

Objekttyp: **Competitions**

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

Band (Jahr): **51 (1925)**

Heft 6

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

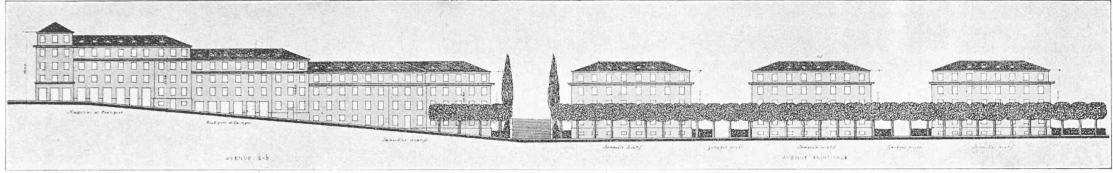
Haftungsausschluss

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

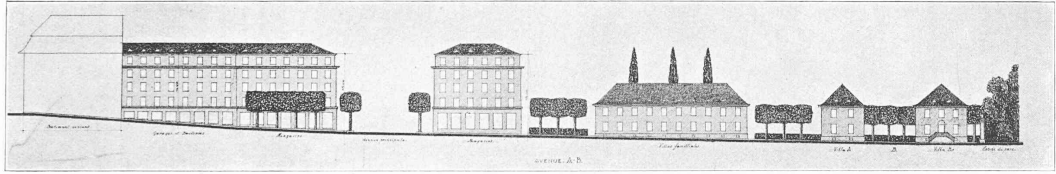
<http://www.e-periodica.ch>

CONCOURS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DU FAUCON, ETC., A LAUSANNE



Avenue a-b

Avenue principale (b-c)



