

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 53 (1927)
Heft: 21

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: 01.04.2025

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

de la défense nationale ; si, autrefois, on gagnait la bataille par les jambes des soldats, aujourd'hui c'est par les chemins de fer ; depuis 1914, nous constatons que nous n'en avons pas assez ; il faudra de toute nécessité en construire de nouveaux en vue de l'avenir, et, quand nous aurons complété suffisamment notre réseau au point de vue militaire, sera-t-il utile encore au point de vue commercial d'en doubler certains éléments par voies d'eau parallèles ? C'est peu probable, et c'est pour cela qu'il y a peu de chances pour qu'on construise beaucoup de voies navigables nouvelles en France.

Impressions de cours.

Une fois de plus, la Société suisse des ingénieurs et des architectes a invité membres et amis à revenir sur les bancs d'école ; plus de trois cents auditeurs ont répondu à cet appel et se sont groupés dans le grand auditoire de l'Ecole polytechnique ; le cours de Zurich 1927 fut un succès, et encouragera ceux qu'attend la tâche d'organiser en 1929, à Lausanne, la prochaine session, probablement plus technique.

Les « Problèmes d'organisation industrielle scientifique et financière » ont été traités avec une maîtrise remarquable par des conférenciers experts dans l'art de condenser une pensée riche dans un nombre d'heures limité. Il n'est malheureusement pas loisible à chacun, surtout aux membres éloignés, d'assister à la série complète des leçons ; nos jours de présence nous ont brossé un tableau clair des nécessités financières de la construction moderne ; que de simplifications peut et pourrait apporter au chantier une organisation plus rationnelle des conceptions et des ouvrages. M. *Lübbert*, Bau und Regierungsrat à Berlin, bien à même donc de se documenter et de conclure, a montré ce que la fantaisie et la routine ont fait pour compliquer le simple postulat de la vie : permettre à une famille de se loger sainement et commodément dans les limites d'un modeste budget. Les conditions du problème : de l'air et de la lumière, une utilisation rationnelle des matériaux disponibles, un mobilier confortable mais étudié et limité. Ce qu'on met en plus donne d'abord du confort et de l'espace, mais bientôt suivent la fatigue des longues distances, l'inquiétude des ornements superflus, le loyer des cubes inutiles.

Les façades simples, ensoleillées, non assombries de loggias, assurent le profond éclairage de chambres ramassées ; pas de locaux à double emploi ou privés de jours directs : des concentrations de parcelles permettent d'apporter l'air dans les agglomérations de maisons serrées sur d'étroites façades. Les cubes et poids indiqués montrent combien la place inutile et les murs trop massifs ou trop étendus coûtent cher, et nuisent au confort. Le vœu, c'est la famille logée simplement, avec de l'espace alentour ; il se réalise dans la petite maison au toit simple, à charpente légère, à parois isolantes, entourée d'un jardin. La superficie de sol, qu'il faudrait théoriquement pour assurer à chacun ce retour à la nature, est peu de chose dans le territoire national.

C'est bien, dira-t-on, mais la ville ne se prête pas à cette réalisation. Le problème y change évidemment d'aspect, mais reste susceptible d'une solution à longue échéance. La simplification de l'architecture, l'emploi de matériaux économes de la place, la standardisation des éléments constructifs, l'interchangeabilité des pièces, conduiront à une diminution des travaux d'étude, du temps de construction, et du loyer par conséquent.

La santé publique a intérêt à la transformation économique quoique esthétique des vieux quartiers, pour amener de l'air dans de vieilles masures et l'amour de l'ordre au cœur de leurs

habitants. Le pittoresque en fera-t-il les frais ? Pas nécessairement ; l'agrément d'une rue et son originalité ne sont ni dans la vétusté ni dans le bariolage de façades multiformes. Traversant les rues vénérables d'anciens quartiers bourgeois, on se convainc que nos ancêtres trouvaient la physionomie de leurs villes dans l'expression sincère de besoins et de moyens communs, qui donnaient à leurs demeures une uniformité tranquille et des lignes générales en définitive plus personnelles que la recherche inquiète de motifs disparates.

