

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 42 (1916)  
**Heft:** 12

## Sonstiges

### 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>**

il faut admettre d'emblée le dégagement latéral de l'immeuble, en créant une servitude de limitation de hauteur des maisons adjacentes s'il s'agit du mode contigu (le dessin perspectif du projet N° 9, « Pandore », le prouve surabondamment) ou en expropriant les terrains voisins. Une expropriation ou une servitude est nécessaire si l'on veut éviter la construction de bâtiments du côté est, dans le cas où l'Etat se déciderait pour un édifice à trois façades, du côté est et du côté ouest dans le cas d'un bâtiment à quatre façades. Cette mesure est nécessaire, car il importe que l'Hôtel de district ne soit pas entouré des hautes maisons que la largeur de la rue du Technicum permet de construire. C'est essentiellement à l'est, du côté de la ville, que l'édifice doit être dégagé; des raisons d'esthétique l'exigent impérieusement. (Voir la critique du projet N° 11, « Jehan Droz »).

Quant au mode de construction à adopter, il est évident que le bâtiment à quatre façades, complètement dégagé sur son pourtour, sera toujours le type le plus avantageux pour la distribution intérieure comme pour l'aspect. Le type à trois façades viendrait en second lieu; il serait naturellement plus économique que le précédent, puisqu'il éviterait toutes mesures d'asservissement ou d'expropriation du terrain à l'ouest, et qu'il posséderait une façade mitoyenne. Le troisième mode, à deux façades, serait justifié si les circonstances ne permettaient pas de consacrer les sommes nécessaires à l'asservissement ou à l'expropriation des immeubles voisins. Ce serait évidemment la solution la moins coûteuse, puisque deux façades seraient sans jours de fenêtres.

Le Locle, le 15 avril 1916.

(Signé): Eugène COLOMB, architecte. — Ed. Joos, architecte. C.-H<sup>r</sup>i MATTHEY, architecte.

### Programme du concours pour l'étude des plans pour la construction d'un nouvel Hôtel de la Banque Nationale à Zurich.

#### Conditions générales.

1. Le concours est ouvert à tous les architectes de nationalité suisse, ainsi qu'à ceux de nationalité étrangère établis en Suisse depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1915.

2. Les projets devront être remis jusqu'au 15 novembre 1916 au plus tard à la Direction générale, III<sup>e</sup> Département, de la Banque Nationale Suisse à Zurich. Les projets remis après cette date seront exclus du concours et n'auront droit à aucune rémunération.

3. Le jury nommé pour l'appréciation des travaux présentés se compose de : MM. Dr Paul Usteri, conseiller aux Etats, vice-président du Conseil de la Banque, à Zurich. — Dr Adolf Jöhr, membre de la Direction générale de la Banque, chef du III<sup>e</sup> Département, à Zurich. — Maurice Brailard, architecte, à Genève. — Otto Bridler, architecte, à Winterthour. — Jean-Louis Cayla, architecte, à Genève. — Nicolaus Hartmann, architecte, à St-Moritz. — Dr Karl Moser, professeur à l'Ecole polytechnique fédérale, à Zurich.

La Commission de construction désignera des remplaçants dans le cas où l'un ou l'autre des membres du jury serait empêché d'exercer ses fonctions.

4. Les membres du jury susnommés ont examiné le programme du concours et l'ont approuvé.

5. Le jury s'occupera des projets présentés dans deux séances qui auront lieu à un certain intervalle.

Les projets que le jury, ensuite d'un premier examen, aura estimé dignes d'être pris en considération, seront contrôlés par des personnes compétentes désintéressées, quant à leur conformité aux conditions du programme et à la concordance des dessins. En même temps, la Banque Nationale les soumettra à un examen pour s'assurer s'ils conviennent au point de vue de la distribution intérieure des locaux et en fera un rapport écrit au jury.

6. Pour récompenser les meilleurs projets, le jury dispose d'une somme de 20 000 francs, qui sera répartie, selon l'appréciation du jury, entre quatre, cinq ou six concurrents. Chaque concurrent n'aura droit qu'à une prime.