Bâtiment existant

Carages et Boutiques

Magasins

Av. principale

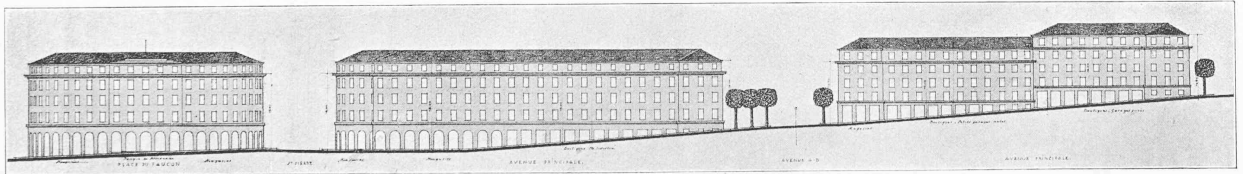
Magasins

Av. A-B

Villas familiales

Villa A

Villa B



Place du Faucon

St-Pierre

Avenue principale

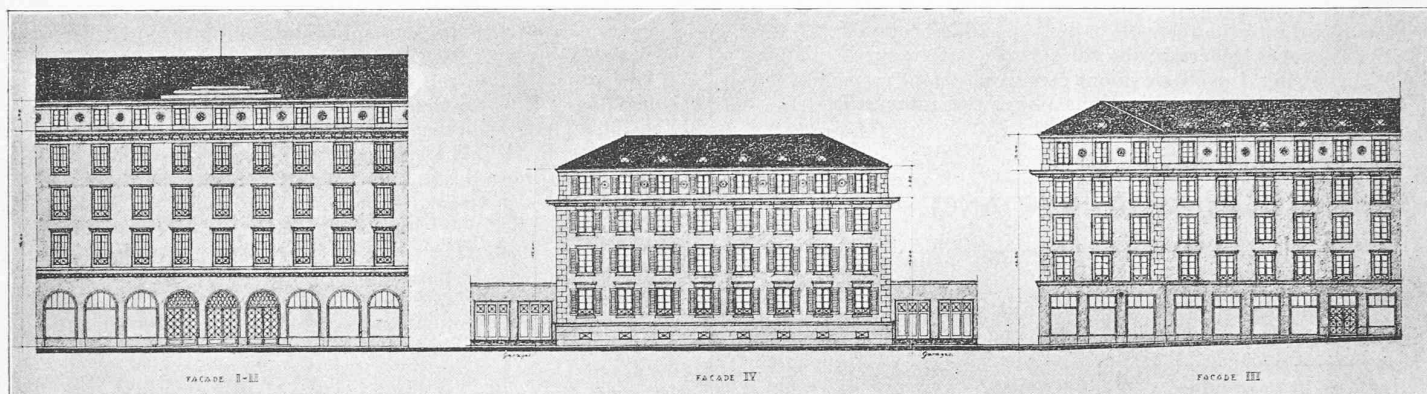
Avenue A-B

Avenue principale

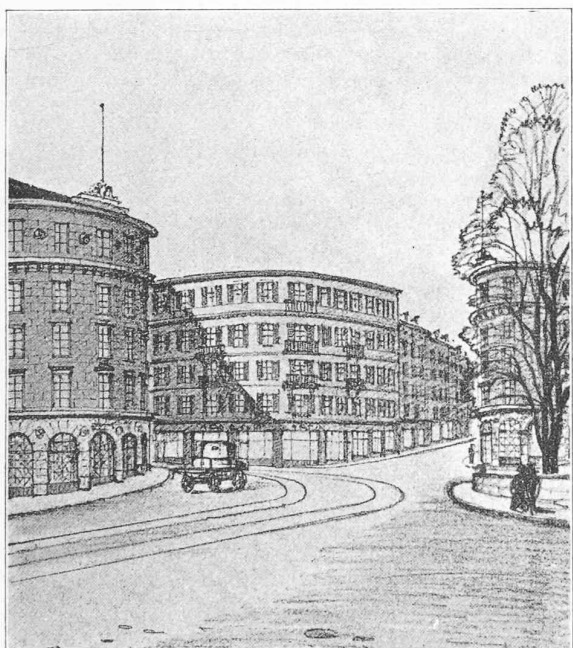
Profils en long. — 1 : 1200.

II^e prix : projet « St-Pierre », de M. *Andréen*, architecte, à Lausanne.

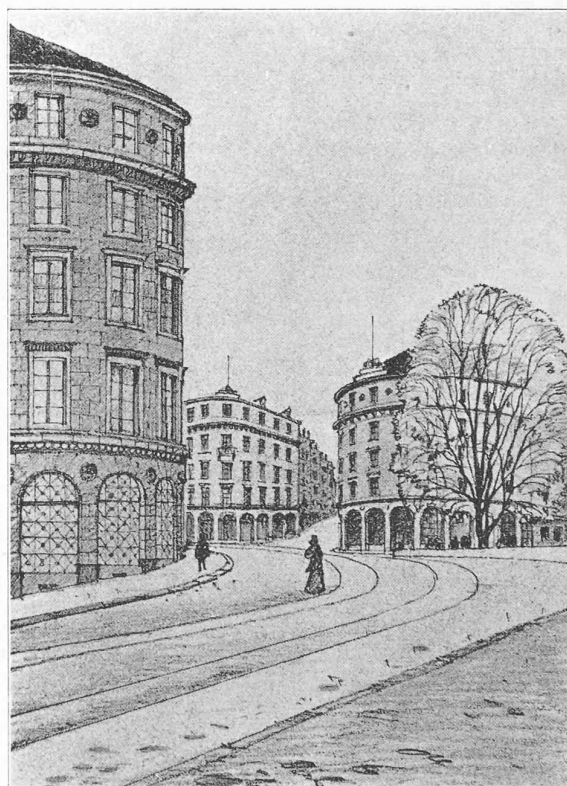
CONCOURS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DU FAUCON, ETC., A LAUSANNE



Façades. — 1 : 600.



Entrée de l'avenue principale.



Place du Faucon.



Groupe de bâtiments de la place St-Pierre ; état présent.

II^e prix :
projet «St-Pierre»,
de M. *Andréen*,
architecte,
à Lausanne.