Simplicité, objectivité, exclusion des détails fantaisistes, air et lumière, couleur locale, voici les conditions de tous les temps. Elles touchent aussi bien l'administration que le propriétaire, l'architecte que les entrepreneurs. On favorise l'extension normale des villes en utilisant les voies existantes pour les joindre, en évitant de brusquer le terrain par des tranchées et des remblais superflus, en proportionnant les largeurs de chaussées aux surfaces bâties et aux distances du centre. L'organisation du chantier et l'emploi logique des moyens mécaniques et des matériaux appropriés, comme des espaces eux-mêmes, conduisent à l'économie par l'élégissement des poutres et des murs porteurs ou portés.

C'est alors que le crédit hypothécaire s'établira à la satisfaction des propriétaires comme des banques, naturellement soucieuses du sort des capitaux engagés. En des heures captivantes quoique sérieuses M. le Dr *Daeniker*, directeur de la Banque cantonale de Zurich, a montré l'organisation de ce crédit et la raison des formalités qui l'entourent. Le crédit de construction, institution souple permettant un élargissement proportionnel à l'augmentation de valeur du fonds, demande une assiette financière saine du projet et du débiteur ; la première condition soulage naturellement la seconde.

La banque doit songer à l'hypothèque légale des artisans. Celle-ci assainit le marché et lui donne une allure de franchise, dont il tirera un sûr avantage. Dommage seulement que les textes de lois ne permettent pas d'assimiler à cet égard les prestations des architectes et des ingénieurs, purs conseils, aux mains-d'œuvre proprement dites. L'initiative Hertling, de la section fribourgeoise S. I. A., pourrait trouver son heure plus tard, car les raisons de l'exclusion des bureaux d'étude semblent subtiles et précaires ; la limite un peu artificielle pourra tomber, quand une révision de la loi, devenue nécessaire, nous assurera des alliés naturels.

Les cours ont agité bien d'autres questions ; mais nous ne voulons plus rappeler ici que l'atmosphère de cordialité de ces colloques ; ce n'est pas le moindre avantage d'un retour tardif à l'Alma Mater. Un souper a réuni au Dolder les participants présents jeudi soir ; on en a dit grand bien, comme de toute l'œuvre du comité des cours. La Société suisse des ingénieurs et des architectes a un vif intérêt à cultiver ces assemblées, objectives et studieuses autant qu'amicales, et nos membres ne regretteront pas d'y avoir participé ; le regret est pour ceux que leur éloignement ou leurs occupations ont retenu loin de ces assises.

A. PARIS, ingénieur.

89^e Conférence de l'Union d'entreprises suisses de transport.

Cette conférence a eu lieu à Montreux, le 14 et le 15 de ce mois.

Les cinq sections de l'Union : Tramways — Chemins de fer spéciaux — Chemins de fer à voie normale — Chemins de fer à voie étroite sur plate-forme indépendante — Chemins de fer routiers à voie étroite, discutèrent, le 14, dans des séances séparées et simultanées les principales questions à l'ordre du

jour¹, de sorte que le lendemain, à l'assemblée plénière présidée par M. X. Rémy, directeur des Chemins de fer électriques de la Gruyère, chacune de ces questions fit l'objet d'un bref rapport du président de chaque section. Cette procédure a le mérite de réduire considérablement les bavardages.

