Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 27 (1901)
Heft: 3

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: 14.07.2025

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

5 Février 1901. — N° 3

Bulletin Technique de la Suisse Romande

Organe en langue française de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes. — Paraissant deux fois par mois

Rédacteur en chef et Editeur responsable : E. IMER-SCHNEIDER, Ingénieur-Conseil, GENÈVE, Boulevard James-Fazy, 8

SOMMAIRE : Projet de MM. Prince et Béguin pour le *Casino de Berne*. — Projet de M. Camoletti pour une *école dans le parc des Cropettes*, à Genève. — L'organisation de la direction générale des *chemins de fer fédéraux* (suite). — *Système international de filetage* à base métrique. — Les nouveaux *tramways de Genève*. — *Chronique :* Concours pour un monument commémoratif du 1er mars 1848 à La Chaux-de-Fonds. — Etat des membres de la Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes, au 31 décembre 1900.

Architecture

Concours de plans pour le Casino de Berne

Nous avons publié dans notre numéro du 20 septembre 1900 (page 56) le résultat de ce concours au sujet duquel nous rappelons qu'aucun premier prix n'a été accordé, mais bien deux deuxièmes prix ex-æquo de 2000 fr. chacun à MM. *Prince & Béguin*, architectes, à *Neuchâtel* et à M. *Paul Lindt*, architecte, à *Berne*.

Nous nous faisons un plaisir de reproduire sur la planche hors texte jointe à ce numéro, le très beau projet de MM. *Prince & Béguin*, dont l'on trouvera ci-contre un croquis de détail représentant une travée à l'échelle 1/100.

Plusieurs membres du jury avaient proposé un premier prix pour ce projet, surtout à cause de ses belles façades. Le motif qui fit pencher la balance pour ne lui accorder qu'un second prix, fut la séparation en deux terrasses de niveau différents, de l'emplacement déjà restreint disponible pour la terrasse prévue au programme.

Le casino doit être construit sur l'emplacement des « Facultés » actuelles, à l'extrémité nord du pont du Kirchenfeld.

Le programme demandait en gros :

Une grande salle des fêtes pour 1200 places assises, avec galeries, podium et orgue.

Une petite salle de concerts qui devait pouvoir être en communication directe avec la grande salle.

Une salle pour accorder les instruments.

Une salle de réunions et de répétitions.

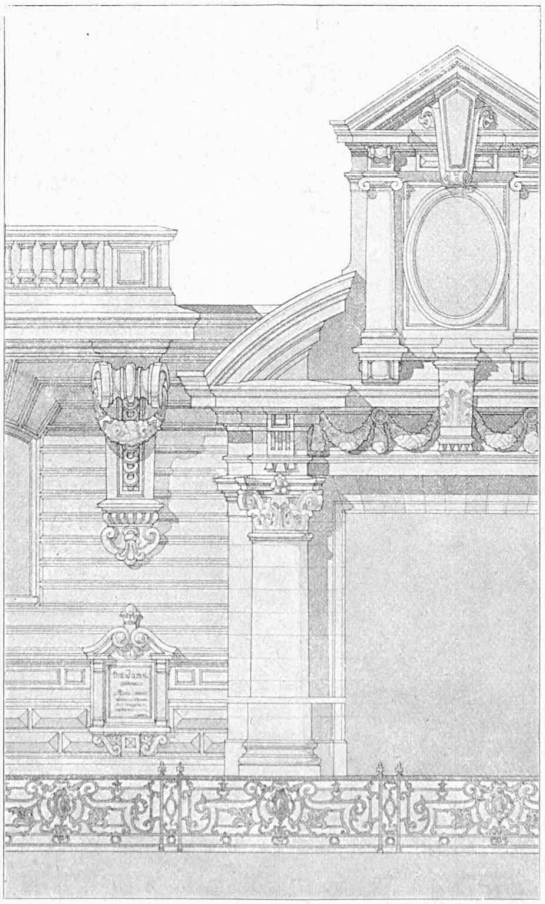
Deux petites bibliothèques.

