

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 68 (1942)
Heft: 15

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>

le service des grandes voies intérieures des pays contigus, nos correspondants naturels et nos fournisseurs les plus immédiats.

La volonté de mettre en œuvre tous les moyens d'échange avec les grandes nations, nos voisins, nous pose des problèmes difficiles à résoudre, et pour lesquels nous devons toujours avoir prêtes d'avance les solutions efficaces. Cette difficulté se dressera continuellement sur notre voie ; heureusement, dirons-nous même ; notre devoir consiste à la regarder objectivement en nous appuyant sur les expériences passées, sans nous en faire les esclaves.

C'est à quoi travaille l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, en accord avec les Autorités du pays, et pour collaborer avec les Chemins de fer fédéraux dans toute la mesure possible.

A. PARIS, ingénieur.

NÉCROLOGIE

Marius Reymond, ingénieur.

1889-1942

Marius Reymond naquit le 12 mars 1889 au Brassus, dans le canton de Vaud. Après de solides études secondaires au Gymnase scientifique de Lausanne, il suivit, dès 1907, les cours de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université qui lui décerna, en 1911, le diplôme d'ingénieur constructeur. Il fit partie de la Société d'étudiants « Stella » dont il fut fuchs-major.

A sa sortie de l'Ecole d'ingénieurs, M. Reymond fut engagé au bureau technique de M. Adrien Palaz, à Lausanne et ce début dans l'activité professionnelle orienta toute sa carrière qui se déroula entièrement à l'étranger.

Détaché pendant la grande guerre au Service des Travaux de l'Energie électrique du Littoral méditerranéen, à Marseille, il entra en 1917 à la Compagnie d'Entreprises hydrauliques et de Travaux publics, récemment constituée. Il poursuivit, dès lors, son activité à Paris, pour être incorporé en 1930 dans les cadres de la Société des grands travaux de Marseille, au moment de la fusion de ces deux sociétés.

C'est surtout dans le domaine des aménagements de forces hydrauliques et des constructions industrielles que M. Reymond exerça ses talents d'ingénieur. Il collabora entre autres :

Aux travaux de la chute de Pontamafrey, à la construction d'une usine à vapeur en Espagne, à l'établissement des chantiers de Constructions navales de Caen, aux travaux du barrage du Chavanon ; ensuite, il eut à diriger l'Entreprise de l'usine du Lac Blanc dans les Vosges, où le maître de l'œuvre put apprécier, dans des circonstances difficiles, toute la valeur de sa collaboration.

Il contribua à l'organisation des chantiers du Grand barrage de Roznow en Pologne, qui était à la veille d'achèvement en 1939. Pendant la guerre actuelle, il donna un concours des plus actifs pour la construction d'un grand atelier de chargement. Il dirigea aussi les travaux de reconstruction du Pont de Suresnes et, tout récemment, l'établissement d'un collecteur à la traversée de la Seine, qui met en œuvre un nouveau procédé de construction.

Ces quelques exemples donnent une idée de la variété des

entreprises dont M. Reymond eut à s'occuper, avec un égal succès, grâce aux ressources d'un esprit clair et méthodique et d'une grande facilité de travail.

Marius Reymond fut un ingénieur très complet, sachant résoudre aussi bien les problèmes techniques que les questions d'ordre administratif. La Société des grands travaux de Marseille lui confia les fonctions d'ingénieur en chef, reconnaissant ainsi, en dehors du technicien de valeur, le collaborateur dévoué et consciencieux, sur lequel on pouvait absolument compter en toutes circonstances.

Indépendamment de sa carrière professionnelle, doué d'une distinction naturelle, Marius Reymond était très aimé de ses nombreux camarades et amis. Ils savaient apprécier la solidité de son caractère et la sûreté de ses relations et tous ont été douloureusement émus par sa fin si subite et prématurée.