**Concours d'architecture
relatif à l'aménagement de la place du Faucon,
de la traversée d'Etraz, de la propriété
de Villamont et de ses abords, à Lausanne.**

Ce concours, ouvert dès le 24 juillet 1924 à tous les architectes suisses ayant un bureau à Lausanne depuis trois ans, avait pour but d'obtenir des études d'architecture qui permettent à la Commune de Lausanne de fixer le genre de construction qu'il serait désirable d'avoir dans ce quartier qui, étant donné sa situation remarquable et la proximité du Parc de Mon-Repos, doit être composé de manière à former un ensemble architectural tant en ce qui concerne la construction des bâtiments proprement dits (qui quoique pouvant être affectés à des buts très différents devront cependant avoir une grande unité de composition) qu'au sujet des

aménagements des places et des carrefours. La Place du Faucon principalement devait être étudiée avec un soin spécial en tenant compte très exactement des différences de niveau et des possibilités de réalisation de l'ensemble proposé.

Les tracés généraux de voies votés portés sur le plan au 1/500 (voir fig. 1 p. 68) devaient être exactement respectés, toutefois de légères modifications pouvaient intervenir.

(A suivre.)

CORRESPONDANCE

A la Rédaction du *Bulletin technique de la Suisse romande*,
Lausanne.

Monsieur le Rédacteur,

J'ai lu récemment avec intérêt l'article intitulé « Trente ans de béton armé », dû à la plume autorisée de M. l'ingénieur Elskes, et paru dans votre numéro du 8 novembre 1924. On y lit, page 289 :

« Nous laissons de côté, à dessein, le bientôt légendaire Pont Butin, à Genève, que la politique d'une part, la frayeur du béton armé de l'autre, la guerre aussi, ont empêché longtemps de s'élever, tandis que la dépense, elle, croissait au delà de toute proportion. »

Permettez-moi de donner à vos lecteurs les courtes précisions suivantes, destinées à empêcher une nouvelle légende — puis-je légende il y aurait — de s'accréditer.

Le béton armé a été employé pour les caissons des trois piles en rivière fondées à l'air comprimé, pour la fondation de la pile IV, pour les libages dans le fût des piles, et, dans les grandes voûtes, pour les poutres de raidissement et les sommiers de répartition sous les rotules. En outre, les voûtes de l'étage supérieur seront entièrement en béton armé.

Quant aux frais, une expertise dont l'auteur de l'article faisait partie, et dont la mission consistait à indiquer quelles économies on pouvait envisager, concluait en ces termes, le 11 septembre 1920 :

« ...même en faisant les quelques économies que nous venons de suggérer¹, il est à peine probable que la dépense totale reste sensiblement en dessous du chiffre d'environ 14 millions de francs accusé par votre devis. »

Depuis lors, on a pu réaliser diverses modifications constructives — dont une des plus importantes est la suppression de la voie ferrée — qui ont abouti à de fortes économies ; on a employé, comme le suggérait l'expertise, des matériaux de revêtement rentrant franchement dans la catégorie des moellons ; enfin, les prix ont sensiblement baissé depuis 1920, en sorte que le chiffre correspondant aux postes devisés 13,8 millions en 1920 se trouve ramené à 11,2 millions, et que l'on peut envisager l'achèvement du pont lui-même et de ses voies d'accès pour une somme totale de 12,2 millions environ.

Dans l'espoir que ces quelques données pourront intéresser vos lecteurs je vous prie, Monsieur le Rédacteur, d'agréer l'assurance de ma considération distinguée.

ED. LACROIX, ingénieur.

Genève, 32 Quai des Eaux-Vives. 12 février 1925.

CARNET DES CONCOURS

Le Comité de l'Hospice orthopédique de la Suisse Romande, à Lausanne, met au concours l'étude d'un hospice orthopédique à édifier dans cette ville.

Le concours est ouvert entre les architectes suisses établis régulièrement depuis au moins un an dans un des cantons romands (y compris le Jura bernois). Ne seront admis comme collaborateurs que des personnes remplissant les conditions exigées pour le concurrent.

Le jury chargé de l'examen et du classement des projets présentés, est composé de :

MM. *Eug. Jost*, architecte à Lausanne, président ;
Eug. Bron, architecte de l'Etat de Vaud ;

¹ Ces économies se montaient à 700.000 frs. sans rien changer à l'architecture.

MM. *Edm. Fatio*, architecte à Genève ;

P. Nicod, docteur, Directeur de l'Hospice Orthopédique ;

A. Koller, ing., membre du Comité de l'Hospice.

Suppléant : M. A. *van Dorsser*, architecte à Lausanne.

