

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 72 (1946)  
**Heft:** 7

## **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>**

lors de cinq passages successifs de la locomotive. La flèche maxima est de  $\frac{6}{10}$  de millimètre.

Le dernier essai, n° 5, était une épreuve de freinage, pour éprouver la solidité de l'ancrage de la culée VIII. La locomotive en pleine vitesse à la descente a, sur un signe, bloqué d'urgence tous ses freins avant d'atteindre le joint de dilatation.

Dans son rapport, à la suite de ces essais, l'Office fédéral des transports a conclu par :

« Les diagrammes qui représentent très distinctement les diverses amplitudes très peu différentes les unes des autres, prouvent l'excellente tenue élastique du viaduc n° 3. »

A la suite de ces derniers essais, ce même office a autorisé la mise en service de cet ouvrage et le premier train voyageurs régulier a passé le 31 octobre 1945, à 6 h. 45.

Pour permettre de contrôler la bonne tenue de ce viaduc, signalons la pose de nombreux repères de nivellement sur les diverses fondations et sur le tablier. Les variations du joint de dilatation sont périodiquement contrôlées et les mouvements relevés jusqu'à ce jour, variation totale maxima constatée = 11 mm, prouvent le bon comportement du joint glissant.

L'élaboration du projet, les calculs statiques et les plans d'exécution ont tous été faits par le bureau technique du M. O. B.

L'exécution a été confiée à l'entreprise *Losinger et Cie*, à Lausanne, et nous ne pouvons que nous louer du parfait esprit de collaboration, aussi bien scientifique que pratique, qui n'a cessé de régner pendant toute la période d'exécution, entre les agents de la compagnie et les représentants de l'entreprise, ainsi qu'avec ceux de son sous-traitant, les *Constructions tubulaires* de Genève, pour la parfaite exécution de ce viaduc.

## Concours d'idées

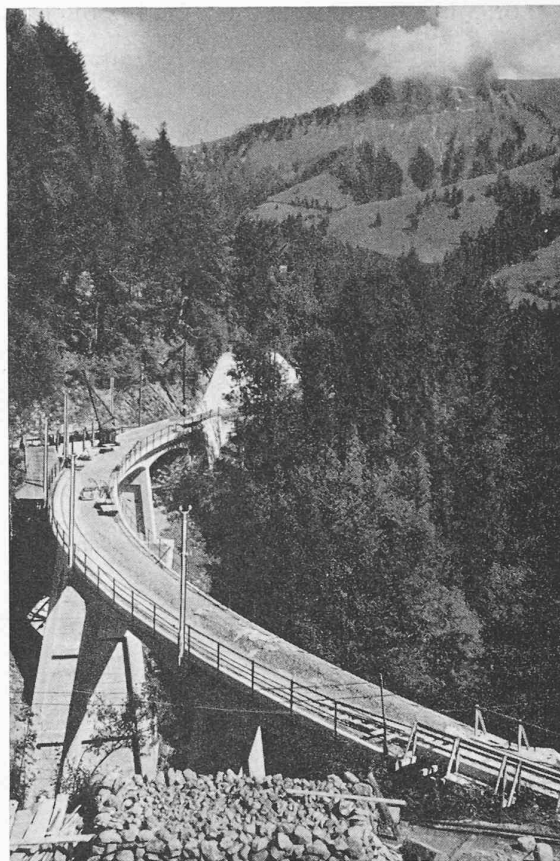
pour l'étude de l'agrandissement du temple  
de Champel, à Genève.

### Extrait du rapport du jury.

Le jury, composé de MM. F. Gampert, architecte, président ; J. Duvillard, architecte, secrétaire ; G. Bovet ; H. D'Espine ; H.-L. Henriod ; Ch. Billaud et G. Peyrot (suppléants : MM. R. Kœchlin et E. Martin) s'est réuni les 5, 10 et 17 septembre 1945. Il a examiné, à titre documentaire et pour s'orienter, un projet d'agrandissement présenté par le Bureau Leclerc & Cie. Il a constaté que les quatre concurrents sollicités avaient rendu leur projet dans les délais fixés et qu'aucun ne devait être écarté pour infraction au programme. Il procéda ensuite à un examen détaillé de chaque projet, prenant en considération les éléments suivants : rapport écrit du concurrent ; situation ; agrandissement du temple, gain de place ; installation d'orgues et emplacement pour chanteurs ; installation de cloches ; caractère architectural ; maison de paroisse.

Dans sa séance du 17 septembre, le jury procéda au classement des projets.

