal du bâtiment et du côté de la colline, n'a aucune communication directe avec la route.

L'expédition est mal placée.

Le bureau du Directeur est excentrique.

La salle d'administration est trop exigüe.

L'agrandissement n'est possible que sous la forme d'un bâtiment indépendant relié au bâtiment principal par une galerie couverte.

Les fenêtres des salles d'exposition sont de dimensions trop petites.

Les trumeaux, d'une façon générale, sont trop larges.

L'auteur pousse trop loin la simplicité des motifs architecturaux.

La façade principale fait un peu l'effet d'un cloître ; la façade nord n'est pas étudiée.

La perspective prise depuis la place de la gare fait défaut.

N° 29. *Helle Räume*. Situation intéressante du bâtiment à l'extrémité est de l'immeuble. Bonne entrée couverte reliée à la Fluhmattstrasse et ascenseur communiquant avec la Zürichstrasse.

Sur cette entrée couverte se trouve la salle du Conseil d'administration aux formes peu élégantes, couronnée d'une tour peu motivée et impossible à construire.

Utilisation rationnelle de l'immeuble et conservation des anciennes constructions.

Les corridors sombres d'une longueur de 34 mètres aboutissent à un vestibule disgracieux et mal éclairé.

La salle de dessin aux combles n'est pas suffisamment éclairée.

La disposition de l'expédition n'est pas heureuse.

Grand nombre de bureaux orientés au nord.

L'agrandissement proposé n'est sensiblement à l'effet d'ensemble.

Il y a lieu de mentionner le plan général qui prévoit une bonne et ingénieuse répartition des fenêtres, en sorte qu'il serait possible de procéder à diverses combinaisons et modifications selon les exigences qui se feraient sentir.

La superficie utilisée est de beaucoup supérieure à celle prévue dans le programme et permettrait d'augmenter sensiblement le personnel sans que des agrandissements fussent nécessaires.

Le corps du bâtiment avec ses toits abrupts a un caractère étranger à l'aspect de la ville.

## CONCOURS

pour l'élaboration des plans d'un bâtiment destiné à l'Ecole de filles, commune de Sion (Valais).