Les projets seront remis avec la mention extérieure : « Concours pour l'Hospice Orthopédique de la Suisse romande », à l'Hospice Orthopédique, Avenue d'Echallens Nos 65-67, jusqu'au 1^{er} juin 1925, à 18 heures. Pour les projets expédiés par la poste, le timbre devra porter comme dernier délai, les date et heure fixées ci-dessus.

Une somme de 3000 francs est mise à la disposition du jury pour primer ou acquérir au maximum trois projets. Le jury est chargé de fixer le montant des primes ainsi que les sommes destinées à l'acquisition de projets.

Des projets ne répondant pas en tous points au programme, mais présentant des solutions heureuses peuvent faire l'objet d'un achat.

Le même concurrent ne peut obtenir plus d'une prime.

Les projets primés et acquis deviennent la propriété de l'Hospice Orthopédique, qui pourra en disposer à son gré pour l'exécution. Elle a l'intention de remettre l'élaboration des plans définitifs à l'auteur d'un des projets primés ou acquis ; elle pourra aussi le charger de la direction des travaux, mais elle se réserve néanmoins expressément toute liberté à ce sujet. L'auteur du projet qui recevra la première prime aura droit à une surprime de 1000 francs, si l'exécution des travaux ne lui est pas remise.

Le rapport du jury sera publié dans le *Bulletin technique de la Suisse romande*.

Le programme détaillé du concours et le plan du terrain seront remis par M. le Directeur de l'Hospice Orthopédique, Avenue de la Gare 26, contre remise d'un dépôt de 5 francs.

S. T. S.	Schweizer Technische Stellenvermittlung Service Technique Suisse de placement Servizio Tecnico Svizzero di collocamento Swiss Technical Service of employment
-----------------	--

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Seinau 23.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH

Emplois vacants :

1. Tüchtiger, energischer *Ingenieur* für Kranbau, der befähigt ist, durchaus selbständig der Hebezeug-Abteilung einer Konstruktions-Firma vorzustehen. Luxemburg. 40a.
2. Junger *Maschinen-Techniker* als Konstrukteur für elektr. Hebezeuge u. elektromechanische Anwendungen. Deutsche Schweiz. 53a.
3. *Maschinentechniker*, guter Zeichner, für allgemeinen Maschinenbau und Transmissionen. Eintritt sofort. Elsass. 58a.
4. *Ingenieur* oder *dipl. Techniker* mit langjähriger Praxis als Konstrukteur auf dem Spezial-Gebiet der Ventilatoren, als leitender Abteilungsingenieur in eine Maschinenfabrik der deutschen Schweiz. 74.
5. *Chimiste* spécialisé dans l'hydrogénation, pour fabrication de parfums à Genève. 75.
6. *Ingenieur*, mit abgeschlossener Hochschulbildung, für Berechnungen und Versuche, für die Abteilung Dampf-Turbinen einer Maschinen-Fabrik der deutschen Schweiz. 76.
7. Jüngerer *Bautechniker*, zu schweiz. Bauunternehmung in Brasilien. 77.
8. Junger *Eisenbeton-Ingenieur*, mit einigen Jahren Praxis, auf Ingenieurbureau der deutschen Schweiz. 78.
9. Junger, tüchtiger *Bautechniker*, tüchtig im Projektieren und Aufzeichnen von Werkplänen, zur Aushilfe für ca. 1-2 Monate, auf Architektur-Bureau im Kt. Solothurn. 79.
10. *Chemiker*, als technischer Experte, vorzugweise Ingenieur-Chemiker. (Bern.) 80.
11. *Ingenieur de langue française*, connaissant béton armé et si possible, charpente métallique, pour Bureau d'études à Paris. 81.
12. Jüngerer *Tiefbautechniker* mit Praxis auf Bauplatz, für die Bauleitung einer Wasserversorgungsanlage. Ost-Schweiz. 82.
13. *Eisenbetonzeichner*, der imstande ist, nach statischen Berechnungen Eisenbetonpläne und Eisenlisten selbständig anzufertigen. Zürich. 83.
14. *Heizungs-Techniker* oder *Ingenieur* nach dem Elsass, für sofort, vorübergehend. 84.
15. *Bauführer*, Techniker oder Ingenieur, mit gründlicher Praxis im Tiefbau u. zur Leitung eines Tiefbaues im Saargebiet. 85.
16. 1 ou 2 *techniciens en bâtiment* (bons dessinateurs) pour bureau d'architecte du Midi de la France. 86.

