

Le bâtiment de la Banque nationale, à Lausanne

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **38 (1912)**

Heft 19

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-29498>

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.



Le bâtiment de la Banque Nationale, à Lausanne.
Architectes : MM. Verrey et Heydel.

dans la fig. 4 ces droites sont tracées pour :

$$n = 0, \frac{1}{5}, \frac{1}{4}, \dots, 2, \frac{5}{2}, 3.$$

En combinant les équations :

$$\frac{l}{h} = 2 \left(\sqrt{1 + n^2} - n \right) \text{ et } F = h(l + hn) = \text{constante}$$

$$\text{on obtient : } 4h^3 + 3hl^2 - 4lF = 0$$

soit une famille de courbes du 3^e ordre ayant une asymptote réelle et deux imaginaires. Sur la fig. 4 sont également tracées quelques-unes de ces courbes ($F = 1, 2, \dots, 8, 9$)

h passe par un maximum pour :

$$n = \frac{1}{\sqrt{3}} = 0,577 = \text{ctg } 60^\circ; \frac{l}{h} = \frac{2}{\sqrt{3}} = 1,155; lh = \frac{2}{3} F.$$

Le bâtiment de la Banque nationale, à Lausanne.

La Banque Nationale Suisse, construite et dirigée d'après les plans étudiés par Messieurs les architectes H. Verrey et A. Heydel, fut commencée en octobre 1909 et terminée en juin 1911.

Elle occupe l'angle de la rue Benjamin-Constant et de la rue de la Paix, nouvellement créée sur l'emplacement de l'ancienne Banque Cantonale.

Son entrée principale se trouve rue de la Paix. Un vestibule spacieux, décoré avec grande simplicité de panneaux de Cipolin, encadrés de marbre provenant d'une ancienne carrière romaine des environs d'Yverdon, donne accès au hall ou salle des guichets.

Une rangée de guichets, disposés entre des colonnes en marbre rouge de Vérone avec chapiteaux et bases en marbre blanc de Carrare sépare le public des employés de la caisse et des titres.

Une petite salle des titres permet aux clients de descendre aux salles par un escalier dérobé, sous la surveillance des employés.

Un second escalier disposé dans l'angle sud-ouest de la salle réunit les employés du rez-de-chaussée à ceux de l'entre-sol, à la comptabilité et à la direction de la Banque.

Aux portes d'entrée, dans le vestibule et dans le hall, sont à remarquer les travaux de serrurerie très artistiques sortis des ateliers de M. Zwahlen.

Les étages ont été aménagés pour bureaux, sauf le quatrième disposé en appartement.

Le cube de cette construction s'élève à 15 800 m³.

Le coût total de la construction dans lequel rentre l'installation complète des salles, chambres fortes, portes blindées, lustreries et ascenseurs, monte à Fr. 683 831 —, portant ainsi le m³ de cette construction à Fr. 43.28.

Le devis primitif étant de Fr. 730 917.—, le coût des travaux est donc resté de Fr. 47 086.— en dessous des prévisions.

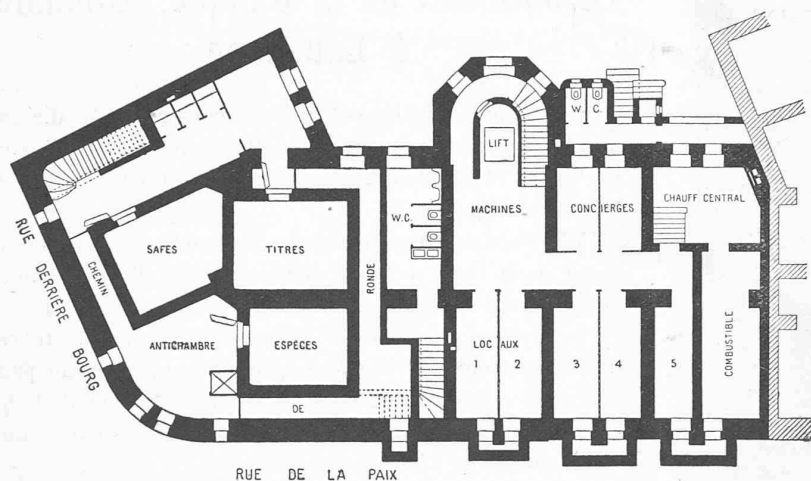
CHRONIQUE

La comptabilité des chemins de fer.