Le 14 encore, à 17 heures, M. le Dr R. Zehnder fit une conférence magistrale (elle dura deux heures) sur les *Systèmes de freins*. Son exposé, documenté avec le soin le plus minutieux, illustré de nombreux graphiques et croquis très suggestifs, devant être, ensuite du vœu formulé par plusieurs membres de l'Union, imprimé en français et en allemand, et mis à la disposition de tous les intéressés, nous ne tenterons pas l'entreprise, d'ailleurs fort malaisée, de le résumer. Disons seulement qu'après avoir analysé dans le détail, avec beaucoup de pénétration, les conditions du freinage, les principaux systèmes de freins et les très grands avantages d'ordre technique et économique qui découleraient de la substitution du freinage automatique et continu au freinage à la main et discontinu des trains de marchandises, M. Zehnder préconise, si nous avons bien saisi sa pensée, la solution suivante: Equipement de tous les wagons à marchandises au moyen du frein *Westinghouse*, dont l'excellence est universellement reconnue, mais auquel serait adjointe la valve de desserrage graduel de *Rihosek-Leuchter*. Cette combinaison constituerait un frein modérable au serrage et au desserrage sur toute l'étendue de la pression, apte à une utilisation très économique de l'air comprimé et propre à garantir l'«inépuisable» du fluide de commande puisque le réservoir auxiliaire est rechargé avant que le desserrage complet soit réalisé. L'adoption de ce dispositif présenterait en outre l'intérêt de réduire à deux le nombre des systèmes de freins internationaux utilisés en Suisse, savoir le frein *Westinghouse* et le frein *Kunze-Knorr*.

L'assemblée plénière², du 15 octobre, nomma président, pour les années 1928 et 1929, M. *Gysin*, directeur des tramways de Bâle et vice-président M. A. *Marguerat*, directeur du Viège-Zermatt, de la Furka et d'autres lignes encore.

Au banquet qui clôtura cette Conférence où on nous parut faire un travail précis et utile, plusieurs orateurs prirent la parole: MM. de Muralt, avocat et Conseiller national, qui eut la gentillesse de saluer aussi la presse *technique*; M. Rémy, président de l'Union, M. Kuës, syndic de Montreux, le Dr Kohl, délégué d'une Association autrichienne d'entreprises de transport et M. le notaire Mottier qui égaya fort ses auditeurs en

¹ Voici la liste de ces questions: Réglementation uniforme de la circulation routière. — Utilisation d'une carte de libre circulation de l'Union comme un abonnement par le détenteur de la carte. — Versements au fonds de renouvellement. — Révision du règlement sur les transports militaires. — Signalisation des passages à niveau. — Loi sur le statut des fonctionnaires fédéraux. — Intérêt moratoire sur les soldes du trafic direct. — Fonds de renouvellement. — Détaxes. — Restriction dans la délivrance des cartes et permis. — Concurrence des auto-cars.

Position à prendre par l'Union vis-à-vis de fournisseurs qui font usage des automobiles. — Service de presse. — Révision de la convention concernant la restitution du prix de transport de voyageurs. — Indemnités pour l'entretien des wagons à marchandises privés.

Abonnements dans le trafic-voyageurs: majoration pendant les mois d'hiver ou réduction pendant les mois d'été. — Participation des cantons au droit de douane sur la benzine et revendications des chemins de fer lésés par la concurrence des automobiles. — Abaissement des tarifs-marchandises: examen sur une base scientifique par un expert en matière d'économie nationale. — Effets de la concession postale B. — L'influence politique sur les C. F. F. et sa répercussion sur les chemins de fer secondaires.

² Ordre du jour de cette assemblée: Affaires administratives internes. — Budget de l'année 1928. — Rapport de la Commission technique. Nomination de la Commission pour la période 1928 à 1930. — Service de publicité, réclame. — Indemnités postales. — Révision du règlement sur la construction et l'exploitation des chemins de fer secondaires. — Révision de la loi sur les transports et du règlement de transport. — Révision des prescriptions actuelles sur la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer. — Exemption du service militaire du personnel des chemins de fer. — Chemins de fer et automobiles. — *Sesa*. Contrat-type avec les chemins de fer privés. — Cour administrative fédérale. — Nominations: a) Comité de l'Union, pour les années 1928 et 1929; b) Secrétaire général, pour les années 1928 à 1930. — Désignation du lieu de la prochaine conférence.

leur récitant un discours extrêmement spirituel que M. Rémy avec à-propos, qualifia de «pirate», car M. Mottier à la dent dure et quelques-unes de ses «victimes» ont dû éprouver la sensation qu'il «emportait le morceau».

