Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 49 (1923)

Heft: 7

Sonstiges

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: 20.07.2025

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

nique. *La gare de Cornavin, ainsi transformée, ne saurait donc plus constituer un obstacle à la circulation.*

Si les experts de la Ville de Genève ont abouti, dans leur rapport de 1922, à la conclusion que l'emplacement des Cropettes est préférable à celui de Cornavin, au point de vue du développement de la ville, ils se sont sans doute laissé influencer par l'idée que l'établissement de voies de communication transversales rationnelles entre la rue du Mont-Blanc et le Jardin botanique serait impossible. Or, nous venons de démontrer que ceci est une erreur.

Quant aux avantages offerts pour le développement de la ville par une gare construite aux Cropettes[1], nous partageons entièrement la manière de voir de la section genevoise de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, dont le rapport s'exprime à ce sujet dans les termes suivants :

« La suppression du barrage de Saint-Jean-Cornavin et son remplacement par une voie en tranchée recouverte Châtelaine-Cropettes présentent certainement des avantages, mais le transfert de la gare proprement dite de Cornavin-Sécheron sur l'emplacement situé entre le Grand-Pré et la route de Ferney ne constitue pas une amélioration de la situation actuelle. Le barrage de la gare s'interpose entre les quartiers extérieurs et le centre de la ville, tandis qu'à Cornavin il s'introduit entre les artères radiales. La situation de certains quartiers de Saconnex, derrière la gare des Cropettes, serait beaucoup plus défavorable que n'est aujourd'hui celle de Montbrillant et des Pâquis[2]. »

Genève ne retirerait aucun avantage du déplacement de sa gare vers la périphérie. Au contraire, cette solution nécessiterait la création de routes d'accès plus longues et à plus fortes rampes, sans améliorer, d'autre part, sensiblement la situation actuelle. Il faudrait, pour établir cette gare, abattre un grand nombre de maisons d'habitation avant de pouvoir en construire d'autres sur l'emplacement de la gare actuelle. *Pour tous ces motifs, nous trouvons qu'au point de vue du développement de la ville on ne peut pas non plus soulever de sérieuses objections contre la transformation de la gare de Cornavin.*

Aux Cropettes, les conditions topographiques ne permettent que la construction d'une gare pour le service des voyageurs et pour la grande vitesse. Si ce projet était adopté, il faudrait en tout cas installer ailleurs le service de la petite vitesse et la gare de triage. La transformation de la gare de Cornavin, au contraire, rend les deux solutions possibles : disjonction ou groupement de ces différents services. *(A suivre.)*

Technique et esthétique.

De M. *J. R. Bloch*, dans le *Monde Nouveau* du 1er mars :

« On a toujours oublié d'enseigner aux ingénieurs que la beauté d'une machine est en proportion de sa perfection mécanique et que, par une conséquence inverse, la perfection d'une machine est en proportion de sa beauté. N'est beau que l'achevé, ce qui remplit sa définition, comble ses possibilités ; laid, souffreteux, indigent, tout ce qui reste en deçà, tout ce qui est passage, compromis, hésitation.

Comme une machine est d'un rendement d'autant plus favorable que la matière y est utilisée plus près de ses limites, nous retrouvons ici, une fois de plus, ce parfait accord de l'utile et du beau que révèle le corps d'un athlète et qui est la loi d'un esprit où règne l'ordre.

Flaubert avait quelques raisons pour s'attrister des ponts, des halles et des locomotives de son époque ; nous en avons d'aussi bonnes pour considérer qu'une puissante Pacific, la verrière de la gare de Bordeaux et le viaduc des Fades portent à leur accomplissement une satisfaction esthétique d'un ordre à la fois aigu et profond.

Le jour où un ingénieur saura, sans recours aux calculs et aux précédents, qu'un projet est à condamner *pour la seule raison qu'il ne contente pas son œil*, ce jour-là nous aurons avancé d'un grand pas vers un aménagement plus acceptable de notre planète.

