

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 52 (1926)
Heft: 13

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

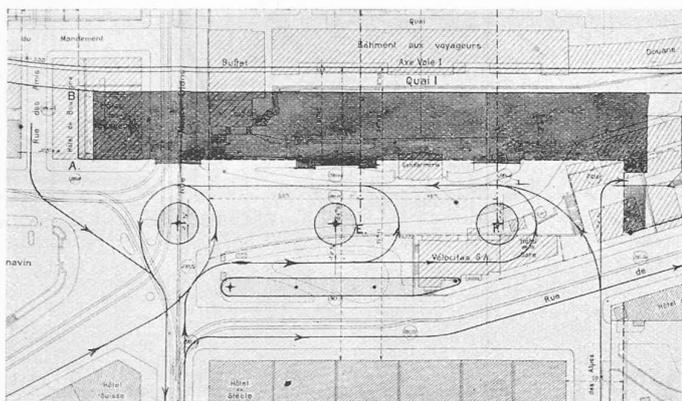
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

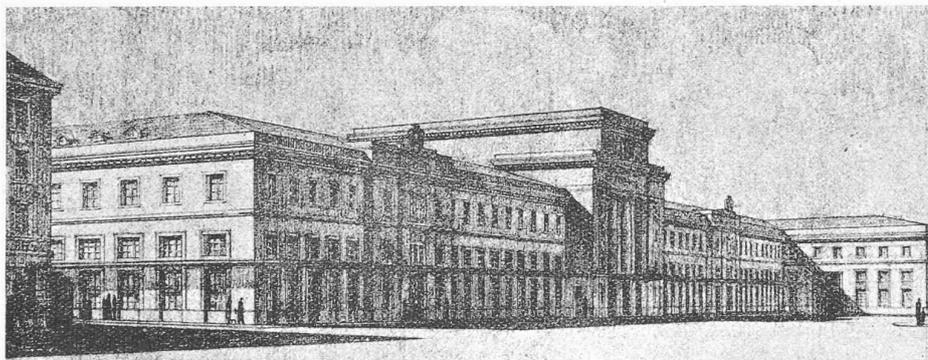
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

II^e CONCOURS POUR LA GARE DE GENÈVE-CORNAVIN

Plan de situation. — 1 : 2500.

1^{er} rang : projet « La Place », de M. J. Flegelheimer, architecte à Genève.

procéder à un troisième tour d'élimination qui écarte cinq projets.

Le jury procède à un quatrième tour éliminatoire, dans lequel il formule par écrit les critiques. Dans ce quatrième tour, cinq projets sont éliminés.

Il reste après les éliminations précédentes pour le jugement définitif, neuf projets en présence, dont la critique est la suivante :

N^o 11. *La Place*. — Plan symétrique, bon parti, répondant aux besoins de la circulation du fait de la position du hall d'entrée et par la franchise de la sortie. Groupement heureux des buffets, des salles d'attente et des divers locaux publics secondaires au rez-de-chaussée, à gauche du hall. A droite de celui-ci bonne disposition des services à bagages. L'accès du hall d'entrée au passage sous voie comporte quelques marches d'accès avec partie en rampe douce et sans parcours excessif à l'intérieur du bâtiment. La disposition générale du plan permet une répartition judicieuse des différences de niveaux. La surface du local d'enregistrement des bagages est un peu petite ; par contre, celle de la distribution des bagages est trop grande. L'éclairage des locaux du rez-de-chaussée est assuré par le haut au moyen de cours largement conçus. Plan du 1^{er} étage compliqué. Même remarque pour les coupes. Les locaux N^{os} 22 et 23 sont trop petits ; le N^o 29 est défavorable par sa situation excentrique et son aménagement ; les N^{os} 45 et 46 sans communication directe ; le N^o 65 dépendant du service de la gare. L'emplacement de la police au rez-de-chaussée sacrifiant des locaux de valeur est critiquable. Les façades quoique de bonne tenue et assez largement traitées

restent banales. Le motif central est trop développé et comporte des manques de concordance avec le plan. Les éléments employés sont désuets. La recherche de la symétrie des motifs architecturaux ne semble pas motivée par la situation du bâtiment dans la place. Le cube de ce projet est trop élevé.

(A suivre.)

Acier « bonifié » ou acier courant pour les constructions métalliques.

Dans la *Zeitschrift des österr. Ingenieur-und Architekten-Vereines* du 30 avril dernier, M. R. Schanzer établit la comparaison, à différents points de vue, entre l'acier à haute résistance baptisé d'abord St 58¹ puis St 48, et l'acier courant St 37, pour constructions métalliques. Nous extrayons de cette étude les considérations suivantes relatives à la « Délimitation du domaine d'emploi ».