Concours d'idées pour le bâtiment de la Bibliothèque nationale, à Berne¹.

Résultats des délibérations du jury. Pas de premier prix. Classement: I. MM. A. et E.-H. Oeschger, à Zurich (Fr. 4000). — II. M. J. Kaufmann, à Zurich (Fr. 3500). — III. M. E. Hostettler, à Berne (Fr. 3000). — IV. M. W. Vetter, à Paris (Fr. 2800). — V. MM. F. Widmer et W. Gloor, à Berne (Fr. 2500). — VI. M. J. Schutz, à Zurich (Fr. 2200).

Les 100 projets sont exposés dans la salle des pas-perdus du Conseil national, de 8 à 12 h. et de 14 à 18 h.

¹ Voir *Bulletin technique* du 7 mai 1927, page 128.



ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Seinau 23.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH

Gratuit pour tous les employeurs.

Nouveaux emplois vacants:

- 493. *Maschinen-Zechner* mit einiger Praxis. Zentralschweiz.
- 495. Junger *diplom. Elektro-Techniker*. Kt. Zürich.
- 497. *Tüchtiger Maschinen-Techniker* oder Ingenieur als Betriebsleiter, mit Erfahrung im Fabrikwesen. Alter ca. 30—40 Jahre. Kt. Basel.
- 499. Plusieurs *Ingenieurs* constructeurs soit dans la partie charpentes métalliques, soit dans les appareils de levage. Une pratique d'au moins 5 à 6 ans est exigée. Maison de construction métallique du Grand-Duché de Luxembourg.
- 646. *Architekt* spez. guter Zeichner und Entwerfer für Herrschaftshäuser. Architekturbureau Zürich.
- 648. *Tüchtiger Bautechniker* oder Architekt auf Bureau. Kt. Solothurn.
- 650. *Bautechniker*. Architekturbureau Basel.
- 652. *Bautechniker* oder Bauführer. Architekturbureau Zürich.
- 654. *Tüchtiger Bautechniker*. Kt. Zürich.
- 660. *Bautechniker*. Architekturbureau Zürich.
- 662. *Tüchtiger Architekt* mit Erfahrung von Kostenvoranschlägen, Berechnungen und Submissionswesen. Zürich.
- 664. Junger *Bautechniker* ev. Architekt. Konstanz.
- 668. *Selbständiger Ingenieur* mit Erfahrung im Flussbau und Organisationsarbeit, zur Leitung von Rekonstruktionsarbeiten in Lichtenstein.
- 670. Jüngerer Vermessungs-, Tiefbau- und Wasserbautechniker zur Vornahme von Vermessungsarbeiten und Ueberwachung des Strassen- und Wasserwesens. Griechenland.
- 501. *Tüchtiger Maschinentechner*. Kt. Schaffhausen.
- 503. Jüngerer *Maschinen-Ingenieur* mit Diplom der E. T. H. Zürich als Assistent. Zürich.
- 507. *Chemiker-Techniker*, mit Technikums-Diplom für metallographisches Laboratorium. Ostschweiz.
- 509. *Technischer Betriebsleiter* in Tonwarenfabrik. Kt. Solothurn.
- 126. *Architekt* oder Bautechniker. Architekturbureau Kt. Schaffhausen.
- 674. *Energischer, tüchtiger Architekt* eventl. auch Hochbautechniker. Zürich.
- 676. *Hochbautechniker*. Zürich.
- 678. *Tüchtiger Bauführer* für Eisenbeton-Industriebauten, auf ca. 1 Jahr nach Polen.
- 680. Jüngerer *Bautechniker*. Kt. Appenzell.
- 682. Jüngerer tüchtiger *Hochbautechniker*. Architekturbureau Zürich.

Adresser toutes les communications à Zurich, Tiefenhöfe, 11.