On entend souvent dire que le calcul est le frein de l'imagination. Prise dans le sens commun, cette vérité est d'une évidence si plate que tous les esprits médiocres s'en seraient voulu de négliger une pareille aubaine. Il serait plus intéressant, je crois, d'habituer les gens à entendre que l'imagination et le goût sont les véritables facultés aptes à exercer un contrôle sur les applications de la mécanique théorique. »

Le freinage des trains de marchandises.

D'après le *Génie Civil* du 23 janvier dernier, le *Conseil supérieur des chemins de fer français* a adopté à l'unanimité, pour le freinage des trains de marchandises, le frein *Westinghouse* « caractérisé par l'emploi de la triple valve du type *L* et par l'addition de la valve de retenue du type américain, étant entendu que le choix de ce système n'entraînait pas son adoption exclusive et qu'on pourrait admettre dans l'avenir tout autre système à air comprimé équivalent pouvant s'accoupler avec lui dans une proportion quelconque ».

S. T. S. Schweizer. Technische Stellenvermittlung
Service Technique Suisse de placement
Servizio Tecnico Svizzero di collocamento
Swiss Tecnical Service of employment

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telephon: Selnau 23.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH

Emplois vacants.

Sont répétés les numéros 65, 68, 69, 73. En outre :

1. Kalkwerk in Jugoslavien (Schweizerunternehmen) sucht *jüngeren unverheirateten Techniker mit Praxis in Kalkwerken und wenn möglich auch in Cement- Gips-, und Düngkalkfabrikation.* Nur tüchtige Kräfte, die über *erstklassige Referenzen* verfügen, wollen sich melden. 76

2. On cherche pour la France *ingénieur turbines hydrauliques expérimenté.* 77

3. *Maschinen-Ingenieure oder Techniker als Reisevertreter* (kantonsweise für die Schweiz) von deutscher Maschinen-Fabrik gegen Provision gesucht. (Herren mit sicherm Auftreten.) 78

5. Gesucht von schweizerischer Maschinenfabrik *Verkäufer für Elektromotoren für die Westschweiz* mit Wohnsitz in Genf oder Lausanne, wenn möglich Westschweizer, mit guter technischer Bildung und Erfahrung im kommerziellen Teil der Elektromotoren-Branche. Alter 28-40. 79

6. *Erfahrener Hoch- oder Tiefbautechniker* auf eine Baustelle im Wiederaufbaugebiet Frankreichs zur *Leitung eines Baubureaux* gesucht. *Französisch Bedingung, wenn möglich Muttersprache.* 81

7. *Ingenieur für Berechnung und Versuche in elektrischen Maschinen* von Schweizerischer Maschinenfabrik gesucht. *Mindestens Werkstattpraxis als Volontär erforderlich.* 83

8. *Ingénieur-électricien suisse ayant deux ou trois années de pratique dans l'étude des réseaux de distribution* cherché pour la Belgique. Environ 1200 fr. belges par mois au début. 84

9. *Dessinateurs qualifiés, expérimentés en appareillages et tableaux de distribution*, cherchés pour la Belgique. 86

10. *Technicien du génie civil diplômé sachant bien dessiner et connaissant la pratique de la construction* cherché par grande entreprise de Belgique. (Salaire max. 1000 fr. belges par mois.) 87

11. Gesucht für den Bau einer Staumauer in Oberitalien *Maschinen-Ingenieur oder Techniker für Montage und Betrieb der maschinellen Anlage. Kenntnis der italienischen Sprache Bedingung.* 88

12. On cherche pour la France *ingénieur spécialiste connaissant à fond la construction des turbines modernes et tout spécialement des turbines hydrauliques à grande vitesse spécifique.* On désirerait en outre quelques années de *pratique industrielle.* Eventuellement *ingénieur-conseil* résidant en Suisse. 89

13. *Elektroingenieure und Techniker mit Erfahrung in Werkstattbetrieb und Betriebsmessungen* in Grossindustrie der Tschechoslowakei gesucht, ebenso *mehrere Ingenieure mit längerer Praxis* auf das Konstruktionsbureau (Motoren, Transformatoren, etc.). 90

[1] Voir croquis de cette gare à la page 147 du *Bulletin technique* de 1921.
[2] Voir croquis de ces quartiers à la page 148 du *Bulletin technique* de 1921.

Lausanne. — Imprimerie La Concorde.