

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 27/28 (1896)  
**Heft:** 14

**Artikel:** Exposition nationale suisse à Genève: essai d'architecture  
**Autor:** Viollier, Louis  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-82400>

### **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](#)

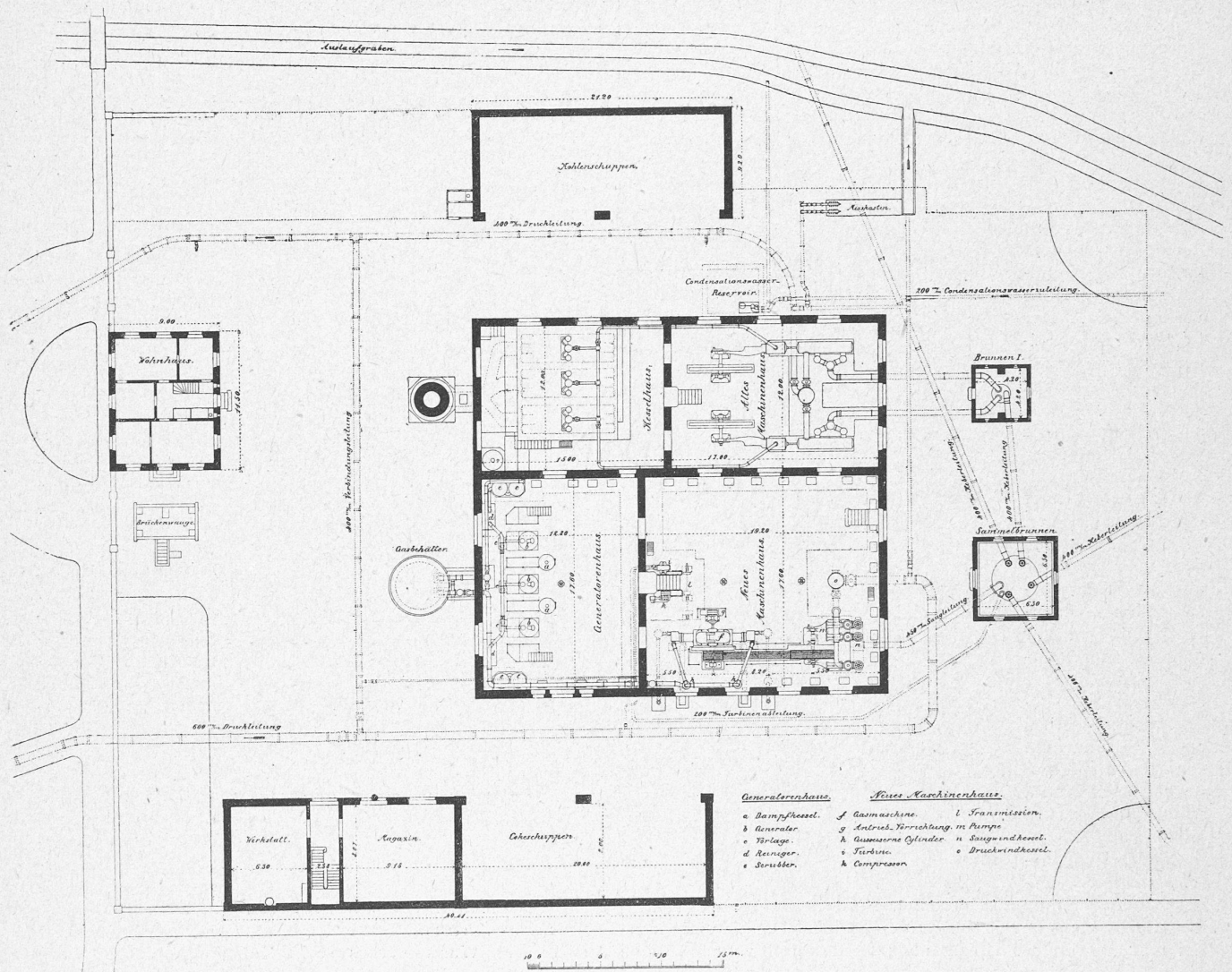
### **Terms of use**

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:** 30.11.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Wasserwerk der Stadt Basel. — Grundwasser-Pumpwerk in den „Langen Erlen“.



leichter wieder entfernt werden konnte, als eine Kies-schüttung. Nachdem der Brunnen auf die erforderliche Tiefe gebracht und die im Mittel 0,55 m starke Betonsole fertiggestellt worden war, wurden nach Auspumpen des eingelassenen Wassers die Gusstrommeln sowie der Konus abgeschraubt und herausgehoben. (Schluss folgt.)

## Exposition nationale suisse à Genève.

### Essai d'Architecture.

Par Mr. *Louis Viollier*, Architecte à Genève.