Un café-restaurant et une brasserie avec office, buffets, salons particuliers, etc., etc., communiquant d'une part avec les grandes salles et d'autre part avec des terrasses bien situées pour jouir de la vue des Alpes.

A l'étage le logement du restaurateur.

En sous-sol, cuisine avec dépendances, chauffage central et caves.

Puis un vaste vestiaire, un grand local pour remiser les bancs et chaises des grandes salles, des toilettes en suffisance, deux locaux pour « caisse » et des escaliers et couloirs spacieux.



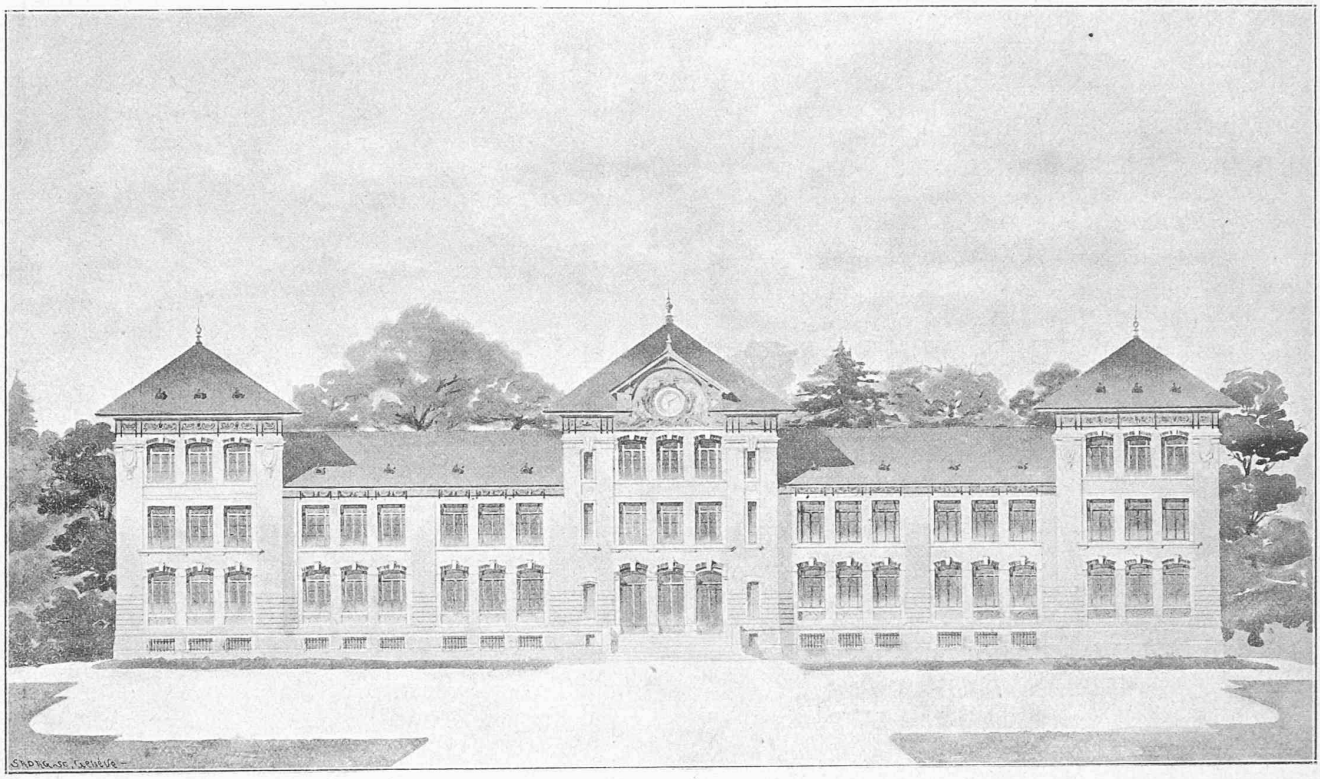
Concours pour un Casino à Berne
Projet de MM. Prince & Béguin, à Neuchâtel
Travée (1 : 100)
(Cliché appartenant à la Schw. Bauzeitung.)