Considérant que seul le projet « Parvis » réalise une solution satisfaisante aussi bien au point de vue architectural, par l'harmonieuse disposition des masses et les belles proportions du parvis, que du point de vue pratique par le groupement judicieux des bâtiments et l'utilisation dans la



Le pont terminé avant la pose de la voie.  
Courbe de 80 m de rayon.

F. Zürcher.

mesure du possible des éléments essentiels du temple existant, le jury a décidé, à l'unanimité, de décerner le 1<sup>er</sup> prix à ce projet et de ne pas décerner d'autres récompenses.

Les autres projets, que le jury ne pourrait recommander en vue d'une réalisation — bien qu'ils aient apporté des solutions originales — feront l'objet de l'attribution de la somme de 500 fr. prévue pour chaque concurrent à l'article 22 du programme.

Au cas où le projet « Parvis » devrait être réalisé, le jury recommande de tenir compte des observations suivantes :

La façade sur rue des salles de paroisse pourrait être traitée avec moins de sécheresse, celles du logement du concierge devraient être mises davantage en harmonie avec le style de l'ensemble des nouveaux bâtiments.

Le caractère religieux et de recueillement devrait être mieux exprimé dans l'architecture intérieure du temple et pourrait être sensiblement amélioré par la suppression de l'éclairage par la coupole.

Une solution meilleure pourrait être trouvée pour l'accès aux salles de réunion du clocher.

Les inconvénients précités pourraient être supprimés si les moyens financiers le permettent.

Le jury a réparti comme suit la somme de Fr. 3000, mise à sa disposition :

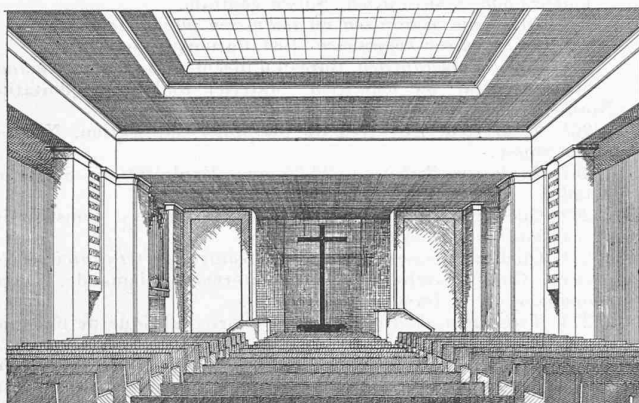
1 <sup>er</sup> prix Fr. 1000	projet « Parvis » . . . .	alloc. Fr. 500
	projet « 1536 » . . . .	» 500
	projet « Alléluia » . . . .	» 500
	projet « Recueillement » . . . .	» 500

Le président du jury a procédé ensuite à l'ouverture des enveloppes cachetées et révélé les noms des auteurs qui sont les suivants :

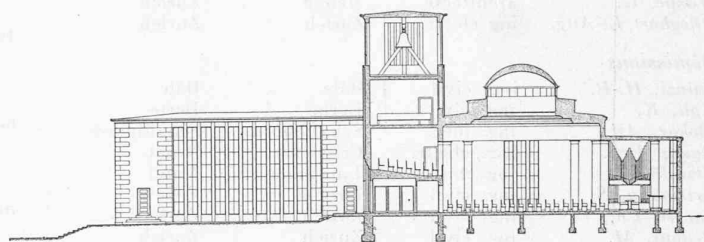
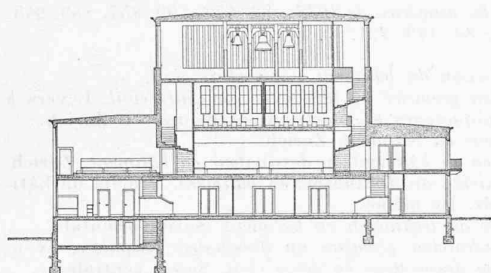
« Parvis »	: M. M. Bonnard, architecte F. A. S.
« 1536 »	: M. Cl. Grosurin, architecte S. I. A.
« Alléluia »	: M. H. Minner, architecte F. A. S.
« Recueillement »	: M. Charles van Berchem, architecte S. I. A.



## CONCOURS D'IDÉES POUR L'ÉTUDE DE L'AGRANDISSEMENT DU TEMPLE DE CHAMPEL, A GENÈVE



Temple.



Coupes transversale et longitudinale. — Echelle 1 : 600.

SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS  
ET DES ARCHITECTES

## Extrait

des procès-verbaux de la 7<sup>me</sup> séance du Comité central  
du 9 novembre 1945  
et de la 1<sup>re</sup> séance du 25 janvier 1946 à Zurich.