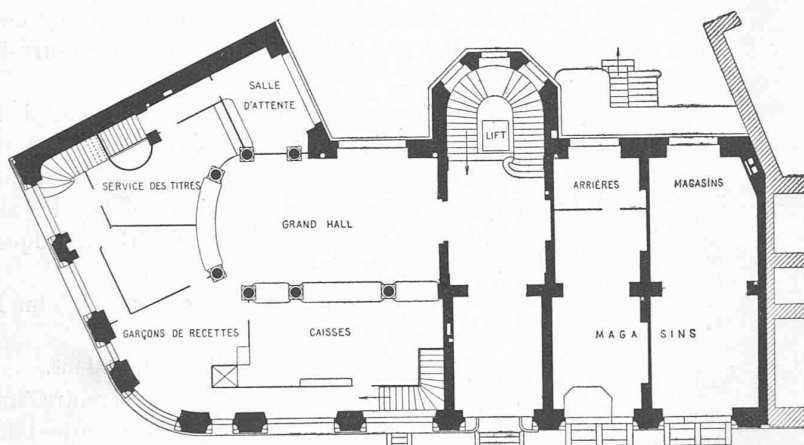
Les statistiques dressées par les administrations de chemins de fer ne fournissent que des *moyennes* qui ne permettent ni d'établir le prix de revient exact du transport ni d'analyser avec précision les résultats de l'exploitation sur telle ou telle partie du réseau. Aussi, M. G. Pereire¹ propose-t-il une *nouvelle méthode de comptabilité* propre à donner une vue plus nette du rendement et à fournir les bases nécessaires à l'élaboration rationnelle des tarifs.

Aux notions de *poids* transporté et de *longueur* par courue, qui servent de diviseurs pour l'établissement des statistiques ordinaires, M. Pereire ajoute celle d'*expéditions* envisagées seulement du point de vue de leur *nombre*, abstraction faite

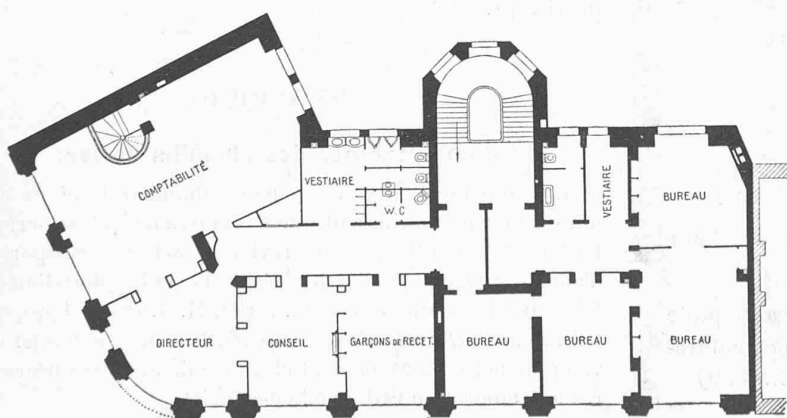
¹ Paris, Gauthier-Villars, éditeur. 1 vol. de 129 pages in-4°.



Plan du sous-sol. — 1 : 350.



Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 350.



Plan de l'entresol. — 1 : 350

Bâtiment de la Banque nationale, à Lausanne.

Architectes : MM. Verrey et Heydel.