Dans le projet *Prince & Béguin*, l'entrée principale est prévue à l'ouest sur l'Aulastrasse, qui est la grande artère conduisant de la ville au Kirchenfeld.

En entrant, un grand vestibule en face duquel se trouve le vaste vestiaire exigé. A droite et à gauche de ce vestibule, deux paliers circulaires servent de départ aux deux escaliers tournants et aux deux escaliers droits qui desservent, ou les salles de concerts réunies ou chacune d'elles isolément.

Une des difficultés du programme consistait dans l'établissement de communications faciles et sur le même palier, entre les salles de fêtes, la restauration avec ses terrasses et le jardin. Le terrain trop exigu se prêtait mal à un développement heureux de ces différentes communications.

Les façades, correctes d'architecture, rappellent avec leurs tours et clochetons les styles des siècles passés qui distinguent les constructions de la vieille ville de Berne et indiquent bien, grâce à leur silhouette découpée, la destination peu sévère de cet édifice.



ECOLE PROJETÉE DANS LE PARC DES CROPETTES, A GENÈVE

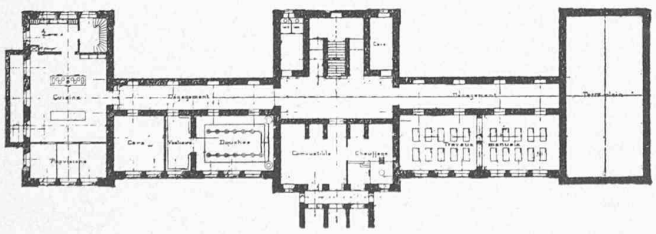
Projet de M. Marc Camoletti.

Ecole projetée dans le Parc des Cropettes à Genève

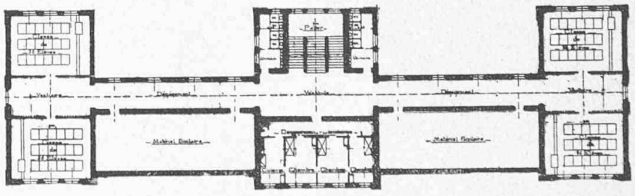
Projet de M. *Marc Camoletti*, architecte, à *Genève*. Ce projet a été établi à la demande du Conseil Administratif de la ville de Genève sur les données suivantes :

Le programme demandait une école de seize classes de trente-six élèves chacune ; un réfectoire ; cuisine scolaire ; salle de gymnastique ; salle de travaux manuels ; salle de douches ; musée scolaire et dépôts ; logement du concierge ; chauffage central.

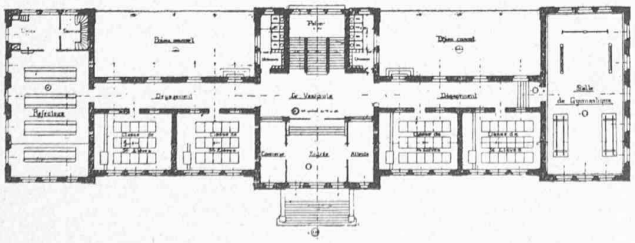
Le plan devait être conçu de façon à ne pas supprimer les chemins qui se trouvent dans la partie nord du parc et, en même temps à ne pas empiéter sur les serres actuelles ;