(Avec une planche.)

#### I.

Certaines idées, certaines questions, pour mettre des années, voire même des siècles à se faire jour, n'en sont souvent pas moins importantes. Elles seront étudiés par des hommes divers, reprises en maintes occasions et, une fois leur heure venue, elles font éclosion. Dans cet ordre d'idées, l'Exposition nationale a été l'occasion d'une étude architecturale dont nous mettons quelques fragments sous les yeux de nos lecteurs.

Cet essai n'aurait du reste que peu de valeur en lui-même s'il était absolument isolé, et surtout s'il ne fournissait le prétexte de poser une fois de plus les questions vitales de notre art.

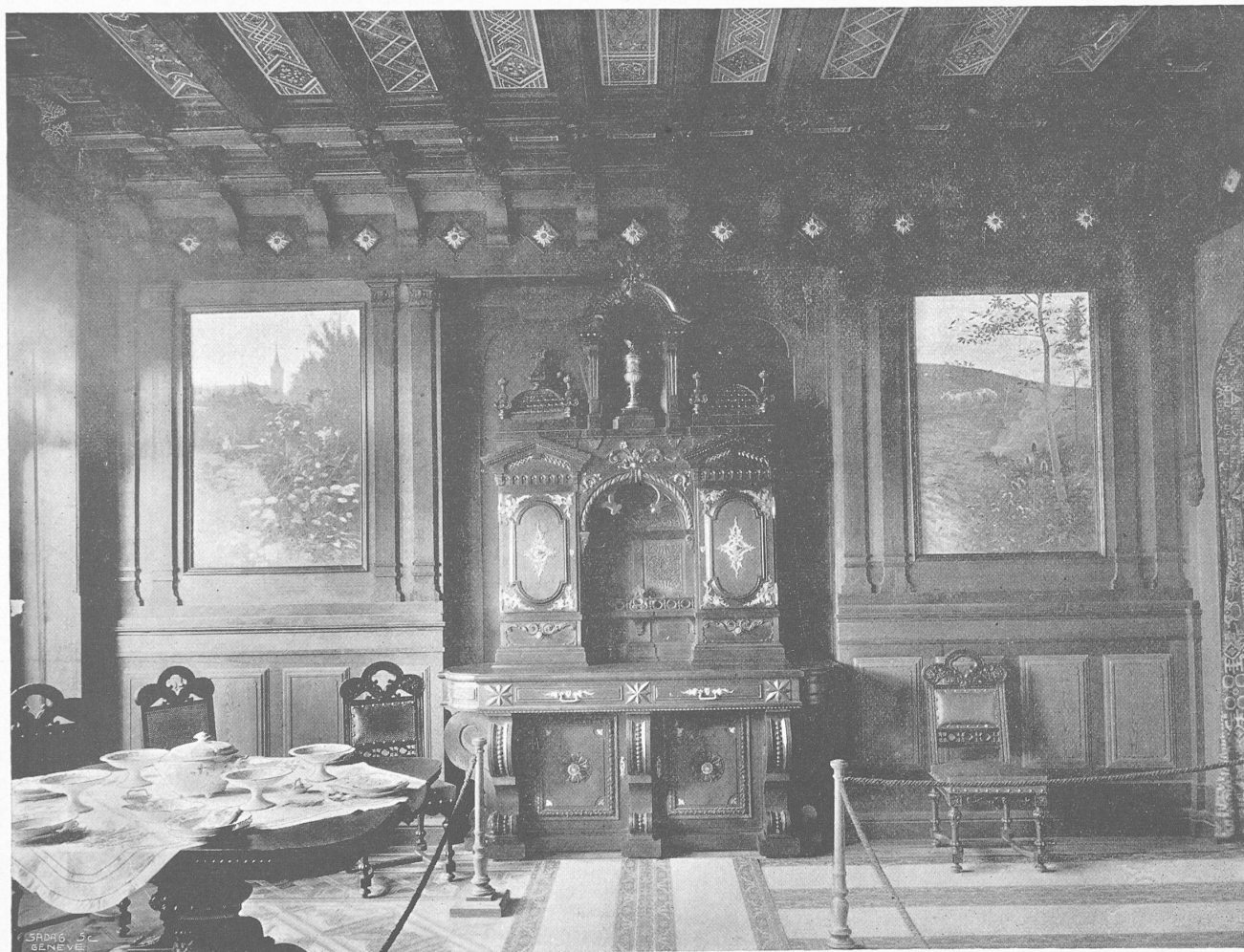
Ces questions un architecte praticien n'a pas la prétention de les traiter théoriquement, aussi serait-il désirable que d'autres plus compétents les reprennent et les creusent à nouveau. Et mieux encore serait-ce de voir ces idées expérimentées plus souvent sur le vif par ceux qui manient la pierre, le fer et le bois. Eux devraient faire un vigoureux effort pour sortir de la routine, braver quelque temps les sourires sceptiques de ceux mêmes qui accusent notre temps et notre pays de n'avoir pas de style, alors qu'ils en retardent la formation par leur manque de foi.