Tous ses amis, camarades et collaborateurs conserveront vivante la mémoire du cher disparu, qui restera pour tous un grand exemple d'une carrière de travail et de dévouement.



MARIUS REYMOND, ingénieur.

BIBLIOGRAPHIE

Das Sprengen im Fels, ein Beitrag zur praktischen Ingenieur-Geologie, par L. Bendel, ingénieur, Dr ès sciences. — Ed. Haag, Lucerne.

A plus d'une reprise déjà, nous avons signalé à nos lecteurs les publications de M. Bendel. Géologue et ingénieur, ce dernier a largement contribué, au cours de ces dernières

années, à démontrer aux milieux de la construction tout l'intérêt que l'on peut retirer, dans chaque cas, d'une interprétation judicieuse des données géologiques et géotechniques. On trouvera dans le volume mentionné ici, rassemblés en quelques pages, une foule de renseignements d'un intérêt pratique indiscutable. Il s'agit non seulement d'un riche aide-mémoire, mais aussi d'un exposé de considérations originales dont le chef de chantier pourra tirer le plus grand profit.

L'auteur traite des principales applications des explosifs en carrières, dans la construction de galeries et de tunnels. Il définit les divers explosifs, donne leur composition et leurs caractéristiques ; précise la façon dont il convient de les utiliser dans chaque cas. Il propose une nouvelle formule pour l'estimation de la consommation d'explosif, formule résolument basée sur l'influence de facteurs d'ordre géologique et pétrographique.

Les chiffres avancés par l'auteur sont le fruit d'expériences nouvelles. Quelques exemples de calculs montrent les avantages des méthodes proposées.

La dernière partie de l'ouvrage est consacrée aux dommages que peuvent causer les explosions (par déplacement d'air, etc.) et aux moyens propres à les éviter.

Série de prix des travaux du bâtiment. Edition 1942-1943.

Publiée à l'usage des architectes, ingénieurs, entrepreneurs et propriétaires. Etablie par le « Groupe des architectes » de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes. — Prix : 10 fr. 50. — Ed. Imprimerie Centrale, Librairie Rouge et C^{ie}, Lausanne.

La plus grande partie de nos lecteurs connaissent cet ouvrage. Le succès des éditions précédentes a prouvé son utilité et démontré que cette publication pouvait rendre les plus grands services.

Il peut paraître osé, étant donné les circonstances présentes, de sortir de presse une liste de prix, ces derniers étant actuellement soumis à ces fluctuations incessantes. Mais si les chiffres

imprimés dans ce volume ne sont pas ceux qui seront appliqués dans l'industrie du bâtiment au cours de ces prochains mois, l'intérêt de la « Série » subsiste. Les auteurs ont du reste prévu les rubriques permettant d'inscrire en bonne place les hausses intervenues dès 1939 et indépendamment de toute indication de prix, cet ouvrage constitue une source de renseignements précieux. On y trouvera, entre autres, pour chaque corps de métier, toutes précisions utiles permettant la préparation judicieuse des appels d'offres selon les normes en usage et éditées par la *Société suisse des ingénieurs et des architectes*. Ces normes sont constamment révisées et il convient d'en être informé. On trouvera, en outre, à ce volume le texte des nouvelles prescriptions réglant l'organisation des concours d'architecture et la nouvelle loi vaudoise sur la police des constructions. Ce n'est là que quelques-unes des nombreuses adjonctions et des multiples améliorations intervenues depuis l'édition précédente.

Félicitons les auteurs et les éditeurs d'avoir conduit à chef la préparation de ce volume malgré les difficultés actuelles.

Théorie de l'équilibre des corps élasto-plastiques, par M. G. Colonnetti.

Le savant professeur italien a donné l'an passé au *Bulletin technique*, sur la théorie transcendante de la co-action, la belle étude qui vient de sortir de presse en tiré-à-part¹. Expliquant à certains égards le comportement des corps de béton sollicités au delà de ce qu'on peut nommer leur limite d'élasticité, l'auteur a posé les principes d'un calcul de la plasticité au cours de la quatrième partie de son ouvrage récent sur la « *Scienza delle Contruzioni* »².