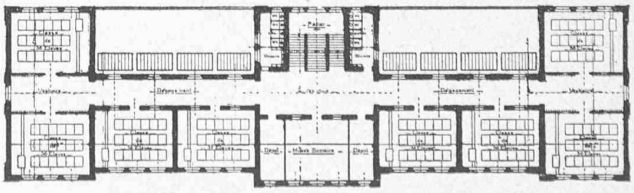
Plan du sous-sol



Plan du deuxième étage



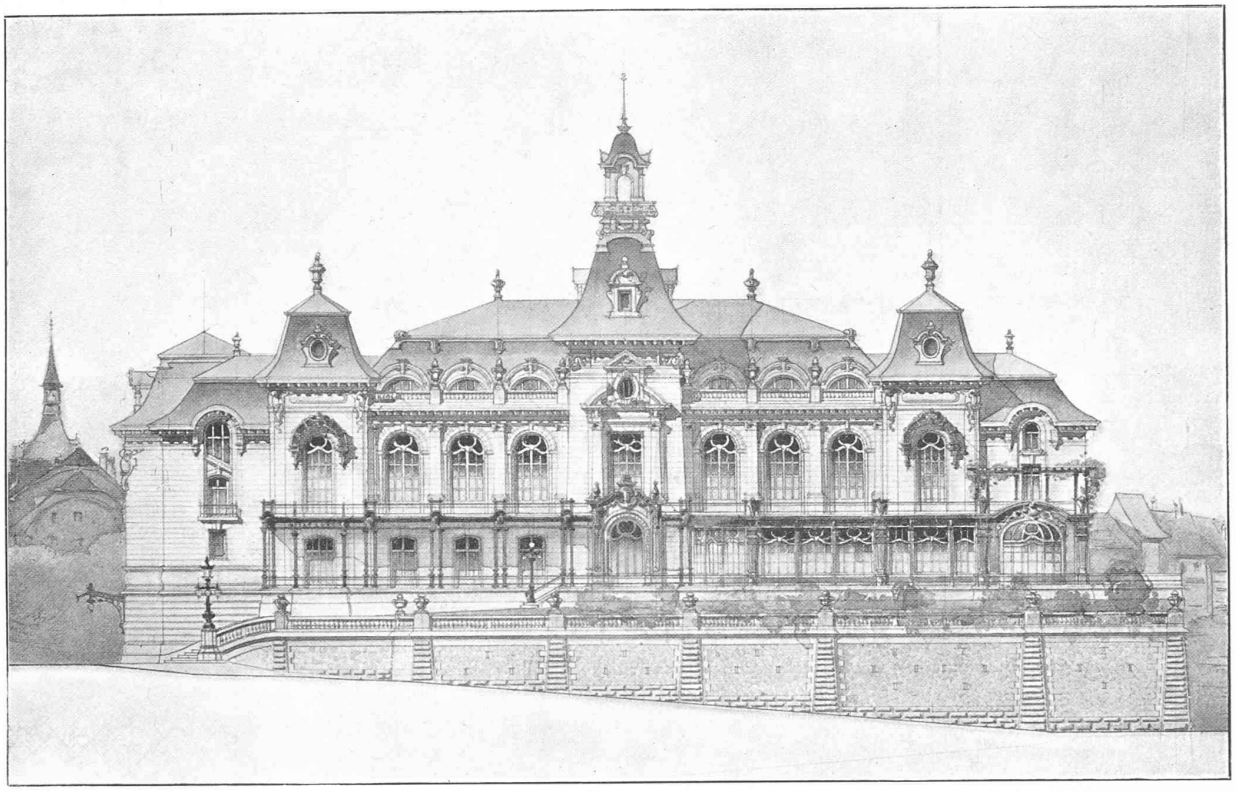
Plan du rez-de-chaussée



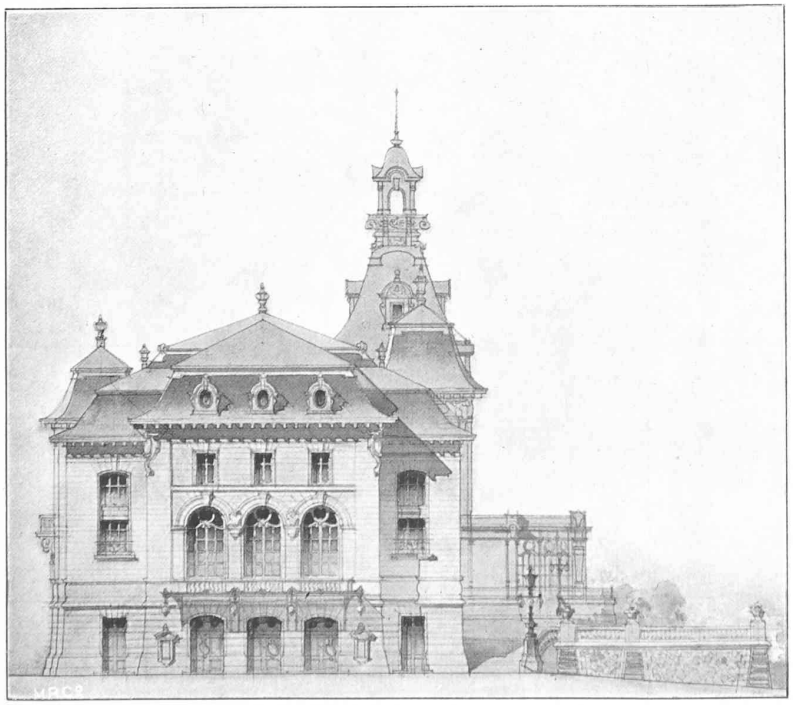
Plan du premier étage

Concours pour un Casino a Berne

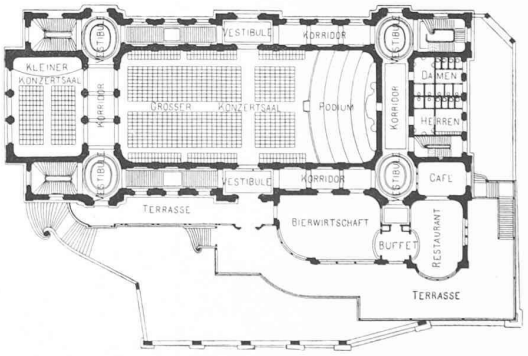
PROJET DE MM. PRINCE ET BÉGUIN, DE NEUCHATEL



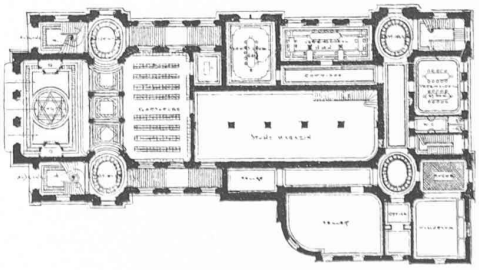
FAÇADE PRINCIPALE (Echelle 1 : 500)



FAÇADE OUEST (Echelle 1 : 500)



Plan du Rez-de-Chaussée (Echelle 1 : 1000)



Plan du premier étage (Echelle 1 : 1000)

(Clichés appartenant à la *Schweizerische Bauzeitung*)

Seite / page

leer / vide / blank

de là, nécessité de trouver un plan aussi court que possible et le moins saillant possible tout en évitant d'avoir un deuxième étage sur toute la surface du bâtiment, ce qui aurait paru lourd et manquant de silhouette.

Enfin, l'auteur du projet a placé le réfectoire et la salle de gymnastique dans les pavillons mêmes (aux extrémités) au lieu de les avoir en annexe et en arrière des dits pavillons, ce qui aurait eu l'inconvénient de trop avancer le bâtiment dans le parc.

L'organisation de la Direction générale des Chemins de fer Fédéraux

(Neue Zürcher Zeitung)

(Suite)

Il ressort de cet examen qu'aucune des directions générales des chemins de fer d'Etat étrangers ne se compose de plus de cinq départements. Nous ne voyons pas davantage de section spéciale pour le service des machines ni de subdivision du service des tarifs en service des voyageurs et service des marchandises. Cependant, il faut remarquer qu'en Allemagne le service des tarifs de voyageurs est souvent distinct du service des tarifs pour marchandises. Mais il ne forme pas une section spéciale de la direction parce qu'il n'est pas assez important pour cela, et il a été attribué soit au département d'exploitation, soit au département de circulation.

Une faible partie seulement des directions des grandes compagnies privées de chemins de fer étrangers est organisée en collèges avec séances périodiques et décisions prises en commun. Généralement les membres de ces directions n'ont que voix consultative, et c'est au président de la direction ou directeur général qu'il appartient de prendre les décisions.