Voici quelques questions qui s'imposent à tout architecte qui cherche à se rendre compte de la valeur de son travail, et s'il n'ose pas en trouver les solutions, c'est qu'il se sent seul pour une tâche trop lourde.

Ils sont nombreux ceux qui sentent cet isolement, qu'ils se rapprochent donc une fois et travaillent d'accord.

*Première question.* L'architecture n'est-elle pas l'union intime de l'art et de la construction? La construction ne doit-elle pas être aussi simple, aussi rationnelle, aussi économique que possible? et l'art dans la construction doit poursuivre deux buts d'égale valeur qui souvent se combattent l'un l'autre: d'un côté rechercher l'harmonie des formes et des couleurs; de l'autre rendre la construction vivante, parlante, présenter un édifice pour ce qu'il doit être, sa structure comme elle est?

*Deuxième question.* Ne doit-on pas rechercher le style d'une construction dans le principe suivant: étant donnés



Exposition nationale suisse à Genève 1896.

Salle à manger exposée par la *Société de Construction artistique*. — Square du Bâtiment.

Seite / page

104(3)

leer / vide /  
blank

deux édifices ayant le même but, les mêmes dimensions, les mêmes matériaux, celui qui aura le style le plus parfait sera celui, qui avec les plus belles proportions laissera le plus clairement lire sa destination, celui dont les formes conviendront le mieux à la nature de sa construction.

Pour chaque élément de la construction, pour chaque détail, le style sera donné par une décoration en relation directe avec le caractère général que l'on veut donner à l'édifice et la matière employée.

Avons-nous des données positives qui fixent le caractère de tel édifice? Si ces données existent, s'imposent-elles ou sont-elles de convention? Quelle est la part d'influence des temps, des usages, de la mode, des individualités sur le caractère que l'on admet comme convenable pour tel ou tel genre de construction?

*Quatrième Question.* On doit se demander maintenant s'il peut exister un type d'architecture universel, type qui puisse convenir raisonnablement à tous les peuples, à tous les climats, à toutes les coutumes? Est-il désirable de tendre à se rapprocher de ce type général, ou au contraire, ne peut-on pas affirmer qu'il est préférable pour la réussite d'une construction et la perfection de son style de chercher la forme de l'architecture dans chaque localité suivant son climat, la nature des matériaux que l'on doit employer, suivant le but spécial que l'on poursuit, suivant les goûts et les usages dont on doit tenir compte ainsi que des traditions nationales.

Et encore au point de vue du pittoresque, de la variété, de l'intérêt original qui doit imprégner toute œuvre d'art, n'est-il pas désirable que celle-ci porte le cachet de son milieu et le sceau de son auteur plutôt que la marque de fabrique de telle école travaillant sur des formules admises de par l'autorité de quelques esthéticiens, consacrées par un usage souvent irréflecti et employées le plus souvent sans discernement.

Si nous admettons que l'architecture doit être l'union intime de l'art et de la construction: si la construction doit être aussi simple, aussi rationnelle et à degré égal d'élégance, aussi économique que possible; si l'art dans une construction consiste, non seulement à donner à celle-ci l'apparence des belles formes mais aussi à faire parler l'édifice lui-même sans le secours de conventions, par le seul rapport de son extérieur avec l'intérieur, des formes et des couleurs avec la structure et la matière: si le style naît spontanément de ces combinaisons et non de formes conventionnelles; si par suite de l'application de ces principes il se crée dans chaque localité un type d'architecture qui lui sera propre et imposé par les circonstances, pouvons-nous prétendre alors que les montagnes de pierre, de brique, de bois, de ciment et de fer qui servent à nos bâtiments soient employés d'une manière judicieuse, artistement architecturale? Si nous arrivons à reconnaître que nous vivons dans un véritable cahos artistique, que peut-on faire pour en sortir, sinon oser et vouloir.

Ces idées ne sont pas d'aujourd'hui et il est peu d'architecte qui en théorie ne les approuve pas, mais en pratique on n'ose rarement les aborder de peur de ne pas plaire d'abord, et parce qu'il faut un labeur ardu pour sortir des chemins battus et nivelés par tant de générations successives.

Est-ce à dire maintenant que sur ces bases la logique du procédé doit être poussée à fond sans aucun regard en arrière.