(Voir suite à la page suivante.)

CONCOURS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DU FAUCON, ETC., A LAUSANNE

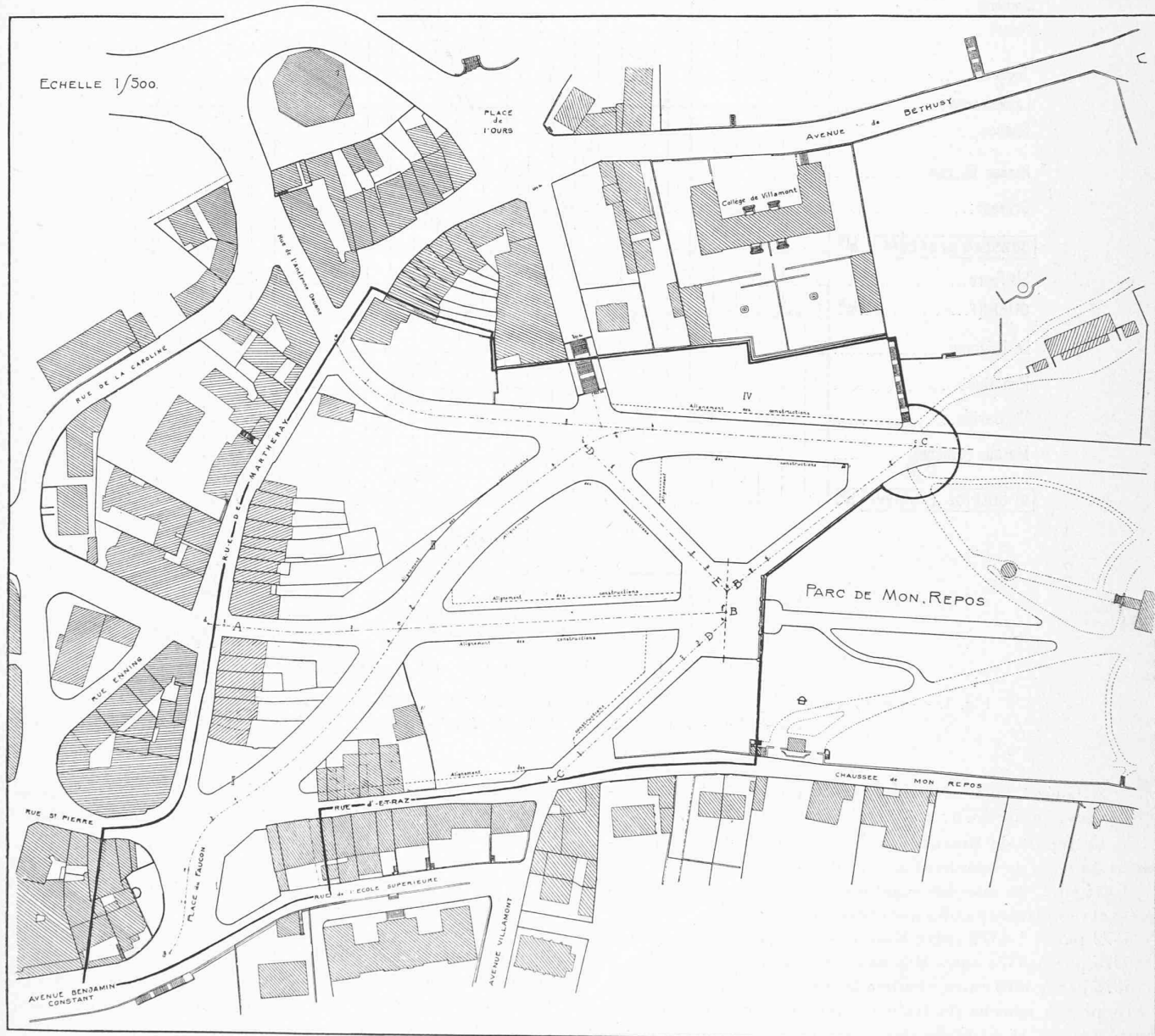


Fig. 1. — Plan de situation du quartier visé par le concours. — Echelle 1 : 3000.

