

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 52 (1926)  
**Heft:** 16

**Artikel:** L'édifice du Bureau international du travail, à Genève  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-40308>

### **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.](#)

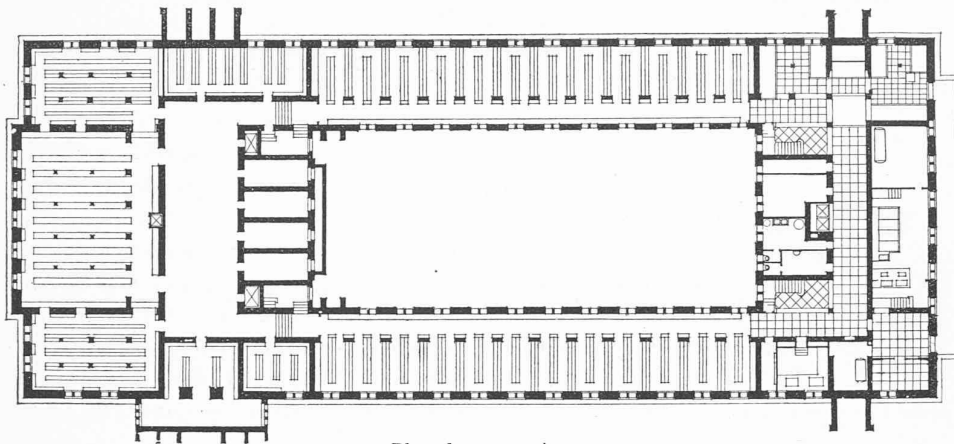
### **Terms of use**

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.](#)