Ce livre remarquable part de la loi de Hooke et du principe de l'énergie potentielle, passe au grand problème de Saint-Venant et à la loi d'isotropie, pour étudier en troisième partie l'arc élastique et la réciprocité, puis aboutir au chapitre qui fit l'objet des conférences de l'automne 1941 à Lausanne.

Fidèle à sa méthode de chercher, dans la nature, la justification constante des lois de la résistance des matériaux, notre éminent collègue appuie son raisonnement sur de belles photographies à la lumière directe ou polarisée ; il montre l'évolution des relations qui lient entre eux le système des six composantes des forces extérieures aux six caractéristiques des efforts intérieurs du cylindre, telles que les mettent en évidence les équations différentielles de l'équilibre élastique.

Mais la nature ne connaît pas de corps parfaitement élastiques ; l'hypothèse de Hooke couvre pratiquement la réalité dans le domaine du service usuel, mais elle ne suffit nullement à définir le degré de sécurité d'un ouvrage, surtout si celui-ci est hyperstatique ; la déformation plastique intervient alors, qui transforme le problème et fait apparaître les avantages des liaisons multiples.

Chiffrer ces influences, c'est le domaine de l'élasto-plasticité sur lequel le professeur Colonnetti a jeté une si vive lumière. Le quart de 480 pages de son beau livre est voué à ces recherches vitales pour l'avenir du béton armé, particulièrement pour l'étude de sa mise en tension préalable et celle de la stabilité des grandes voûtes modernes. A. P.

L'Autoroute, organe officiel de la *Société suisse des routes d'automobiles*. Numéro spécial consacré aux *Projets de la route de grand transit Berne-Lausanne*. Bâle, juin 1942.

En 1940 déjà, à la suite d'interventions répétées des associations intéressées, la Commission fédérale pour la création d'occasions de travail insérait dans son programme les projets des deux routes à grand trafic Bâle—Lucerne—Chiasso et Lac de Constance—Zürich—Berne—Lac Léman.

La *Société suisse des routes automobiles* a fait entreprendre dès lors pour chaque tronçon des études auxquelles elle a consacré des sommes importantes, contribuant ainsi à procurer du travail aux bureaux techniques, et permettant à l'Office fédéral pour la création d'occasions de travail de s'y intéresser par l'octroi de subventions.

¹ « *Théorie de l'équilibre des corps élasto-plastiques* », par M. G. Colonnetti. Edition de la Société du « *Bulletin technique de la Suisse romande* ». Lausanne 1942. En vente à la Librairie Rouge & Cie.

² « *Scienza delle Contruzioni* », par G. Colonnetti, professeur à l'Ecole polytechnique de Turin. Edition G. Einaudi, Turin 1941.

La plus grande partie des projets sont aujourd'hui achevés, soit ceux des tronçons suivants : Bâle—Zürich, Bâle—Olten, Olten—Berne, Olten—Lucerne, Olten—Zürich et Berne—Lausanne. Les études du tronçon Lausanne—Genève sont adjugées et celles des tronçons Lac de Constance—Winterthur et Schaffhouse—Zürich sont prévues pour l'an prochain. Les projets achevés ont été adressés à la Commission d'études de l'*Inspectorat fédéral des travaux publics*.

Le numéro spécial de l'*Autoroute* que nous signalons ici contient les résultats des études récemment achevées pour le tronçon *Berne—Lausanne*¹. On y trouvera, après un texte introductif, dont nous avons tiré les renseignements généraux donnés au début de cette notice, une série d'articles rédigés par les auteurs mêmes des projets ; ces textes sont accompagnés de la reproduction de plans donnant le tracé des différentes variantes :

Tronçon Berne—Domdidier.