N'est-il pas nécessaire d'apporter certains tempéraments dans l'application d'un principe que l'on reconnaît vrai? En morale il semble que non, mais en pratique il le faut. Il est nécessaire de tenir compte du passé, des goûts en usage enfin de la beauté réelle de certaines formes qui ne se prêtent pas toujours à une construction simple et naturelle. Convient-il de chercher à bouleverser de fond en comble les formes admises de l'art? Le pourrait-on, sans danger pour le bon goût, pour le beau, ne risquerait-on pas par de premiers essais malheureux de faire échouer pour longtemps les efforts faits par quelques-uns pour

sortir du terre à terre, dans lequel notre génération se complait.

Une création de ce genre, exécutée par la „Société de construction artistique“ se voit aujourd'hui à l'Exposition nationale. L'idée a été celle-ci: sans faire œuvre archéologique en aucune façon reprendre l'ancienne tradition la plus générale en Suisse, la construction où le bois joue le plus grand rôle, et en sortir une villa moderne.

Le bois est employé à l'intérieur comme plus confortable plus durable, plus riche et plus simple à la fois que les papiers et tentures, plus architectural surtout. Ce même bois sera par contre en générale exclu des façades. Il est de nos jours devenu trop coûteux et n'est pas assez durable aux intempéries.

La menuiserie doit être traitée sur un dessin général de l'architecte par le menuisier selon les procédés les plus simples pour rendre l'effet cherché.

La décoration sera formée par la construction et pour elle, et le mobilier traité dans le même caractère.

(La fin au Numéro prochain.)

### Elektrische Tramways in Lausanne.

Nachdem Ende August das Tramwaynetz in Lausanne, welches unter der Leitung des Herrn Professor Pala, Ingenieur, in der Ausdehnung von 9 km mit einer grössten Steigung von 77,5 ‰ ausgeführt worden ist, dem Betriebe übergeben worden war, wurde am 25. September auch noch das letzte Teilstück von der Place de la Riponne nach der Ponthaise, wo sich die Militäranstalten befinden, eröffnet.

Dieses Stück bietet ein hohes Interesse, weil die auf demselben auf eine Länge von 260 m vorkommende grösste Steigung 113 ‰<sup>\*)</sup> beträgt, woran sich eine Steigung von 80 bzw. 82 ‰ auf 210 m anschliesst. Die Bergfahrt auf dieser Steigung bietet, wie dies voraussehen war, keinerlei Schwierigkeiten und es erreichte bei den Versuchen der, entsprechend einer Zahl von 30 Reisenden, mit 2,4 Tonnen geladene Wagen eine Geschwindigkeit von 12—13 km, während nur 6—8 km zur Einhaltung der vorgesehenen Fahrzeit nötig sind.

Auch die Thalfahrt erfolgt sicher und anstandslos, wie dies durch die vorgenommenen offiziellen Proben dargethan wurde. Die Fahrgeschwindigkeit des Wagens wird durch die elektrische Kurzschlussbremse reguliert und es beträgt hierbei die Fahrgeschwindigkeit, welche durch registrierende Geschwindigkeitsmesser, System Peyer-Favarger & Cie., kontrolliert wird, gleichmässig 6 km. Eine kräftig gebaute achtklotzige Spindelbremse erlaubt, den Wagen auf eine Distanz von 2—3 m anzuhalten. Bei auf 12—15 km gesteigerter Schnelligkeit erfolgt das Anhalten auf 10—12 m. Diese Handbremse ist auch geeignet, das starke Gefälle ohne Zuhilfenahme der elektrischen Bremse zu befahren. Ausser diesen beiden Bremsen ist an den für diese Strecke speciell bestimmten vier Wagen, deren Plattformen 300 m kürzer sind, als die der übrigen zwölf Wagen, eine Notbremse für aussergewöhnliche Fälle vorhanden, die von der Adhäsion zwischen Schiene und Rad unabhängig ist. Nachdem sich die, bei ausländischen Bahnen vielfach verwendete Schienenklotzbremse bei verschiedenen auf schweiz. Bahnen damit angestellten Versuchen als unzulänglich und unbrauchbar erwiesen hatte, musste bei den in Betracht kommenden, anormalen Steigungsverhältnissen auf eine andere Lösung der Frage Bedacht genommen werden. Beidseitig ausserhalb der Schienen sind in das Strassenbett auf die Schwellen aufgeschraubte Weichholzbalken von 15 cm Breite, eingelassen, gegen welche mit Widerhaken versehene Kratzer gepresst werden. Diese Kratzer sind rechts und links in der Mitte der Längsseiten der Wagen, parallel geführt angebracht

\*) Es ist dies die stärkste, uns bekannte Steigung für Adhäsionsbahnen. Eine Adhäsionsbahn mit 106 ‰ Maximalsteigung wurde vor einem Jahr in Remscheid in Betrieb gesetzt (Bd. XXVI S. 36). Die Red.