Comme l'acier St 48 est encore loin d'être un produit courant, l'opportunité de son utilisation à la construction d'un

ouvrage important (il y a lieu de faire abstraction des petits ponts et des charpentes légères) est régie, dans chaque cas, par le prix de revient.

A ce propos il convient de remarquer qu'en prévision de la construction de la Halle VIII de la Foire de Leipzig, la comparaison de l'acier 48 avec l'acier courant 37 a conduit au choix de ce dernier, non seulement parce que l'excédent de prix du 48 compense la réduction du poids, mais encore parce qu'avec l'acier courant 37, les usagers sont plus indépendants des laminoirs (cette circonstance jouera un rôle non négligeable dans les travaux à court terme tant que l'acier 48 ne sera pas un produit courant). Mais les deux sortes d'acier ne peuvent-elles être employées conjointement dans le même ouvrage ?

M. Scharff est d'avis que l'acier « bonifié » ne doit être utilisé qu'à la construction des objets pour lesquels les tensions dues au poids propre jouent un rôle, ou des objets dont la hauteur doit être restreinte ; mais, toutes les pièces qui, pour des raisons d'ordre pratique, ont une section supérieure à la section résultant du calcul, devraient être confectionnées en acier courant. M. Kulka partage cette opinion. L'administration des chemins de fer du Reich a excepté de la construction en acier « bonifié » les objets peu sollicités. Cette administration ainsi que la Direction prussienne des constructions admettent pour l'acier St 48 une majoration de 30 % de la charge par rapport à l'acier courant.

Enfin, il n'est pas sans intérêt de relever, d'après M. Kulka, que les établissements sidérurgiques tchécoslovaques qui ont fourni l'acier (50-60 kg/mm², charge de rupture ; 28 kg/mm², limite inférieure d'élasticité et 18 % allongement) pour la construction du pont de Lindigö, à Stockholm, n'ont compté aucune majoration de prix du fait de cette « bonification » de l'acier.

M. Schanzer consacre quelques lignes à une autre nouveauté, l'acier *F* (acier Freund² ou acier Bosshardt) caractérisé par sa limite d'élasticité extrêmement élevée (80 à 94 % de la charge de rupture qui est de 51 kg/mm² au minimum) et par une extraordinaire ductilité. L'emploi de cet acier pour les constructions métalliques se traduirait par une économie de 35 à 40 % sur le poids et de 25 à 30 % sur le prix.

¹ Voir les caractéristiques de cet acier à la page 60 du *Bulletin technique* du 27 février 1926, d'après les études du *Laboratoire fédéral d'essais des matériaux*.

² Fabriqué par la « Berliner A.-G. für Eisengiesserei und Maschinenfabrikation vorm. L. C. Freund & Co », à Charlottenbourg.

Congrès international de l'habitation et de l'aménagement des villes.

Vienne 14-19 septembre 1926

Le prochain Congrès International aura lieu à Vienne, selon les décisions prises aux Congrès d'Amsterdam (1924) et de New-York (1925), et en réponse aux invitations adressées par le Bourgmestre et le Conseil municipal de Vienne avec l'aide du Gouvernement autrichien et des organisations autrichiennes, s'occupant de l'habitation et de l'aménagement des villes.

Les principaux sujets faisant l'objet de discussions seront : 1° Examen des conditions du mode de tenure du sol dans chaque pays ; dans quelle mesure permettent-elles des résultats pratiques concernant l'aménagement des villes et des régions. 2° La distribution rationnelle des villes et des immeubles par appartement.

Le programme comporte 27 rapports, parmi lesquels un émanant d'un Suisse, M. le Dr H. Bernoulli, de Bâle, sur « Propriété foncière et plans de développement en Suisse ».

Expositions. Une exposition internationale spécialement organisée et concernant les sujets du Congrès aura lieu. Il y aura aussi une exposition illustrant le développement de Vienne depuis ses premiers temps, et indiquant des suggestions pour son avenir ; elle comportera encore des maisons autrichiennes, caractéristiques, et des plans de villes.

Les rapports du Congrès seront mis entre les mains des délégués, de telle sorte qu'ils puissent les lire avant de se rendre à Vienne.

Les droits d'inscription au Congrès seront de une livre sterling pour les délégués, 10 schillings¹ autrichiens pour les dames accompagnant les délégués. Les membres du Congrès recevront les rapports et le compte rendu final des séances, et auront aussi le droit d'entrer gratuitement aux expositions. Des voyages et des réceptions sont organisés et des réductions de tarifs seront accordées aux congressistes par les chemins de fer autrichiens.

Le secrétariat de l'*International Federation for town and country planning and garden cities*, 3, Gray's Inn Place, Londres W. C. 1 fournit toutes informations désirables aux intéressés.