*Rapport du Jury.*

*(Suite) 1.*

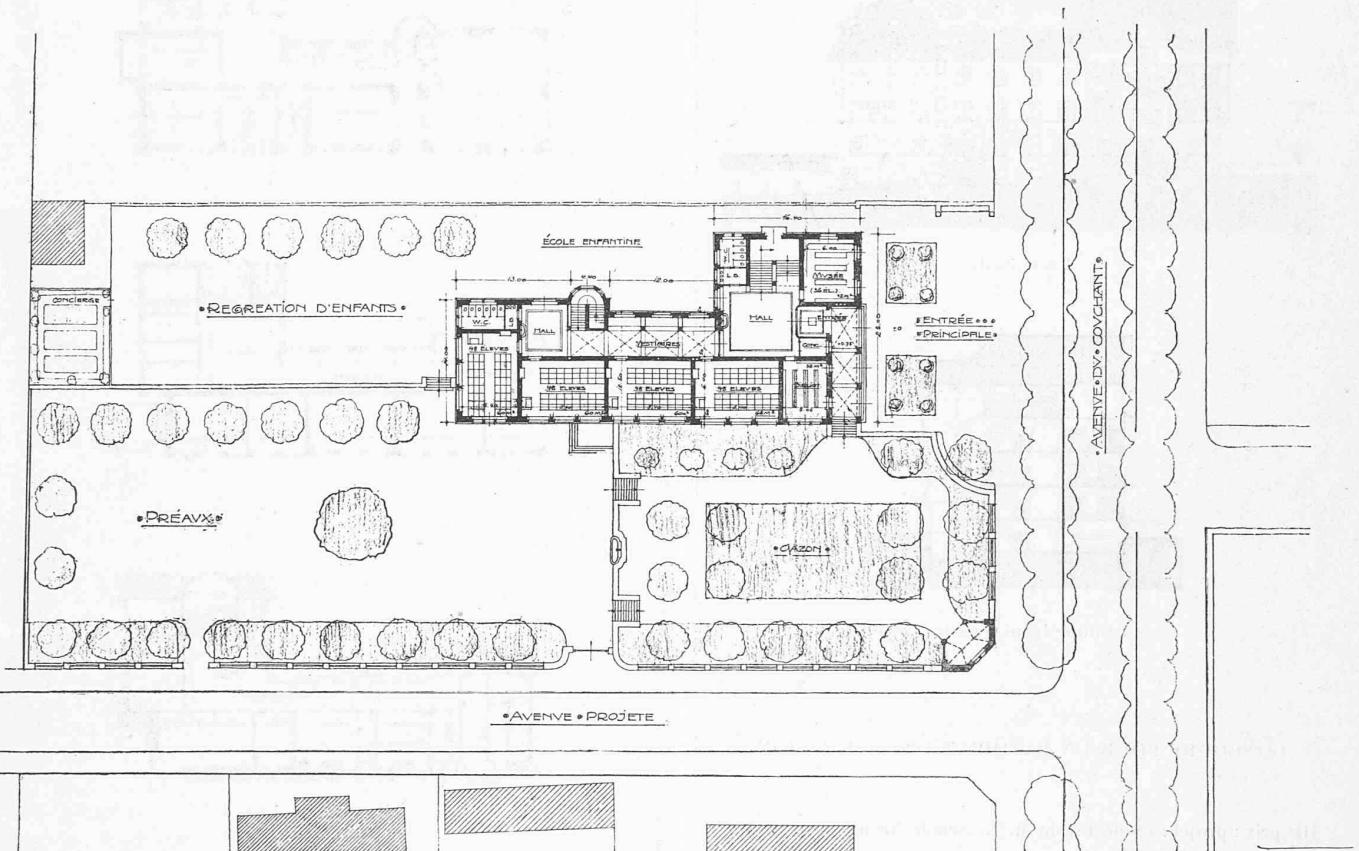
N° 7. *Sépia*. Ce projet a du mérite et son étude dans son ensemble est bonne. L'entrée et les dégagements sont spacieux. Le cube indiqué n'est pas exact. En élévation, le motif d'entrée n'est pas heureux quoique les façades ne manquent pas d'intérêt.

N° 19. *Mathieu Schinner*. Plan clair, mais l'entrée, le vestibule et l'escalier sont étroits et ne permettraient pas une bonne circulation. Les façades sont intéressantes, le porche d'entrée cependant est bien écrasé.

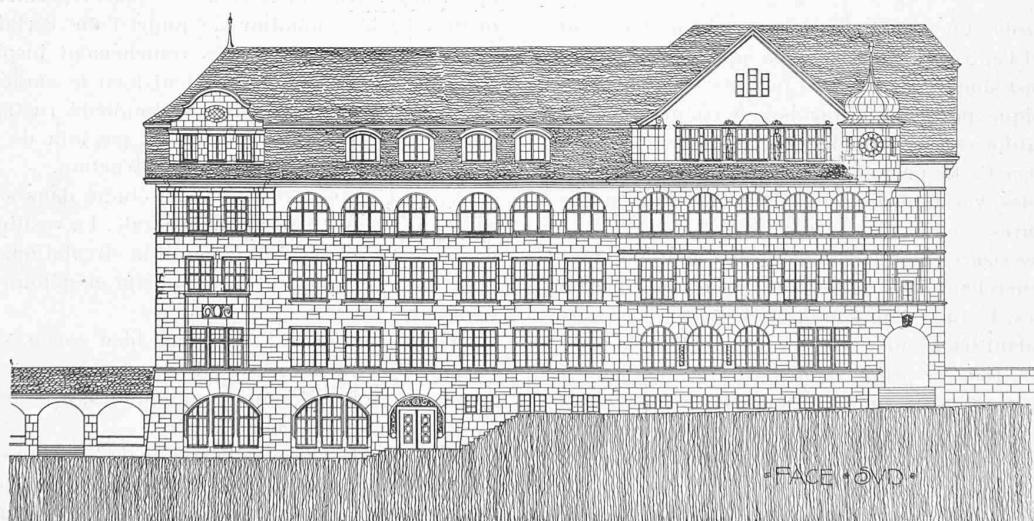
N° 20. *Juventu*. Dans ce projet, la disposition de l'escalier est très heureuse. Il s'ensuit une très bonne répartition des classes. Il est regrettable que le développement excessif du

<sup>1</sup> Voir N° du 10 janvier 1914, page 10.

