

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.



F. Zurcher.

Le pont terminé avant la pose de la voie.

Courbe de 80 m de rayon.

mesure du possible des éléments essentiels du temple existant, le jury a décidé, à l'unanimité, de décerner le 1^{er} 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. prevue 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 intérieur 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.

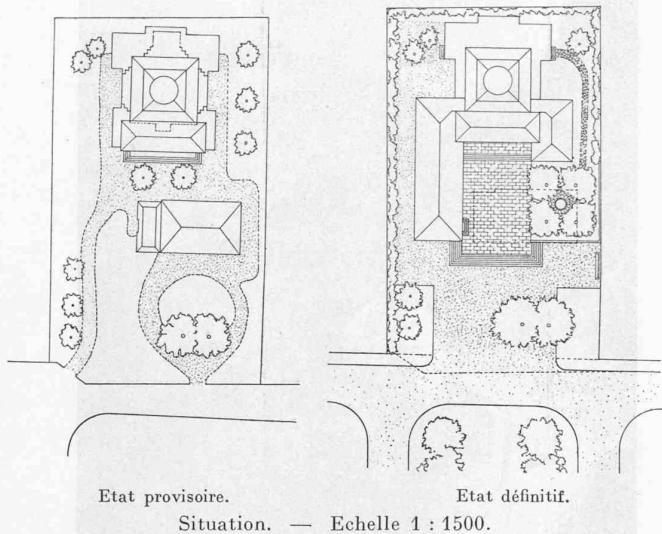
Le jury a réparti comme suit la somme de Fr. 3000, mise à sa disposition :

1 ^{er} prix Fr. 1000	projet « Parvis » . . . alloc. Fr. 500
	projet « 1536 » . . . » 500
	projet « Allélua » . . . » 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. Grosgrain, architecte S. I. A.
« Allélua »	: M. H. Minner, architecte F. A. S.
« Recueillement »	: M. Charles van Berchem, architecte S. I. A.

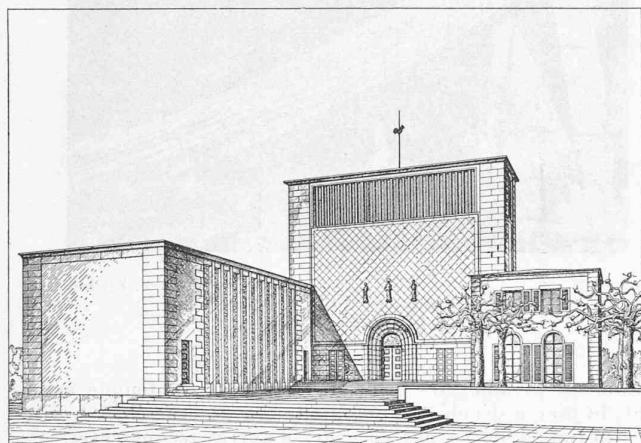
CONCOURS D'IDÉES POUR L'ÉTUDE DE L'AGRANDISSEMENT DU TEMPLE DE CHAMPEL, A GENÈVE



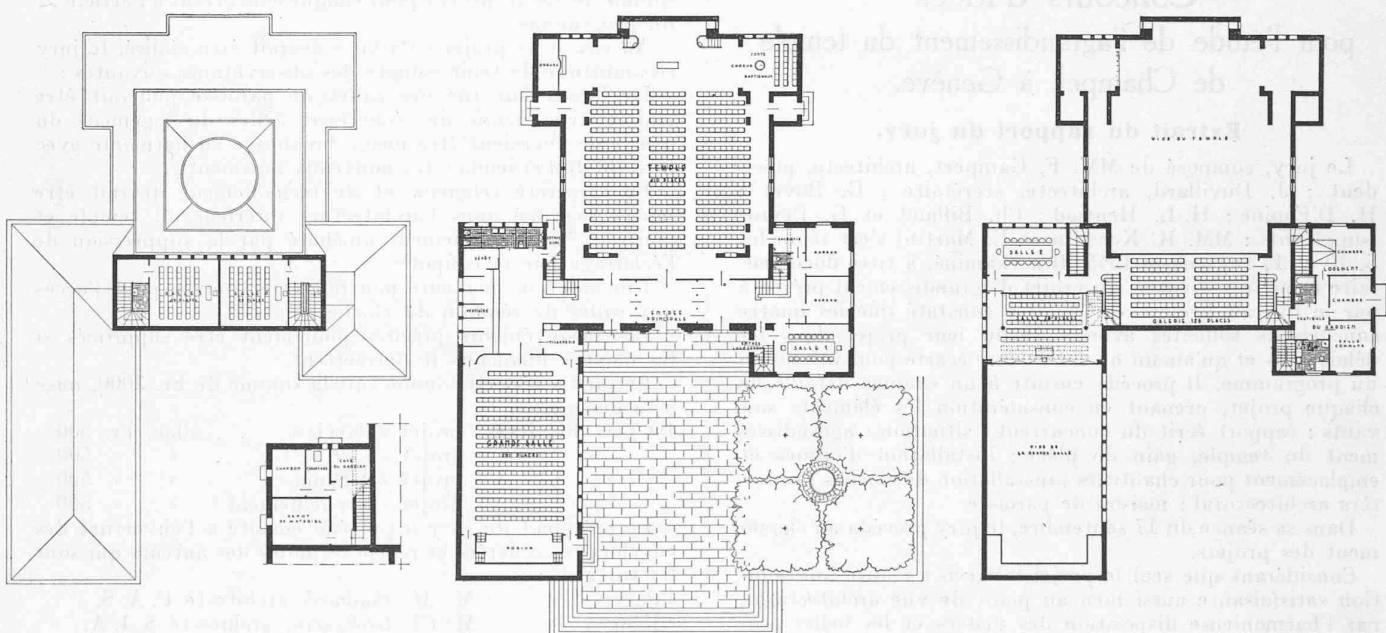
Etat provisoire.