Auteur du projet : MM. BURGDORFER et LAUTERBURG, Berne.

Tronçon Domdidier—Mézières (Carrouge).

Auteur du projet : M. IRMIN LEVY, ingénieur, Delémont.

Tronçon Mézières (Carrouge)—Chalet-à-Gobet—Lausanne.

Auteur du projet : M. R. MAY, ingénieur, Lausanne.

Tronçon Vulliens (Mézières—Carrouge)—Lutry—Lausanne (Vidy).

Auteur du projet : M. C. GLAPEY, ingénieur, Lausanne.

Variante par la vallée de la Venoge. Tronçon Domdidier—Gressy.

Auteur du projet : M. A. BREGUET, ingénieur, Lausanne.

Tronçon Gressy—Lausanne.

Auteur du projet : M. P. SOUTTER, ingénieur, Zürich.

Ces articles sont suivis de quelques lignes rédigées en matière de conclusion par M. K. KELLER, ingénieur, président de la Commission technique de la *Société suisse des routes d'automobiles*.

Il s'agit là d'études et de questions fort intéressantes sur lesquelles nous aurons l'occasion de revenir ultérieurement. Nous avons jugé opportun de signaler à nos lecteurs dès aujourd'hui ce numéro spécial de l'*Autoroute* où ils trouveront exposés, de manière succincte, ces projets qui font et feront certainement encore l'objet de plus d'une controverse.

D. BRD.

Die Geologie der Schweiz und deren Beziehung zur Bautechnik, eine allgemeinverständliche Darstellung ; par A. von Moos. Tiré à part du périodique « *Hochbau und Tiefbau* », Zürich 1942.

Il s'agit ici des nombreux articles publiés par M. von Moos dans la revue « *Hochbau und Tiefbau* » au cours des années 1940 et 1941. C'est un texte largement illustré dont la lecture est facile et accessible même à ceux qui ne possèdent que des notions élémentaires de géologie. L'auteur l'a en effet rédigé à l'intention des milieux de la construction dans le but de donner à ceux-ci la possibilité d'acquérir dans ce domaine et sans étude trop longue les connaissances minimum indispensables à tout praticien.

M. von Moos donne l'énumération des diverses régions géologiques de notre pays, en explique succinctement la formation ; précise les caractéristiques des diverses roches et sols (molasse, dépôts glaciaires, calcaires, roches cristallines, etc.).

Les données fournies par l'auteur seront d'un intérêt incontestable pour tous ceux qui ont à procéder à des études géologiques sommaires. Nous pensons aux propriétaires de carrières, aux ingénieurs spécialisés dans la recherche et l'adduction des eaux, à toute entreprise ou administration que préoccupent les dangers d'un glissement, la construction d'un tunnel, etc.

Par les exemples qui s'y trouvent, ce texte apporte à celui qui désire tirer des conclusions pratiques de premières observations faites sur place les bases d'une interprétation judicieuse. C'est à la fois une esquisse de la géologie de la Suisse, un traité de géologie et un aide-mémoire.

¹ Nous avons fait paraître au *Bulletin technique* du 20 avril 1940, p. 95, un communiqué de la *Société suisse des routes d'automobiles* invitant les ingénieurs s'intéressant à ce projet à réclamer tout complément d'information auprès de son secrétariat, à Bâle. (Réd.)

Association suisse des constructeurs de machines. Rapport annuel et rapport du Bureau de normes V. S. M.

Durant l'année 1941, l'activité de notre industrie des machines a dépassé encore en importance les chiffres atteints au cours des exercices précédents. On sait toutefois à quelles difficultés se heurtent aujourd'hui nos entreprises par suite de la raréfaction des matières premières et de la quasi impossibilité d'exporter nos produits outre-mer. L'Association dont nous citons ici le rapport annuel, tant par les travaux de ses nombreuses commissions techniques que par les mesures dont elle prit l'initiative sur le plan économique, a grandement contribué au maintien de notre activité industrielle. La lecture des pièces mentionnées ici est à ce sujet significative et fort instructive.