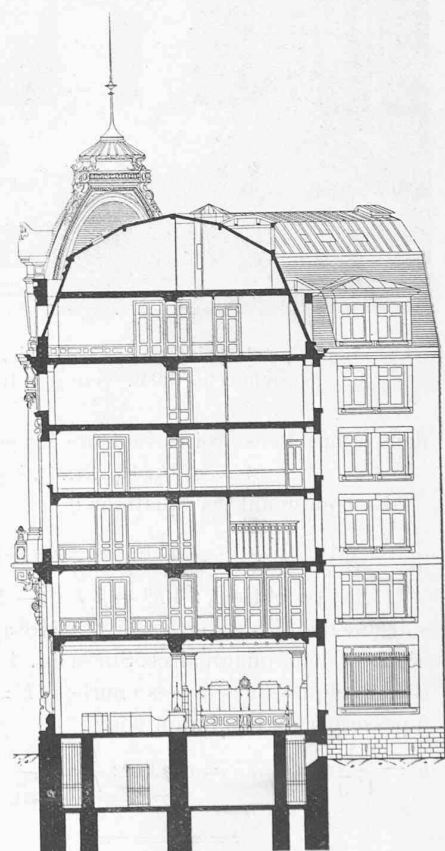
de toute idée de poids. Cette nouvelle notion permettra d'évaluer les diverses manipulations et formalités que toute personne ou tout objet transporté occasionne quel que soit son poids dans les gares et dans les trains. Quant aux voyageurs, ils ne seront considérés que comme un colis pesant 70 kg. qu'on transporte avec beaucoup d'égards dans des véhicules plus ou moins confortables, mais où la place disponible est toujours fort mal utilisée. Et, puisqu'il s'agit avant tout d'établir un prix de revient réel, nous considérerons non le poids net mais le poids brut (poids net + véhicules et machines) auquel les frais de traction sont proportionnels. Cela dit, nous divisons le trafic en 4 catégories :

1° *Voyageurs G. V.* d'un poids moyen de 70 kg. transportés dans des wagons mal utilisés, dont le poids mort est considérable.

2° *Les accessoires de G. V.*, messageries, denrées, etc., en colis de poids très variables, le plus souvent faible.

3° *Les marchandises de P. V.*, en masses plus importantes et transportées avec un coefficient d'utilisation assez élevé, dans des trains à marche moins rapide.

4° *Les accessoires de P. V.*, d'importance tout à fait secondaire.



Coupe. — 1 : 350.

Les dépenses se répartiront sur 4 chapitres :

1° Une dépense = à D_1 pour *intérêts et amortissements* des capitaux, (M. Pereire estime, contrairement à l'usage, qu'il est juste d'imputer cette dépense au compte d'exploitation), proportionnelle au transport T évalué en *tonnes × kilomètres brutes*.

La dépense par tonne kilométrique brute afférente à ce chapitre sera

$$a = \frac{D_1}{T}$$

2° Une dépense = à D_e , ressortissant aux *expéditions*, et proportionnelle au produit N du nombre d'expéditions par le nombre de kilomètres parcourus, sans tenir compte du poids.

La dépense pour une expédition à un kilomètre sera

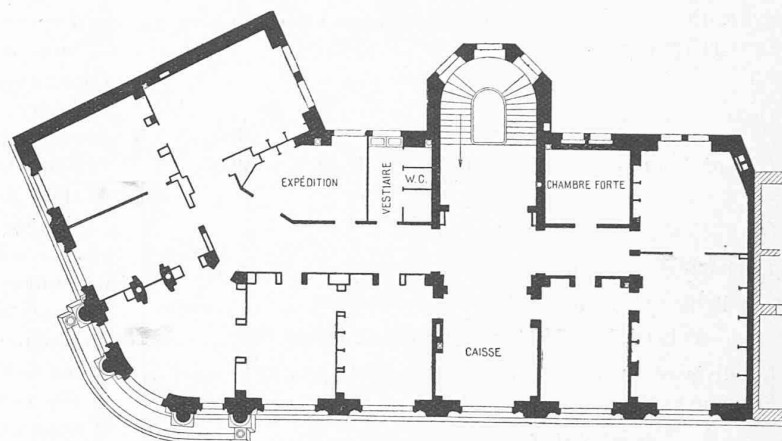
$$b = \frac{D_e}{N}$$

Cette dépense paie, comme nous l'avons dit, le travail dans l'intérieur des gares (manutention, chargement, bulletins, etc.) et dans les trains. Elle est proportionnelle à la longueur du parcours parce que « l'attention des agents est d'autant plus sollicitée que le trajet est plus long ».