## CONCOURS POUR UN BATIMENT D'ÉCOLE A SION

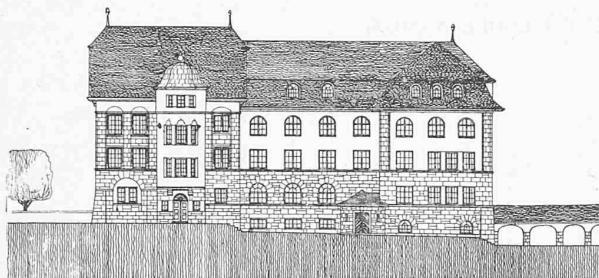


Plan du rez-de-chaussée.

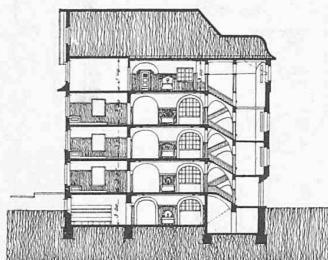


Façade Sud.

III<sup>e</sup> prix : projet « Sion B » de M. C. Scholl, architecte, à Bex.



Face nord.



Coupe transversale.

## CONCOURS POUR UN BATIMENT D'ÉCOLE A SION

III<sup>e</sup> prix : projet : « Sion B » de M. C. Scholl, architecte, à Bex.

plan conduit à un cube de construction qui rendrait ce projet inexécutable. L'escalier secondaire est superflu. Les façades sans grand intérêt sont cependant d'une étude correcte.

N<sup>o</sup> 24. *Valaisan*. Ce projet se présente bien dans son ensemble à part l'entrée qui est d'une complication regrettable. Le plan est simple. La variante indique un plan trop développé quoique permettant une bonne communication de l'école enfantine avec la salle de gymnastique.

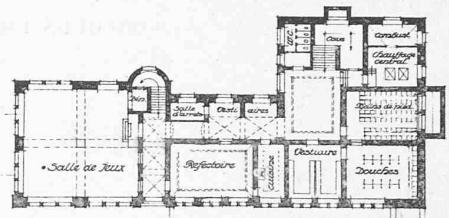
N<sup>o</sup> 27. *Automne C*. Ce projet est une répétition du plan N<sup>o</sup> 19. Les façades, variantes de celles du N<sup>o</sup> 19, sont sensiblement meilleures.

N<sup>o</sup> 31. *Jeunes coeurs*. L'auteur de ce projet a eu une heureuse idée en cherchant la suppression des locaux d'école dans les combles. L'étude dans son ensemble n'est pas sans qualités, cependant les façades sont un peu négligées.

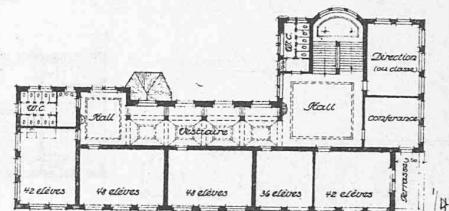
N<sup>o</sup> 32. *Zlaino*. Dans ce projet la disposition du plan est très bonne et permet ainsi une très judicieuse répartition des classes. Les façades bien massées laissent à désirer dans l'étude du détail. Le bâtiment d'école est trop éloigné de la voie publique (avenue du couchant).

N<sup>o</sup> 34. *Arvine*. Projet d'une très bonne tenue et bien étudié. Les classes sont bien groupées. La relation de l'école enfantine avec le sous-sol est heureuse. La composition trop développée correspond à un cube trop élevé. Les façades, sans être originales, sont agréables et bien ordonnées.