Rapport des inspecteurs fédéraux des fabriques. Année 1941. Publication du Département fédéral de l'Economie publique.

La lecture de cette brochure montre à quel point les circonstances présentes ont compliqué la tâche des inspecteurs des fabriques.

Du fait des restrictions de toutes natures, les industriels ont été amenés à remplacer, en maintes occasions, diverses matières premières par des produits moins connus dont la manipulation peut parfois présenter de réels dangers. Il fallut intervenir pour obtenir les mesures de sécurité nécessaires.

Par ailleurs nombre d'industries nouvelles ont été créées (matières et produits de remplacement) et de nombreuses maisons ont modifié ou agrandi leurs locaux de travail. Il en est résulté en 1941 une augmentation sensible des dossiers de plans soumis à l'examen des inspecteurs. Signalons encore que ces derniers eurent à seconder les autorités cantonales et fédérales dans une foule de domaines : salaires et allocations de renchérissement, octroi de subsides pour création d'occasions de travail, mesures prises en vue de l'économie de l'énergie électrique, etc.

Les rapports mentionnés ici donnent quantité de renseignements intéressants pour tous ceux que préoccupent l'organisation industrielle et la protection ouvrière.

CARNET DES CONCOURS

Monument Motta à Berne.

Le Comité « Pro Monumento Motta a Berna e Fondazione Svizzera Giuseppe Motta » organise, d'entente avec le Département fédéral de l'Intérieur et le Conseil municipal de la Ville de Berne, un concours libre entre les artistes de nationalité suisse habitant la Suisse ou l'étranger, ayant trait à l'élaboration de projets en vue de l'érection d'un monument Motta à Berne.

Le programme du concours ainsi que les documents pourront être obtenus moyennant un dépôt de 10 fr. auprès du « Stadtplanungsamt » de la Ville de Berne, rue Fédérale 38 (Compte de chèques postaux III. 5588, Städt. Bauamtskasse 1).

Nouveaux timbres-poste suisses.

L'Administration des postes, télégraphes et téléphones organise cet été un concours général pour l'obtention de projets de nouveaux timbres-poste, ouvert à chaque citoyen suisse. Elle compte en premier lieu sur la participation des artistes suisses ; le concours a toutefois aussi pour but de stimuler et d'encourager d'autres milieux et de permettre notamment à de jeunes et nouveaux talents de se manifester. Toute liberté est laissée aux participants au concours quant au choix des motifs de vignettes. Le concours débutera le 15 juillet et le délai pour l'envoi des travaux expirera le 15 octobre 1942. Un jury de huit membres, composé de représentants de la commission fédérale des beaux-arts et de la commission fédérale des arts appliqués, d'autres personnalités, ainsi que de représentants de l'Administration des P. T. T. appréciera ensuite les travaux qui auront été présentés. Une somme de 10 000 fr. environ est à disposition pour l'attribution de prix et pour des achats éventuels.

On peut se procurer le texte du programme du concours à la direction générale des P. T. T., section des timbres-poste, à Berne.



ZÜRICH, Tiefenhöhe 11 - Tél. 35426. - Télégramme: INGENIEUR ZÜRICH.

Emplois vacants :

Section mécanique :

523. *Technicien-dessinateur*, Suisse romand, ayant de fortes connaissances de mécanique et hydraulique et ayant pratique d'usine, est demandé par fabrique de la Suisse romande.

521. Jeune *technicien électricien*. Installations thermiques, exploitation. Fabrique de machines de Suisse centrale.

525. Quelques *constructeurs et dessinateurs mécaniciens*. Construction d'appareils électriques. Suisse orientale.

527. *Technicien mécanicien*. Constructions de machines. Suisse centrale.