3° Une dépense = à D_L pour *l'entretien de la voie*, la surveillance, l'éclairage, etc., proportionnelle au nombre L de km. parcourus dans l'année. L'unité sera

$$c = \frac{D_L}{L}$$

4° Une dépense = à D_T , pour la *traction*, proportionnelle au *travail mécanique* évalué comme le produit, Tf , de l'effort



Banque Nationale. — 1^{er} étage. — 1 : 350.

moyen par tonne, par le nombre de tonnes × kilomètres. L'unité de dépense sera

$$d = \frac{D_T}{Tf}$$

La dépense totale sera donc $D = D_1 + D_e + D_L + D_T$.
Soit un train caractérisé comme suit :

Tonnes × kilomètres = t .

Nombre d'expéditions × nombre de km. = n .

Parcours en km. = l .

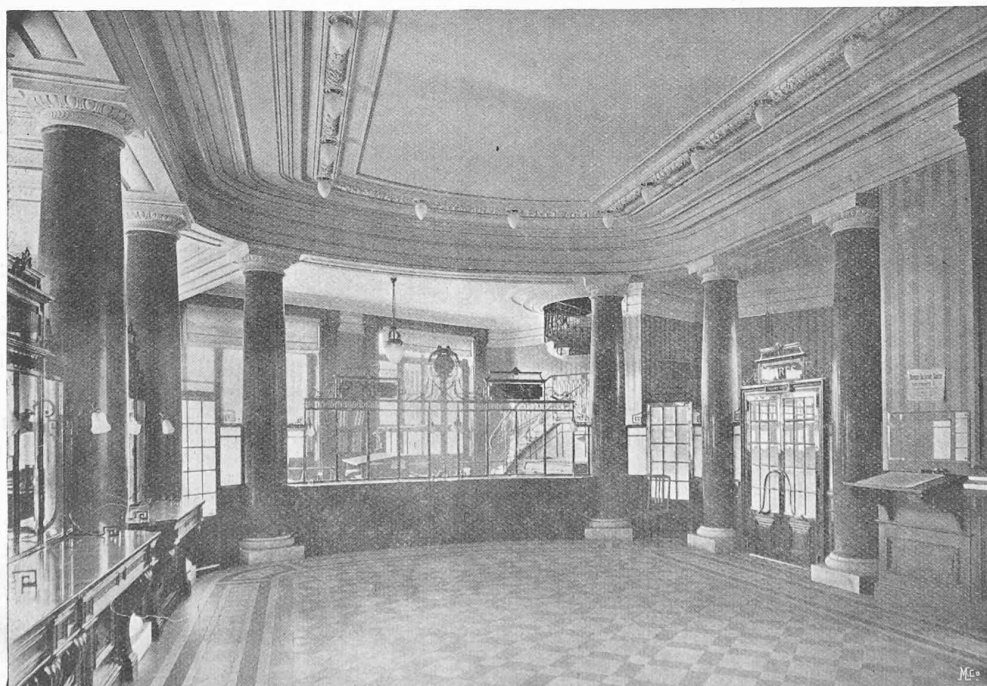
Travail mécanique = tf .

La dépense totale pour ce train sera

$$P = at + bn + cl + dtf.$$

Appliquons, par exemple, cette formule à un train de messageries G. V. de la C^{ie} de l'Est, en 1900. Les coefficients ont les valeurs suivantes :

$a = 0,0059$; $b = 0,007683$; $c = 0,255712$; $d = 0,000382$.



Banque Nationale. — Hall des guichets.