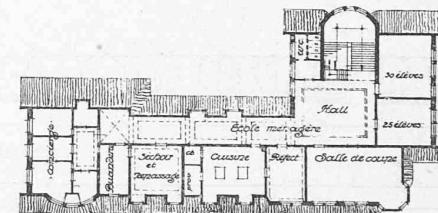
N<sup>o</sup> 42. *Automne D*. Dans ce projet, le caractère général de la composition s'impose. Un effort sérieux a été fait pour répondre aux exigences du programme soit comme disposi-



Sous-sol.



1er étage.



Combles.

tion des différents services soit comme cube. En plan, la sobriété et la tournure ingénieuse de l'arrangement de l'entrée et des différentes subdivisions de l'école sont de suite apparentes. L'escalier, bien à sa place, permet provisoirement à l'école enfantine de jouir d'une certaine indépendance. Les façades sont très franchement inspirées de l'architecture du pays et en reflètent bien le caractère. Cependant, sur la vue des dessins, la simplicité rustique des façades est peut-être excessive et n'est pas loin de faire penser à un peu de pauvreté dans la construction.

N<sup>o</sup> 43. *Ultimus*. Ce projet bien étudié dans son ensemble est d'une bonne disposition générale. Le vestibule au droit de l'escalier est serré et gênerait la circulation. Les façades bien établies manquent de simplicité et détonneraient dans le milieu.

N<sup>o</sup> 46. *Tourbillon A*. Le plan, bien conçu, est simple et permet d'arriver à un cube de construction assez réduit. Les façades sobres deviennent monotones, les surfaces vitrées ayant un développement exagéré.

N<sup>o</sup> 61. *1913*. Ce projet a des qualités comme plan. Il est condensé et obtient un petit cube de construction. Les façades sont sans grand intérêt; la façade Est est mal ordonnée.

N<sup>o</sup> 66. *Au poteau*. Projet qui se présente très bien. Le plan, logiquement conçu, permet aux différentes subdivisions d'être bien groupées à part l'école ménagère qui est en deux étages. Les façades, sans grande originalité, ont de la tenue et sont bien composées. Le motif d'entrée cependant n'est pas très heureux et porte préjudice à l'ensemble.

N<sup>o</sup> 71. *Les Boubes*. Ce projet se présente très bien avec

un plan très clair et bien exprimé. Malheureusement la composition est trop étalée et il s'ensuit un cube beaucoup trop élevé. A l'entrée, on eût désiré avoir un vestibule avant de pénétrer dans le couloir de l'école. Les façades sont bien étudiées et d'un bel aspect.

N° 72. *La Valère.* Le plan de ce projet est d'un certain mérite quoique la composition soit un peu décousue. L'entrée est bien étriquée et la disposition des classes ne permet pas de grouper l'école enfantine. *(A suivre).*

### Les recettes des chemins de fer français.

Le chiffre Fr. 1 876 000 que nous avons donné, à la page 35 de notre dernier N°, pour la moins-value des recettes des chemins de fer français, pendant les deux premières semaines de janvier 1914, était erroné. La moins-value est de Fr. 8 954 000 pour la période du 1<sup>er</sup> au 28 janvier.

### Société suisse des ingénieurs et des architectes.

#### *Exposition nationale.*

Ont été nommés : *Membres du jury* : MM. *A. Rychner*, architecte, Neuchâtel; professeur *D<sup>r</sup> F. Bluntschli*, Zurich; *Moser*, architecte, Karlsruhe; *E. Joos*, architecte, Berne.

*Commission pour l'examen des travaux de l'exposition* : MM. *O. Pfleghard*, Zurich, président; *E. Falio*, Genève; *A. Laverrière*, Lausanne; *R. Suter*, Bâle, *L. Völki*, Winterthour.

*Commission pour les questions de construction* : MM. *F. Widmer*, Berne, président; *R. Suter*, Bâle; *E. Vogt*, Lucerne; *A. Witmer-Karrer*, Zurich; *E. Joos*, Berne.