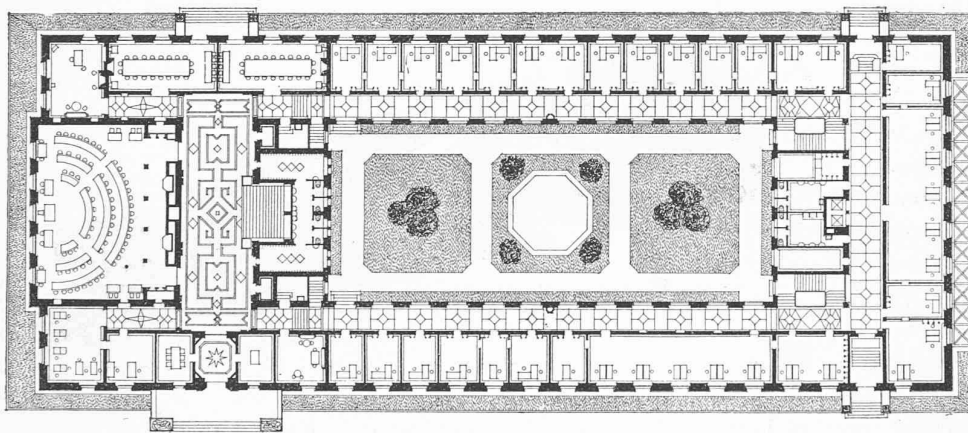
**Download PDF:** 15.03.2025

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

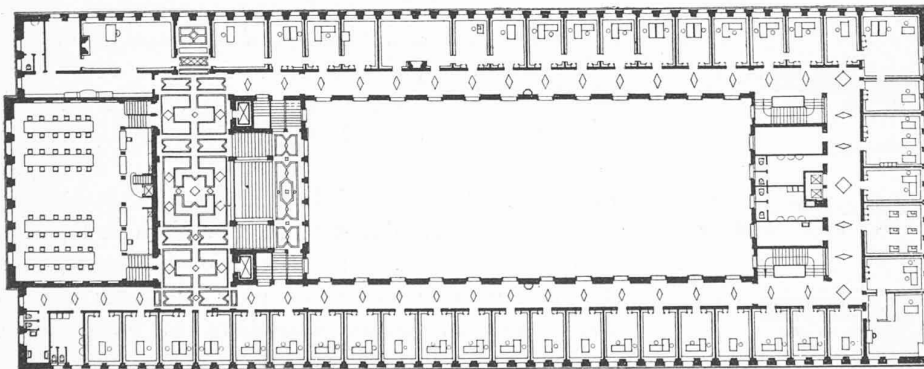
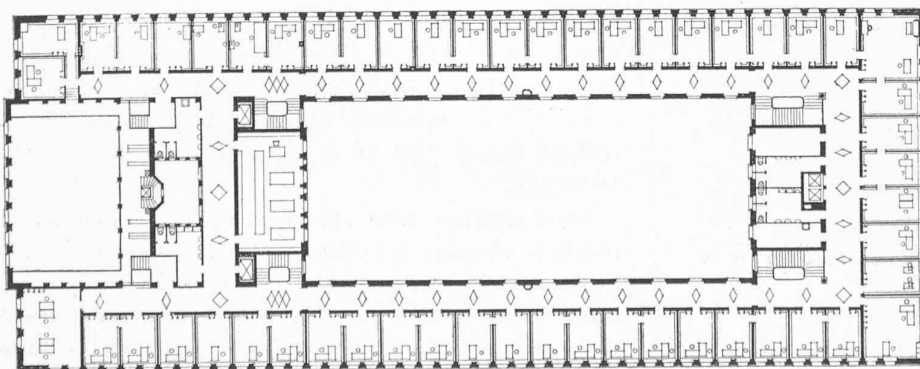
## L'ÉDIFICE DU BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL



Plan du sous-sol.



Plan du rez-de-chaussée.

Plan du 1<sup>er</sup> étage.Plan du 2<sup>e</sup> étage.

dans les Nos 19 et 20 des 8 et 15 mai 1926 de la *Schweizerische Bauzeitung*.

Dans cet article<sup>1</sup>, M. Perrochet a publié une série de tachogrammes relevés sur une turbine dont le tachymètre était commandé par courroie. Ceux que nous publions aujourd'hui, par contre, ont été relevés sur le groupe V dont le régulateur était entraîné électriquement par la génératrice. Il est donc intéressant de comparer ces diagrammes et nous sommes heureux de constater que ces premiers essais de commande électrique ont donné d'excellents résultats faisant bien augurer de l'avenir.

## L'édifice du Bureau International du Travail, à Genève.

L'inauguration, le 6 juin dernier, du nouvel édifice du *Bureau International du Travail*, à Genève, œuvre de M. G. Epitoux, a été célébrée, entr'autres, par une élégante plaquette ornée de 25 planches en héliogravure, sans parler des figures dans le texte. Les plans, façades et coupes et les deux planches hors texte qui illustrent la présente note sont extraits de cette publication et les clichés en ont été très obligeamment mis à notre disposition par M. Epitoux.

La destination, le caractère et la « distribution » du nouvel édifice du *BIT* ayant été décrits et discutés en détail dans nos numéros 16, 17, 18, 20 et 21, année 1923, à l'occasion du

<sup>1</sup> Le *Bulletin technique* du 3 de ce mois contient, à la page 171, un résumé des résultats d'essais des turbines de Chaney-Pougny publiés dans cet article. (Réd.)

Architecte : M. G. Epitoux,  
à Lausanne.

concours d'idées dont il a été l'objet, nous nous bornons à reproduire la «notice technique» suivante, empruntée à la plaque :