529. Deux *constructeurs* expérimentés dont : un pour la construction de machines, l'autre pour l'outillage. Nord-est de la Suisse.

531. *Ingénieur électricien* ou *technicien électricien*. Fours industriels électriques et appareils thermiques. Bureau de construction, atelier et service extérieur. Suisse centrale.

533. Jeune *ingénieur* ou *technicien chimiste*. Essais de matériaux, analyses. Autorité militaire.

535. Quelques jeunes *dessinateurs mécaniciens*. Nord-est de la Suisse.

537. Jeune *technicien mécanicien*. Construction, petite mécanique. Suisse centrale.

541. *Technicien mécanicien* ou *dessinateur mécanicien*. Mécanique générale. Fabrique de machines de Suisse centrale.

543. *Technicien chimiste*. Laboratoire, fabrication. Industrie chimique de Suisse centrale.

545. *Technicien chimiste*, éventuellement *employé de laboratoire*. Branche des vernis, laques, et couleurs. Zurich.

547. *Dessinateur mécanicien*. Chaudières à vapeur. Suisse orientale.

549. Jeune *dessinateur mécanicien*. Engins de levage. Fabrique de machines de Suisse centrale.

551. *Technicien en chauffage*. Installations de chauffages centraux de différents systèmes. Langue française, parlée et écrite. Suisse romande.

Sont pourvus les numéros : de 1942 : 77, 111, 163, 173, 175, 219, 271, 289, 291, 295, 309, 313, 315, 317, 319, 331, 335, 347, 355, 371, 379, 385, 387, 389, 391, 399, 409, 421, 425, 433, 441, 445, 459, 505, 517.

Section du bâtiment et du génie civil :

702. *Dessinateur en bâtiment*. Concours. Bureau d'architecte de Suisse centrale.

704. *Dessinateur en bâtiment*. Bâtiment et génie civil. Entreprise de construction de Suisse centrale.

708. *Ingénieur civil*, éventuellement *technicien en génie civil*. Cherché comme conducteur de travaux pour galeries. Entreprise de Suisse orientale.

710a. *Ingénieur rural*. Améliorations foncières, de même :

b) *Technicien géomètre*. Suisse orientale.

712. *Architecte*. Elaboration des plans de concours d'un théâtre. Bureau d'architecte de Suisse romande.

714. *Géomètre du registre foncier* ou *candidat géomètre*. Bureau et travaux sur le terrain. Bureau d'ingénieur du sud-est de la Suisse.

716. Jeune *technicien en génie civil*. Mensurations, éventuellement *technicien géomètre* possédant quelque expérience en génie civil. Travaux de bureau. Très bon dessinateur. Bonnes connaissances du français. Bureau technique du Valais.

720. Jeune *architecte* ou *technicien en bâtiment*, éventuellement *dessinateur en bâtiment*. Plans d'exécution. Bureau d'architecte du sud-est de la Suisse.

722. *Technicien géomètre* ou *technicien en génie civil*. Bureau d'ingénieur de Suisse centrale.

726. Jeune *dessinateur en bâtiment*. Elaboration de plans d'exécution. Bureau d'architecte de Suisse orientale.

732. Jeune *technicien en génie civil*, éventuellement *technicien géomètre*. Mensurations et piquetages en galeries. Chantier de Suisse centrale.

734. *Architecte* ou *technicien en bâtiment*. Projets et direction de travaux. Bureau d'architecte du nord-est de la Suisse.

736. *Conducteur de travaux*. Age : 30 ans, environ. Pose de câbles. Chantier à 2300 m. d'altitude. Bureau d'ingénieur de Suisse centrale.

738. Jeune *dessinateur en bâtiment*, de même : *Dessinateur en béton armé*. Construction de bâtiments industriels. Suisse centrale.

Sont pourvus les numéros : de 1942 : 28, 130, 162, 224, 302, 346, 350, 392, 434, 470, 542, 646, 650, 664, 676, 682, 684, 686, 688.