#### *Extrait du procès-verbal des séances du Comité central des 15 et 20 janvier 1914.*

*Commission des concours* : Est nommé membre de cette commission : M. *Hässig*, architecte, à Zurich. La Commission se compose actuellement de MM. *O. Pfleghard*, architecte, président, Zurich; *R. Suter*, Bâle; *Ed. Joos*, Berne; *E. Falio*, Genève; *C. Jegher*, Zurich, *D<sup>r</sup> Fissler*, Zurich, *A. Hässig*, Zurich.

*Tarif d'honoraires pour ingénieurs* : Le projet de la Commission du 23 octobre 1913, est discuté et sera soumis aux sections qui auront jusqu'à fin mars pour se prononcer.

### Publications du Service de l'Hydrographie nationale

*en vente au secrétariat de l'Hydrographie nationale, Berne.*

**Tableaux graphiques des observations hydrométriques suisses pour l'année, 1912** par *J. Näf*, ingénieur, Fr. 10.

*Extrait de la table des matières.* Introduction. Renseignements et rectifications. Tableaux graphiques. I. Bassin du Rhin. II. Bassin de l'Aar. III. Bassin de la Reuss. IV. Bassin de la Limmat. V. Bassin du Rhône. VI. Bassin du Tessin. VII. Bassin de l'Adda. VIII. Bassin de l'Inn. IX. Bassin de l'Etsch.

### Table de récapitulation des principaux résultats des observations hydrométriques suisses pour l'année 1911, par *J. Näf*, ingénieur. Fr. 8.

*Nous attirons tout particulièrement l'attention de nos lecteurs sur ces publications, trop peu connues encore, qui constituent des documents indispensables à tous ceux qui s'occupent de questions d'hydraulique.*

### L'assurance obligatoire contre les accidents et ses effets sur les contrats d'assurance

A. Les compagnies d'assurance concessionnées ci-dessous désignées :

1. Société suisse d'assurance contre les accidents à Winterthour;
2. « Zurich », Compagnie générale d'assurance contre les accidents et la responsabilité civile à Zurich;
3. « Helvetia », Assurance mutuelle suisse contre les accidents à Zurich;
4. Assurance mutuelle vaudoise à Lausanne;
5. Compagnie d'assurance nationale suisse à Bâle,

après avoir conféré avec la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents à Lucerne, ont déclaré ce qui suit au sujet du mode à adopter pour la transition de l'assurance de la responsabilité civile à l'assurance obligatoire :

« I. Tomberont de plein droit et sans dénonciation préalable, à l'époque de l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents du 13 juin 1911, les contrats d'assurance contre les accidents contractés par des chefs d'entreprise auprès de compagnies privées et couvrant les risques de la responsabilité civile telle qu'elle découle des lois du 25 juin 1881 sur la responsabilité civile des fabricants, du 26 avril 1887 sur l'extension de la responsabilité civile et du 28 mars 1905 sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer, de bateaux à vapeur et des postes, si les dits contrats concernent exclusivement le personnel auquel l'assurance obligatoire fédérale sera applicable.

» Les contrats d'assurance de ce genre qui comprennent aussi des personnes qui ne seront pas au bénéfice de l'assurance obligatoire fédérale, resteront en vigueur pour autant qu'ils se rapportent à ces personnes.

» II. Sur les primes payées à l'avance, les compagnies ne retiendront que la quote-part afférente à la période d'assurance courue jusqu'à l'entrée en vigueur de l'assurance obligatoire. Après cette date, il sera procédé au règlement de compte prévu dans la plupart des polices et les compagnies rembourseront aux preneurs d'assurance, sur la base de ce règlement de compte, la part de prime payée pour la période postérieure à l'entrée en vigueur de l'assurance obligatoire. Il est bien entendu que les compagnies se réservent le droit de compenser les créances qu'elles pourraient éventuellement avoir contre les assurés, avec les montants de primes qu'elles auraient à leur rembourser. »

B. Il résulte de ce qui précède que les déclarations émanant des compagnies indiquées ci-dessus ne concernent pas les contrats d'assurance individuelle ou collective contre les accidents conclus par les entrepreneurs en faveur de leur personnel, s'ils ne les couvrent pas des risques de la responsabilité civile prévue par les lois spéciales sur la matière. Il est donc recommandé aux patrons qui ont conclu des con-