Tous les projets primés deviendront la propriété de la Banque Nationale.

D'autres projets pourront, sur la proposition du jury, être achetés par la Banque Nationale au prix de 500 francs chacun.

7. Les projets seront exposés publiquement à Zurich pendant 15 jours.

8. Pour ce qui concerne l'élaboration des plans définitifs et l'exécution des travaux, le jury est invité à émettre son opinion ; la Banque Nationale se réserve toute liberté d'action quant aux décisions ultérieures.

On demande :

1. Un plan de situation 1 : 200.

2. Les plans de tous les étages à l'échelle de 1 : 100 avec l'indication des surfaces, le numérotage et la désignation des locaux.

3. Trois façades à l'échelle de 1 : 200.

4. Une coupe longitudinale et une coupe transversale à l'échelle de 1 : 200.

5. Deux perspectives à l'échelle de 1 : 100 (*sic!*) prises des points A et B du plan de situation; savoir du point A vue de la hauteur des yeux, du point B vue à vol d'oiseau; les deux avec les bâtiments voisins.

6. Un court mémoire explicatif des plans.

7. Un devis d'après le cube effectif du bâtiment compté depuis le sol de la cave jusqu'aux combles inclusivement, en se basant sur un prix de 45 fr. le mètre cube, y compris les fondations et les installations techniques de la Banque, sans le mobilier.

Renseignements oraux sont fournis par la Direction générale de la Banque Nationale, à Zurich.

### Fermerture des barrières des passages à niveau et annonce des trains par les cloches électriques.

On lit de temps à autre dans les journaux l'annonce d'un accident survenu à un passage à niveau.

Les barrières étant ouvertes, c'est tantôt un char de foin, tantôt une automobile ou encore un simple piéton qui s'engagent innocemment sur la voie au moment précis où arrive en trombe l'express fatal.

Le procès est vite réglé et l'envoi *ad patres* a lieu sans formalités.

Après quoi se succèdent les péripéties habituelles des enquêtes administrative et judiciaire au cours desquelles se précise l'inévitable conflit entre la garde-barrières et l'agent de la gare voisine à qui incombaît le soin d'annoncer le train par les cloches électriques, celui-ci affirmant avoir fait son devoir, celle-là prétendant le contraire.

Il existe pourtant, sur toutes les lignes dont les gares sont munies de sémaphores de sortie, un moyen bien simple, non pas d'empêcher totalement les accidents, mais tout au moins de les réduire dans une proportion notable et de supprimer définitivement le doute quant à l'annonce du train par la sonnerie de la cloche.

Voici comment nous résolvons le problème : Tout départ de train étant nécessairement précédé de la mise à voie libre du sémaphore de sortie, nous relions le transmetteur automatique de la cloche actuellement manœuvré à la main, *au levier* du sémaphore de sortie correspondant, de manière à obtenir, par une articulation mécanique très simple, la conjugaison des deux signaux. Le mouvement opéré par l'employé renversant le levier déclenchera la sonnerie. Le mouvement inverse, destiné à replacer le levier dans sa position normale après le départ du train, sera le moteur qui remontera le mouvement d'horlogerie.

Nous réalisons ainsi l'*annonce automatique des trains par les cloches électriques*, sans appareil nouveau et à peu de frais.

La question reste posée pour les lignes secondaires où n'existent pas de sémaphores de sortie, mais la circulation étant ici moins dense, le danger est diminué d'autant.

Ch.-A. M.

### Locomotives système Mallet.

Le directeur de la Compagnie du Chemin de fer Yverdon-Ste-Croix nous écrit :

« En nous référant à la notice bibliographique parue dans votre numéro du 25 avril 1914, page 95 (Etude sur les locomotives de montagne et particulièrement la locomotive compound articulée, système Mallet), dont nous venons seulement de prendre connaissance, nous tenons à déclarer que nous avons été très satisfait du service des trois locomotives compound, système Mallet que nous employons sur notre ligne. »

« Nous sommes en train d'y installer la surchauffe afin de diminuer encore la dépense en combustible, dépense qui, à l'époque de la construction (1892-1893) de ces locomotives, était relativement faible et qui peut être encore diminuée en utilisant et adaptant les découvertes faites dès lors ».

### Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

*Section de la voirie.*

*Conférence du Comité de la section et du Comité de la « Vereinigung schweiz. Strassenbaufachmänner », le 29 avril 1916, à Zurich.*

#### EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL.

Prennent part à la conférence :

- a) Pour la section de la S. S. I. A.: MM. Wenner, président du Comité; Bernath, Zurich; Moor, Bâle et Dick, St-Gall.
- b) Pour la « Vereinigung »: le Comité tout entier composé de MM. E. Pletscher, de Schaffhouse, président; Keller, Baden; Deppe, Frauenfeld; Hotz, Neuchâtel et Wild, Frauenfeld.

Les débats qui visent à une entente au sujet d'efforts en commun pour l'amélioration des routes, sont présidés par M. Wenner, ingénieur de la ville de Zurich. Le président fait remarquer que les deux associations poursuivent à peu

près le même but, il pourrait arriver qu'elles étudient, chacune de son côté, les mêmes questions, d'où la possibilité de divergences qui devraient être évitées. C'est pourquoi le Comité de la section de la S. S. I. A. a décidé de proposer au Comité de la « Vereinigung » d'étudier en commun certains sujets, par exemple, en première ligne, celui de l'empierrément qui figure à l'ordre du jour des deux associations.

M. Pletscher se félicite de cette initiative et tient pour possible et nécessaire une collaboration dans l'étude de toutes les questions. Les autres participants à la conférence se prononcent dans le même sens.

Il ressort de la discussion qu'une fusion des deux associations n'est pas opportune et que la création d'une Commission mixte conduirait le plus sûrement au but visé.

L'institution de cette Commission est alors décidée. Y sont délégués :

a) du groupe de la S. S. I. A.: MM. Bernath, inspecteur de la voirie, à Zurich; Dick, ingénieur de la ville de St-Gall; Moor, adjoint de l'ingénieur cantonal, à Bâle; Develey, ingénieur cantonal, à Lausanne.

b) de la « Vereinigung »: MM. Pletscher, à Schaffhouse; Keller, à Baden; Hotz, ingénieur cantonal, à Neuchâtel; Grivaz, ingénieur, à Lausanne, et Steiner, ingénieur de la ville de Berne.

La Commission mixte maintient le contact entre les deux associations et prépare les travaux qui feront l'objet des discussions de l'une ou de l'autre ou des deux ensemble.

La première question à l'ordre du jour est celle de l'empierrément.

Des résumés de l'activité de la Commission seront communiqués aux organes des deux associations (*Schweiz. Bauzeitung, Schweiz. Zeitschrift für Strassenwesen, Bulletin technique de la Suisse romande et Rivista tecnica*), qui seront aussi autorisés à publier les travaux spéciaux sous réserve de l'assentiment de leurs auteurs.

### Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

La course projetée à Fully n'aura pas lieu, les installations étant situées dans la zone militaire dont l'accès est interdit par le commandant de la garnison de St-Maurice.

### Service de placement de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

#### Demandes de places.

N° 855 : Jeune architecte, dipl. Zurich, 4 années de pratique, pour le 15 juillet.

N° 859 : Jeune dessinateur (arch.) avec bons certificats.

N° 861 : Ingénieur-méc., longue pratique dans première fabr. de turb. hydr., parfaite compétence, pour situation semblable.

Prière de s'adresser au Secrétariat de la Société, à Zurich, Tiefenhöfe 11 (Paradeplatz).

### Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne

Ingénieur-contracteur, 8 ans pratique, grande expérience dans l'entreprise de travaux publics, cherche situation. Disponible tout de suite. S'adresser au Secrétariat de l'Ecole d'ingénieurs, Valentin.