En ce qui concerne l'organisation du service, celle-ci a été établie d'une manière uniforme, malgré l'administration autonome dont jouissent les compagnies de chemins de fer, grâce à la similitude des conditions et des buts poursuivis. Dans les pays, comme l'Italie [1] et la France, où le système de l'exploitation privée domine encore, la direction des chemins de fer est organisée de la manière suivante : La direction générale des chemins italiens de la Méditerranée se compose de six départements : circulation (exploitation), tarifs, contrôle et caisse, entretien des voies, direction des services des machines et des ateliers, et construction. La direction générale du réseau de l'Adriatique a une organisation semblable.

Les directions des chemins de fer français sont généralement organisées de la manière suivante : secrétaire général, service de circulation (exploitation), service commercial (tarifs), contrôle des recettes, service des trains, service de traction et du matériel, construction. Nous trouvons ici non seulement un plus grand nombre de départements, mais encore des sections spéciales pour le service des machines et des ateliers. Le service des tarifs, par contre, ne forme qu'un tout comme pour la plupart des chemins de fer d'Etat des autres pays. Le contrôle des recettes n'est pas lié au service des tarifs, mais un département spécial lui a été attribué.

Comme nous l'avons dit plus haut, le Conseil fédéral a conservé pour les chemins de fer fédéraux, une organisation semblable à celle des compagnies de chemins de fer suisses et on le lui a souvent reproché au cours des discussions qu'ont fait naître les nominations à la direction générale. On trouvait que toute cette organisation était trop facilement copiée sur l'administration du Central. Nous saurons dans quelle mesure ce reproche est fondé lorsque cette machine administrative fonctionnera. Mais en ce qui concerne plus spécialement la direction générale, le Conseil fédéral aurait difficilement pu trouver un modèle en dehors de notre pays. Car, comme nous l'avons déjà vu, les administrations des chemins de fer d'Etat étrangers ont été organisées sur les mêmes principes que l'Administration nationale et se trouvent dans une dépendance étroite des ministres. Il ne pouvait par conséquent nullement être question d'imiter cette organisation, même si les autres circonstances avaient été les mêmes. Il aurait été plus facile d'emprunter quelque chose de l'organisation des chemins de fer privés de l'étranger, organisation plus conforme aux principes commerciaux et moins exposée aux tendances bureaucratiques que celle des chemins de fer d'Etat.

Il faut en conséquence reconnaître que le Conseil fédéral est parti d'un principe juste lorsqu'il a établi la direction générale sur cette base ; la seule question qui pourrait se poser est celle de savoir s'il a été aussi heureux en ce qui concerne l'organisation intérieure, disons l'exécution en détail. Des administrations poursuivant des buts analogues dans des conditions identiques doivent naturellement avoir la même organisation ; mais il faut ajouter que le développement d'une entreprise a nécessairement pour conséquence une plus grande spécialisation des divers services, destinée à diminuer la tâche des départements, sous peine de faire passer les compétences des mains des directeurs dans celles des fonctionnaires supérieurs, ce qui conduirait à une augmentation du nombre de ces derniers. Rien dans l'organisation intérieure de l'administration des chemins de fer fédéraux n'indique une telle tendance ; le Conseil fédéral veut aussi que les directeurs responsables nommés par lui soient en état de s'occuper eux-mêmes d'une manière approfondie et détaillée des affaires qui rentrent dans leur compétence (page 162 du message). Les avis sont partagés sur la question de savoir s'il a mis ces directeurs en mesure de remplir leur tâche à cet égard.

Nous pouvons établir une comparaison entre l'organisation des chemins de fer fédéraux et celle des compagnies privées sur laquelle elle a été copiée ; nous prendrons comme terme de comparaison pour nous rendre compte de l'importance des administrations, la longueur des lignes en

[1] Les chemins de fer italiens appartiennent à l'Etat, mais l'exploitation en a été confiée à des sociétés privées.