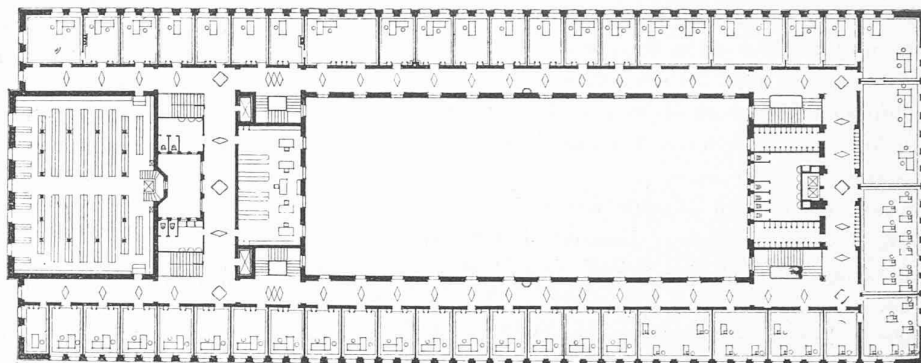
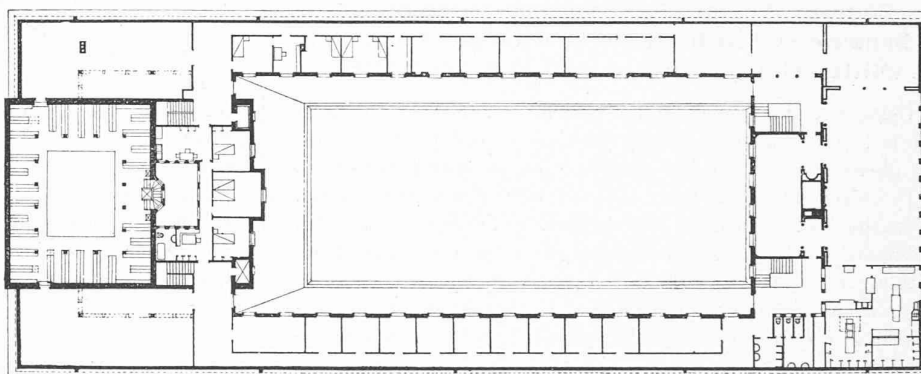
Les dimensions de l'édifice sont 86,30 sur 33,80 m. La cour intérieure mesure 41,85 sur 17 m. Le corps principal a 17,50 m. à la corniche et le faite de la coupole est à 32 m. du sol.

Le bâtiment est entièrement construit en béton ; les murs coulés, les planchers et les toitures en béton armé. Le béton des planchers adhère à des corps creux en mâchefer constituant les plafonds et servant à les assourdir. Cette dernière exigence a conduit à l'emploi, pour tous les bureaux, du linoléum (Giubiasco) posé sur couches successives de béton, de felsenite et de carton feutré. En outre, dans le service de dactylographie, une isolation spéciale par des feuilles de liège a été faite.

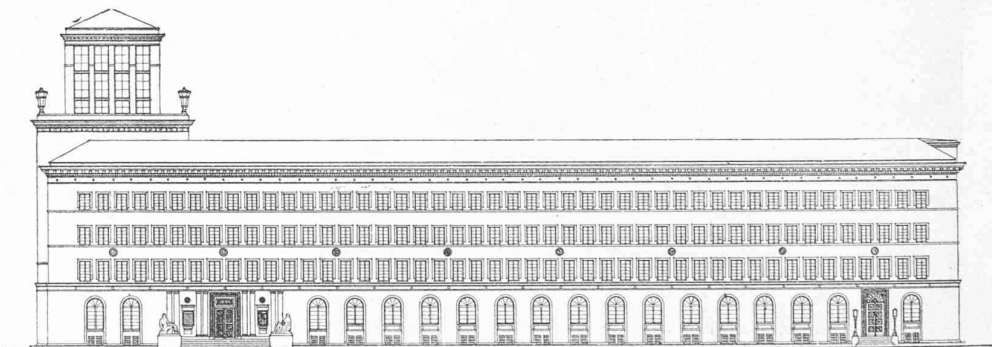
Les façades ont été exécutées avec les matériaux suivants : la base, en granit du Tessin. La pierre de taille du rez-de-chaussée est du grès coquillé de Würenlos (Argovie). Celle des étages supérieurs est une pierre factice, de plusieurs tons, constituée de pierre de Würenlos broyée. Les parements des faces, non revêtus de pierre de taille, ont été recouverts d'un enduit serré et lissé, retaillé au ciseau, une fois sec.

Les escaliers intérieurs sont

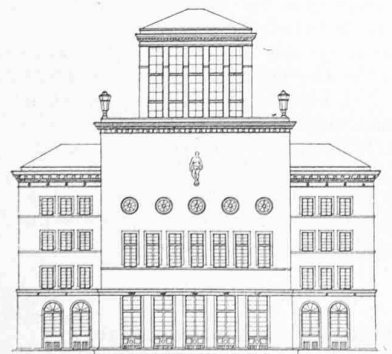
## L'ÉDIFICE DU BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL

Plan du 3<sup>e</sup> étage.