Etat définitif.

Situation. — Echelle 1 : 1500.



Perspective.

Plans des 2^e étage, sous-sol, rez-de-chaussée et 1^{er} étage. — Echelle 1 : 600.1^{er} prix : projet « Parvis »,

M. M. Bonnard, architecte, à Genève.

Jugement du jury :*Avantages.*

L'auteur apporte une solution architecturale intéressante et heureuse par l'ordonnance harmonieuse des constructions.

Le gain de place est obtenu sans modification essentielle du gros œuvre.

La solution du clocher est originale et cadre bien avec l'entourage.

Sa masse imposante met le temple en évidence malgré la proximité des immeubles locatifs.

Le parvis et l'entrée sont traités dans un esprit monumental.

Inconvénients.

La solution ne répond pas au désir exprimé par la paroisse sous l'article 10 (« La paroisse désire, dans la mesure du possible, le maintien de la maison de paroisse actuelle ainsi que la cour entre celle-ci et le temple »).

Le stade provisoire ne donne pas une solution satisfaisante.

L'agrandissement exige une modification de servitude du côté S.-O.

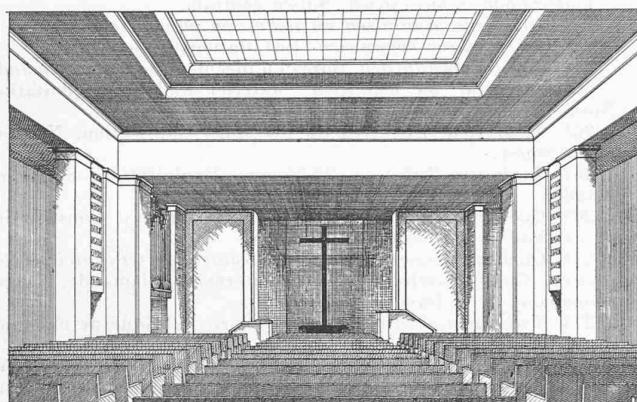
L'emplacement de l'orgue et des chanteurs poserait des problèmes délicats du point de vue de l'acoustique.

Le cube de construction pour les cloches est très important et par suite coûteux.

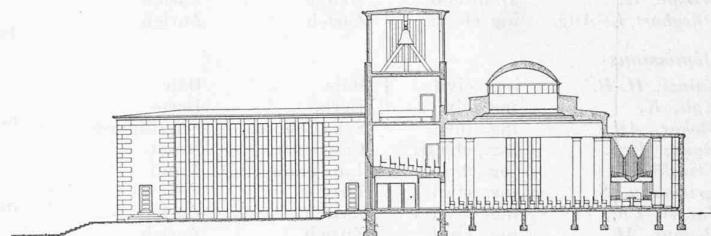
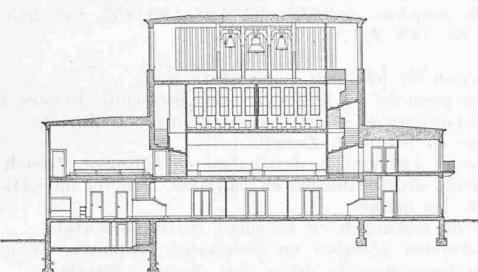
L'unité architecturale n'est pas respectée pour l'annexe du concierge.

Le souci de tenir compte du bâtiment actuel a manifestement limité la possibilité de transformer le caractère du temple pour lui donner l'atmosphère de recueillement désirée.

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^{me} séance du Comité central
du 9 novembre 1945
et de la 1^{re} 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., Dr phil.	Géologue Liestal	Bâle
Kümmerly, W.	ingénieur Berne	Berne
Colomb, J.-P.	ing. civil Genève	Genève
Marti, H.	architecte Zurich	Zurich
Zipkes, Ern., Dr	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
Zogg, Th.	ing. civil Berne	Berne
Gerber, W., Dr	ing. électr. Berne	Berne
Huber, A., Dr	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. mée. 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., Dr	ing. électr. Zurich	Zurich

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
Ister, 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., Dr	ing. chim. Neuchâtel	Neuchâtel
Jacobi, R.	ing. méc. Feuerthalen	Schaffhouse
Cavevaschini, G.	ing. rural Locarno	Tessin
da Kalbermatten, E.	architecte Sion	Valais
Welti, 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., Dr	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