2. — Le Dispatching fonctionne avec, à la base de la circulation, un Tableau de marche contenant non seulement des marches régulières (trains qui ont lieu tous les jours pendant toute l'année ou pendant certaines périodes de l'année) correspondant aux courants normaux de voyageurs et de marchandises, mais encore des marches facultatives (trains n'ayant lieu que les jours où les besoins du trafic l'exigent et qui ne sont mis en marche qu'après commande spéciale).

3. — Sauf sur les lignes secondaires des chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque, l'exploitation avec le Dispatching continue à comporter l'intervention des « chefs de service » des gares¹, à qui il incombe toujours de donner aux trains les ordres utiles émanant soit de leur propre initiative, soit du Régulateur.

4. — L'action du Régulateur est variable suivant les ré-

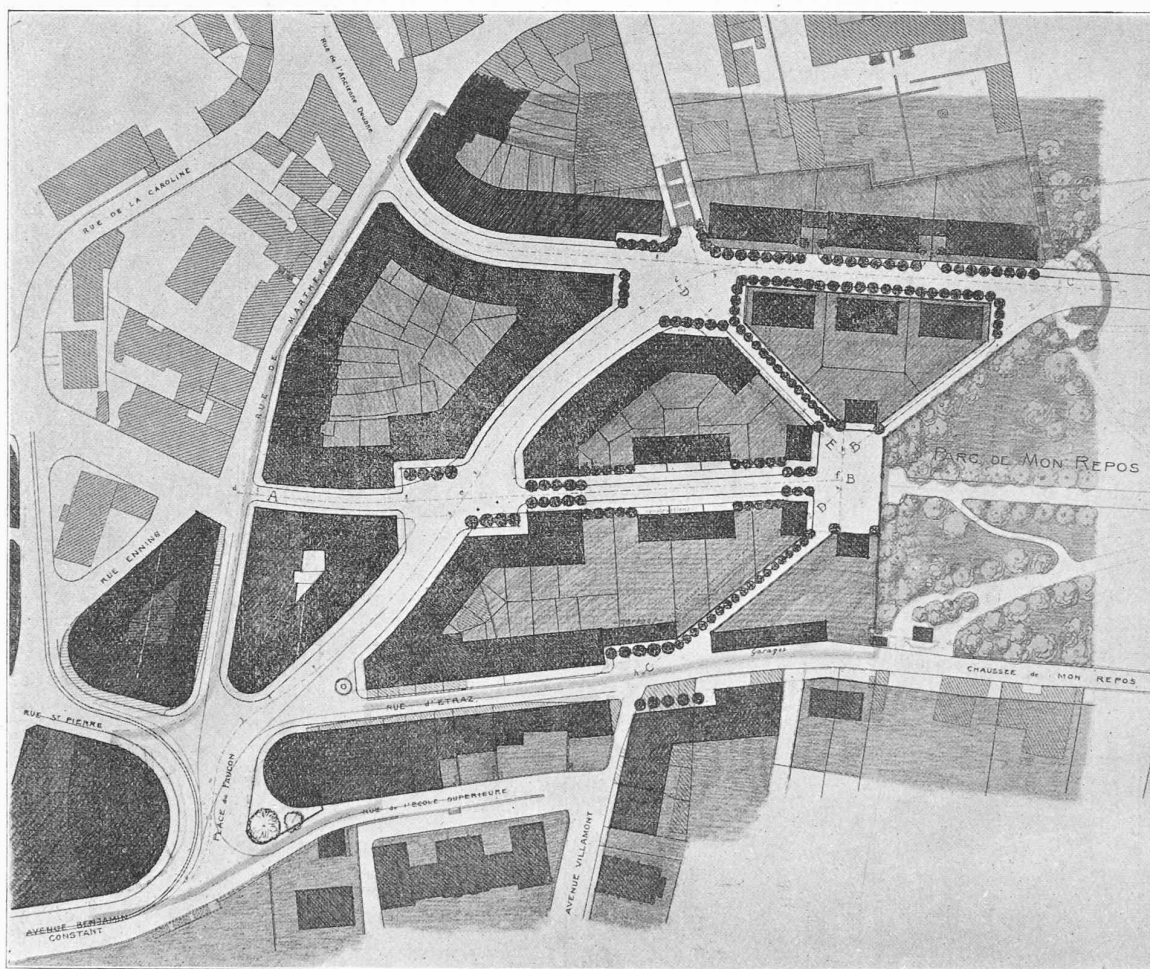
¹ Nous appelons chef de service d'une gare l'agent chargé de la direction du service du mouvement de cette gare.