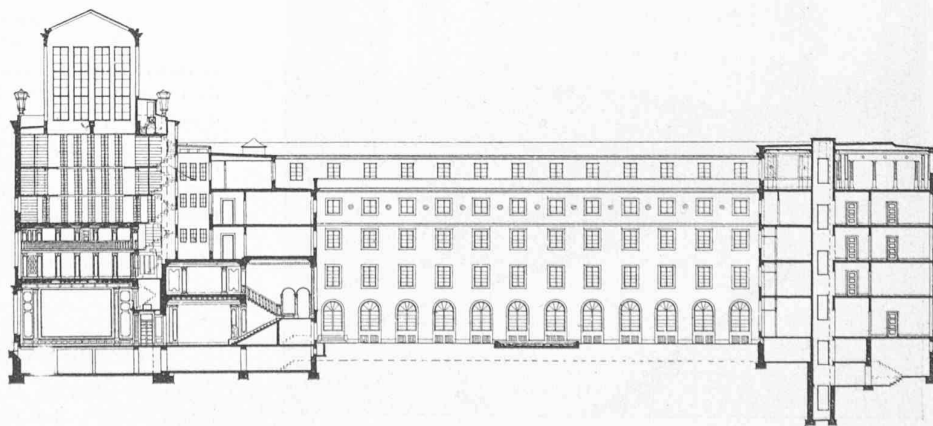
Plan des combles.



Façade principale.



Façade nord.



Coupe longitudinale.

Architecte : M. G. Epitoux, à Lausanne.

en grès dur de Bulle, ainsi que les dallages du rez-dechaussée, ces derniers enrichis de méandres en granit belge. Les murs des grands vestibules et ceux des escaliers sont revêtus du même grès.

Aux étages, tous les sols des couloirs sont recouverts de linoléum, les murs en mortier lissé, peints blanc. Les plinthes sont en ardoise. Tous les bureaux sont tapissés de « Sanitas » (toile cirée).

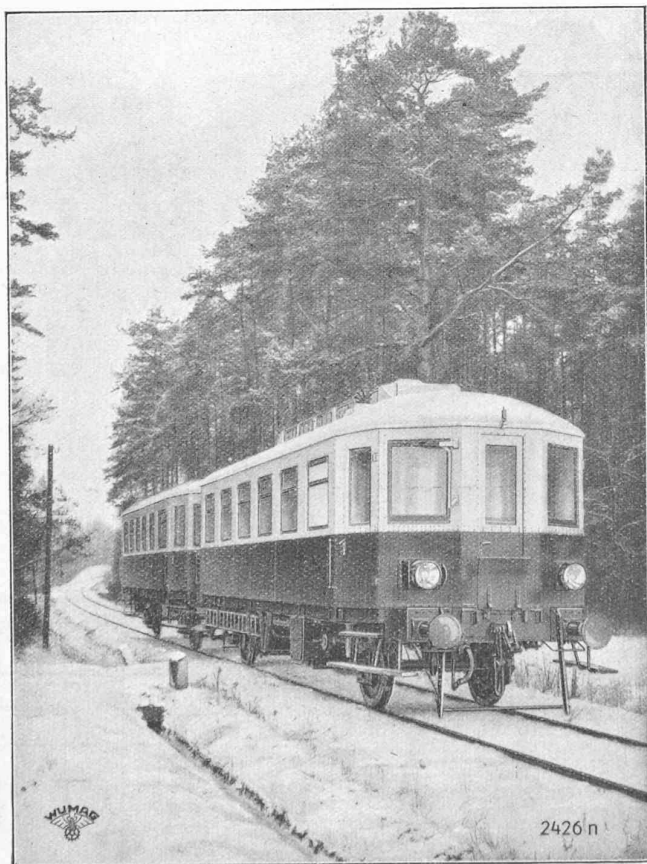
Chauffage à l'eau chaude (618 radiateurs). Les chaudières brûlent du mazout (réserve : 40 000 litres).

Centrale téléphonique prévue pour 350 postes.

Un ascenseur continu à 10 cabines, 2 ascenseurs ordinaires et 2 monte-livres desservent l'édifice. Une centrale électrique, avec 3 transformateurs, fournit le courant.

### Courses d'essai d'une voiture automotrice à benzine sur la ligne de la Thurgovie centrale (Mittel-Thurgau-Bahn) les 7 et 8 avril 1926.