BIBLIOGRAPHIE

Les régulateurs de machines hydrauliques et leur développement, par E. Volet, ingénieur. — Une brochure (13 x 32 cm.) de 20 pages, avec 46 figures. — En vente à la librairie Rouge & C^{ie}, à Lausanne. — Fr. 2.

Cette historique de l'évolution des régulateurs pour machines hydrauliques, écrit par un ingénieur familiarisé avec cette matière et qui a fait preuve de remarquables facultés d'invention est une « introduction » très opportune à l'étude du même auteur sur « Les régulateurs de vitesse à action accéléro-tachymétrique » dont nous publions la première partie dans le présent numéro (page 149.)

SOCIÉTÉS

Hygiénistes et Techniciens Municipaux.

Le Congrès de l'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux aura lieu à Nancy du 7 au 10 juillet prochain.

Messieurs les Membres de l'Association Suisse d'Hygiène et de Technique Urbaines qui désireraient y participer, pourront le faire, moyennant le paiement de la finance d'inscription.

¹ Le schilling autrichien vaut approximativement 70 centimes-or.

Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Un grand nombre des mandats de recouvrement de la cotisation (15 fr. 25) pour 1926 n'ayant pas été acquittés soit par suite de l'absence des destinataires, soit ensuite de confusion avec la cotisation au bénéfice des Sections, il est rappelé aux intéressés que chaque année, outre la cotisation pour les Sections, une contribution est prélevée en faveur de la Société centrale. Prière aux retardataires d'effectuer le versement spécifié ci-dessus au compte de chèque VIII/5594, Zurich.

Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes.

Rapport annuel du Président présenté à l'assemblée générale du 16 janvier 1926.

Messieurs et chers collègues,

Nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur l'activité et la marche de notre Société pendant l'exercice de l'année dernière, allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1925.

Comité: Le Comité que vous avez élu le 10 janvier 1925 se composait de :

MM. Alfred Pache, ingénieur, président ; Georges Mercier, architecte, vice-président ; Ernest Décombaz, ingénieur, caissier ; Armand Freymond, ingénieur, secrétaire.

A cette époque, et par suite de la nécessité qui s'était présentée de nommer deux membres suppléants pour les fêtes du Cinquantenaire, en 1924, notre Comité se composait de six personnes.

MM. Verrey, président, Buttiaz et Mercier s'étant retirés, M. Pache ayant été nommé président, M. Georges Mercier, vice-président, et M. Décombaz réélu comme caissier, il s'est trouvé que 3 membres du Comité ont été élus à la même date.

Pour nous conformer à l'article 4 de nos statuts, lequel dit que les 4 membres du Comité sont nommés pour 2 ans, par séries de 2, il faudra dans l'assemblée générale de janvier 1927 nommer un membre pour une année seulement sur les 3 qui seront à remplacer.

Le mandat de M. Freymond, notre secrétaire expire aujourd'hui, nous aurons à le remplacer, d'autant plus que ses occupations ne lui permettent plus de remplir cette fonction et qu'il nous a demandé d'en être déchargé. Nous ne nous séparerons pas de lui sans lui exprimer tous nos remerciements pour son excellente collaboration et toute la peine qu'il s'est donnée pour la rédaction de nombreux procès-verbaux et de nombreuses convocations.

Nombre des membres: Le nombre de nos membres était de 206 à la fin de 1924. Trois sont décédés : MM. Develey, Paul Hentsch et Maurice Cornaz, tous ingénieurs. Deux ont démissionné : MM. Guignard et Quillet, architectes, ce qui nous fait une perte de 5 membres. Par contre, nous avons reçu 4 nouveaux membres : MM. van Muyden, ingénieur, à Berne, Wild, ingénieur aux Câbleries de Cossonay, Sarrasin, ingénieur, à Lausanne, et Meystre, ingénieur directeur de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman, à Ouchy.

Le nombre de nos membres est ainsi actuellement de 205.

Pour nous conformer à notre Règlement, nous avons adressé à 32 étudiants et une étudiante de la dernière année de l'École d'ingénieurs de Lausanne une invitation à faire partie de notre Société, avec formulaire à remplir, en leur disant qu'ils peuvent devenir membres-étudiants, dispensés de la finance annuelle pendant leur dernière année d'étude. Jusqu'ici nous avons reçu trois demandes d'admission. Ce sont celles de MM. Pétroff, Joseph, de Chalminsky, Romain et Burri. Deux autres élèves : MM. Kilchmann et Dutoit ont encore demandé leur admission. Ces messieurs seront soumis au ballottage dans notre prochaine séance.

Dans notre assemblée générale du 16 mai dernier, nous avons eu l'honneur de remettre en votre nom le diplôme de membre