## 1. Etat nominatif.

## 1. Admission de nouveaux membres.

Par voie de circulation du 12 octobre au 7 novembre 1945,  
ont été admis :

Noms		Domicile	Section
Schmassmann, H., D <sup>r</sup> phil.	Géologue	Liestal	Bâle
Kümmerly, W.	ingénieur	Berne	Berne
Colomb, J.-P.	ing. civil	Genève	Genève
Marti, H.	architecte	Zurich	Zurich
Zipkes, Ern., D <sup>r</sup>	ing. civil	Zurich	Zurich

Dans la séance du Comité central du 9 novembre 1945 ont  
été admis :

Gaudy, G.	architecte	Bâle	Bâle
Bircher, H.	ing. civil	Muri	Berne
Grimm, W.	ing. civil	Thoune	Berne
Zingg, Th.	ing. civil	Berne	Berne
Gerber, W., D <sup>r</sup>	ing. électr.	Berne	Berne
Huber, A., D <sup>r</sup>	physicien	Muri	Berne
Gerber, P.	architecte	Fribourg	Fribourg
Gregori, R.	ing. civil	Coire	Grisons
Mathys, H.	ing. civil	Goldau	Waldstätte
Kilchenmann, L.	ing. civil	Winterthour	Winterthour
Sulzer, W.	ing. méc.	Winterthour	Winterthour
Hubacher, H.	architecte	Zurich	Zurich
Escher, G.	ing. civil	Zurich	Zurich
Ryser, F.	ing. civil	Zurich	Zurich
Germann, V.	ing. électr.	Zurich	Zurich
Oehler, K., D <sup>r</sup>	ing. électr.	Zurich	Zurich

1<sup>er</sup> prix : projet « Parvis »,

M. M. Bonnard, architecte, à Genève.

Par voie de circulation du 20 décembre 1945 au 22 janvier  
1946 ont été admis :

Perrenaud, J.-L.	ing. civil	Bâle	Bâle
Keel, C.-G.	ing. électr.	Bâle	Bâle
Arbenz, P.	architecte	Muri	Berne
Isler, Th.	ing. civil	Gümligen	Berne
Revilliod, G.	architecte	Genève	Genève
Blandin, J.	ing. électr.	Genève	Genève
de Saugy, J.	ing. méc.	Genève	Genève
Fuhr, H.	ing. civil	Coire	Grisons
Eugster, Ern., dir.	ing. forest.	Ragaz	Grisons
Duckert, G.	ing. civil	Neuchâtel	Neuchâtel
Perret Adr., D <sup>r</sup>	ing. chim.	Neuchâtel	Neuchâtel
Jacobi, R.	ing. méc.	Feuerthalen	Schaffhouse
Cavevaschini, G.	ing. rural	Locarno	Tessin
de Kalbarmatten, E.	architecte	Sion	Valais
Wetti, Fr.	ing. civil	Sion	Valais
Amann, M.	architecte	Lausanne	Vaud
Brugger, Fr.	architecte	Lausanne	Vaud
Butticaz, J.-L.	architecte	Lausanne	Vaud
Abetel, G.	ing. civil	Lausanne	Vaud
Capponi, G.	ing. civil	Lausanne	Vaud
Cloux, Fr.	ing. civil	Lausanne	Vaud
Cosandey, M.	ing. civil	Lausanne	Vaud
Décombaz, Ch.	ing. civil	Lausanne	Vaud
Desmeules, J.	ing. civil	Lausanne	Vaud
Fallet, P.	ing. civil	Pully	Vaud
Gorgat, P.	ing. civil	Aigle	Vaud
Maillard, P.	ing. civil	Château-d'Oex	Vaud
Mayor, H.	ing. civil	Cossonay	Vaud
Subilia, Ol.	ing. civil	Yvonand	Vaud
Bérard, Ph., dir.	ing. électr.	Grandvaux	Vaud
Cornaz, R.	ing. méc.	Lausanne	Vaud
Deslex, R.	ing. méc.	Lausanne	Vaud
Erni, H.	architecte	Nebikon	Waldstätte
Günther, R.	architecte	Lucerne	Waldstätte
v. Weissenfluh, H.	architecte	Lucerne	Waldstätte
Borgeaud, G., D <sup>r</sup>	ing. méc.	Winterthour	Winterthour
Eicher, Fr.	ing. méc.	Oberwinterthour	Winterthour
Sulzer, G., dir.	ing. méc.	Winterthour	Winterthour
Bertin, D.	architecte	Wallisellen	Zurich
Custer, W.	architecte	Zurich	Zurich