seaux ; son contrôle peut s'étendre à tout ou partie des quatre organismes qui coopèrent à l'exécution du service du Mouvement : les gares en tant que points de formation des trains, les gares en tant que points de garage, de croisement et de dépassement, les dépôts de machines et enfin les centres de commande des conducteurs.

Il semble recommandable, dans la mesure où l'organisation administrative du réseau et les sujétions des grandes gares de triage le permettent, que le contrôle du Régulateur s'étende sur l'ensemble de ces organes.

Dans la sphère d'action qui lui est dévolue sur chaque réseau, le Régulateur peut n'être qu'un conseiller, ou au contraire un chef auquel les gares et dépôts sont tenus d'obéir. Dans la pratique, là où le Régulateur n'est qu'un conseiller, ses conseils sont en général observés comme des ordres, en raison de sa parfaite connaissance du mouvement sur la section et de l'autorité morale qu'il a su partout acquérir.

CONCOURS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DU FAUCON, ETC., A LAUSANNE



Plan de situation. — 1 : 2500.

II^e prix : projet « St-Pierre », de M. *Andréen*, architecte, à Lausanne.

5. — La communication directe entre le Régulateur et les gares qu'il contrôle peut être réalisée soit par le télégraphe Morse, soit par le téléphone.

Le téléphone à sélecteurs (type américain de la « Western Electric Company » ou types analogues) semble particulièrement bien répondre aux besoins des communications téléphoniques du Régulateur.

6. — Le Régulateur est mis au courant du mouvement sur la section par des communications qu'il reçoit des gares, (des chefs de train sur les lignes secondaires de l'Etat tchécoslovaque) consistant dans l'annonce soit des retards dépassant une certaine limite, soit des heures d'arrivée, de départ ou de passage des différentes circulations. Le Régulateur prend note des renseignements qui lui sont donnés par les gares, soit sur des formules ou des registres appropriés, soit sur un graphique de la marche réelle des trains sur la section, qu'il tient constamment à jour (France, Belgique et section Prague-Kolin en Tchécoslovaquie).

Sur les lignes où l'intensité de la circulation le comporte, ce dernier mode d'enregistrement paraît recommandable.

7. — Partout où il a été mis en service, le Dispatching a amené une amélioration considérable de la circulation sur la ligne, en permettant notamment l'utilisation de tous les blancs

possibles du graphique réel de la marche des trains, blancs que le Régulateur aperçoit immédiatement et que les gares ne connaissent pas en général.

On a obtenu ainsi une augmentation notable de la vitesse commerciale des trains de marchandises avec la diminution corrélative des dépenses (Exploitation et Traction) du service des trains. On a d'autre part accru le débit de la ligne, retardé ou rendu inutiles certains travaux complémentaires.

En voie unique, l'action du Régulateur est particulièrement efficace, en raison des combinaisons d'ensemble de croisements et de dépassements qu'il peut réaliser sur la totalité de la section en cas de désheurement des trains.

8. — Il semble désirable, sur les lignes dispatchisées, que le Régulateur puisse autoriser les trains de marchandises à prendre une avance quelconque sur leur horaire afin de ne pas occuper inutilement la ligne.

9. — Des constatations faites dans les différents pays, il résulte que les dépenses entraînées par le Dispatching, sur les lignes où il a été installé, sont nettement inférieures aux économies résultant de son application.