Cette voiture d'essai est un véhicule à 2 essieux construit par la *Fabrique de wagons et de machines de Gærlitz*; il comporte 68 places assises et il est pourvu d'un moteur à benzine à 6 cylindres de 90 chevaux, faisant 1000 tours par minute. L'énergie est transmise directement à l'essieu moteur du véhicule par un train d'engrenages avec changement de vitesse. Il est intéressant de noter que le moteur est porté par un châssis indépendant relié à la voiture par l'intermédiaire de ressorts; ce dispositif spécial, breveté, évite en particulier que les chocs dus aux joints des rails se répercutent



Automotrice à benzine.

sur le moteur et les engrenages. De même les vibrations qui pourraient provenir du moteur ne sont pas transmises au véhicule; cela est si vrai qu'en fait ce wagon roule sans que les voyageurs perçoivent une vibration quelconque. La vitesse atteinte est de 85 km. à l'heure en palier, elle peut être réduite en 5 stades successifs.

La marche du moteur est assurée, de la cabine du mécanicien, par une commande électropneumatique et se produit sans chocs. Les rampes de Weinfeld-Seerücken, et de Tagerwilen-Seerücken (20 ‰) ont été franchies à la vitesse de 45 km. à l'heure; lorsque l'automotrice est attelée à un wagon de marchandises, la vitesse est de 27-30 km. à l'heure. Sur les parcours en pente de la ligne « Mittel-Thurgau », la consommation a été de 340 grammes d'un mélange de  $\frac{1}{3}$  de benzol et  $\frac{2}{3}$  de benzine par train-kilomètre; en palier, cette consommation tombe à 260 grammes. En admettant le prix de 60 cent. le kilog. (qui est celui qui correspond au service d'un chemin de fer), le coût du combustible ressort ainsi à 15,6-20,4 centimes par train et par kilomètre; cette dépense réduite justifie le grand intérêt que cette voiture automotrice a suscité auprès des entreprises de transport.

La Fabrique de wagons et de machines de Gærlitz construit un autre type de voiture automotrice, mais à 4 essieux et pour 100 places assises. L'énergie est produite, dans ce cas, par 2 moteurs de 90 chevaux chacun. Ce véhicule qui serait particulièrement approprié pour nos lignes suisses, permettrait en effet de conserver une vitesse de 40 km à l'heure, avec des voitures remorquées et sur des rampes atteignant 30 ‰: il sera mis en service prochainement.

### Fondation George Montefiore.

Un prix dont le montant est constitué par les intérêts accumulés d'un capital de 150 000 francs de rente belge à 3 $\frac{0}{10}$ , est décerné tous les trois ans, à la suite d'un concours international, au meilleur travail original présenté sur l'avancement scientifique et sur les progrès dans les applications techniques de l'électricité dans tous les domaines, à l'exclusion des ouvrages de vulgarisation ou de simple compilation.

Tous les travaux, qu'ils soient imprimés ou dactylographiés, sont à produire en douze exemplaires; ils doivent être adressés franco à M. le secrétaire-archiviste de la *Fondation George Montefiore*, à l'Hôtel de l'Association, rue Saint-Gilles, 31, Liège (Belgique).

La date extrême pour la réception des travaux du concours de 1926, reporté exceptionnellement à 1927, à soumettre au jury est fixée au 30 avril 1927.

### The British Optical Convention, 1926.

Ce congrès a mis en évidence, par des rapports, une exposition et diverses autres manifestations, les progrès vraiment remarquables accomplis par la science et l'industrie anglaises de l'optique. Le secrétariat de The Optical Convention 1926, domicilié à Londres, S.W. 7, 1 Lowther Gardens, Exhibition Road, tient à la disposition des intéressés les *Proceedings* contenant les rapports et le compte rendu des discussions (prix : 1 livre, 10 shillings, 9 deniers, port compris) et le *Catalogue de l'exposition*, avec descriptions illustrées des instruments présentés par les constructeurs anglais d'instruments d'optique (prix : 6 shillings, 9 deniers, port compris).

### Voyages à prix réduits en Yougoslavie.

Du 1<sup>er</sup> avril au 31 décembre de cette année, des réductions jusqu'à 50 % des tarifs de chemins de fer de l'Etat yougoslave sont accordées aux voyageurs qui visitent dans certaines