Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 57 (1931)
Heft: 25

Vereinsnachrichten

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: 18.07.2025

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

Comparaison des dépenses budgétaires relatives au réseau routier français et des recettes procurées à l'Etat par la circulation automobile.

Le « Génie Civil » a publié, sous ce titre, dans son numéro du 21 novembre dernier, une analyse d'une intéressante étude faite par le « Bureau permanent international des constructeurs d'automobiles ». Nous en reproduisons les conclusions.

1. En 1910, le nombre d'automobiles existant en France était infime : 53 700, soit moins d'une voiture par 10 km de route. Les dépenses routières étaient cependant loin d'être négligeables, puisqu'elles atteignaient déjà 200 millions de francs-or. Par contre, les recettes recouvrées sur les usagers de la route étaient minimes : la contribution sur les voitures et les chevaux, la taxe sur les transports par voitures publiques, la taxe sur les cycles, etc., rapportaient à peine une dizaine de millions. Les dépenses routières s'inscrivaient donc sans contre-partie appréciable.

2. En 1930, le bilan de la circulation automobile s'établit de la façon suivante :

Nombre de voitures en circulation :	1 520 500	
Montant des dépenses routières . . .	2 456,5	millions
soit	491,26	millions de fr-or
Accroissement des dépenses routières par rapport à 1910, environ . . .	291	millions de fr-or
Recettes recouvrées sur la circulation automobile	2 982,380	millions
soit	596,476	millions de fr-or

3. On peut conclure de ce qui précède que l'accroissement des crédits affectés à l'entretien, à la réfection et à la construction du réseau routier, n'est pas parallèle à celui de la circulation automobile, celui-ci étant nettement plus rapide que celui-là. Il s'ensuit que l'usure causée aux routes par la circulation automobile est loin d'être aussi grave et onéreuse qu'on le prétend généralement.

4. Les années 1928, 1929 et 1930 marquent d'importants excédents des recettes prélevées sur la seule catégorie des automobiles, par rapport aux dépenses routières : 21 % pour ces deux dernières années, soit respectivement 97 et 105 millions de francs-or.

5. L'amélioration du rendement des impôts provient moins des augmentations successives dont ils ont été l'objet, que de l'accroissement du nombre de véhicules en circulation. Il est donc logique de supposer que toute mesure prise en faveur de la circulation automobile et, en particulier, tout allégement des charges qu'elle supporte, serait marqué par un accroissement des rentrées venant compenser, et au delà, les réductions consenties.

Ces conclusions du Bureau international des Constructeurs d'automobiles, basées sur des évaluations très sérieuses, nous paraissent devoir retenir l'attention des Pouvoirs publics, qui considèrent volontiers l'automobile comme un luxe susceptible d'être imposé, sans inconvénient, d'une façon presque illimitée.

L'architecte ne devrait pas se mêler de construire des meubles.

Nous lisons dans Le Temps *du 27 novembre dernier, sous la signature de M. Léandre Vaillat :*

« La renaissance d'une architecture française, ou plutôt la conscience que nos maîtres à bâtir semblent avoir pris assez tardivement des nécessités de la vie contemporaine, laisse s'accréditer peu à peu cette idée que l'architecte est capable, à lui seul, de construire des édifices et d'en aménager l'intérieur. C'est selon nous une erreur assez grave, dont il est aisé de relever l'indice dans les paquebots récemment construits. Certes il fut nécessaire, pendant un temps, pour réagir contre l'abus d'ornements injustifiés, que constituait pour beaucoup l'art décoratif, d'instaurer une sorte de primauté architecturale, qui n'était qu'un rappel à l'ordre des tracés régulateurs. L'architecture joua en cela le même rôle que le cubisme en peinture. Mais de même que le cubisme ne fut qu'un stade d'organisation, l'architecture ne saurait prédominer que pendant une période de jansénisme esthétique. En aucun cas l'architecte ne devrait se mêler de construire des meubles. Ce n'est pas son affaire. La tradition est constante à cet égard. Ni au dix-septième ni au dix-huitième siècle, auquel nous devons sans cesse nous référer, non pour les copier, mais pour en dégager les principes permanents, l'architecte n'a fait des meubles. Quand il s'y est risqué, il y a lamentablement échoué, témoin Percier et Fontaine, dont les objets mobiliers semblent bons tout au plus à fournir des accessoires aux tableaux néo-antiques du peintre David. Le meuble, rappelons-le, est un intermédiaire entre la muraille et l'être humain. Comme son nom l'indique, il doit être aisément mobile, et garder un aspect agréable dans tous les déplacements qu'on lui impose. »

SOCIÉTÉS

Section genevoise de la Société suisse des ingénieurs et des architectes.

Lettre de la Section genevoise au Comité central de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, à propos de l'attitude de la « Schweizer. Bauzeitung » dans l'affaire de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne.

Au Comité central de la S. I. A.
aux bons soins de M. Brémond, ingénieur,
BERNE

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons pris connaissance avec regret du ton que le rédacteur de la « Schweizerische Bauzeitung » a cru devoir donner, dans un article paru dans le numéro du 31 octobre 1931 de sa revue, en reproduisant, contre ses habitudes et avec des moyens typographiques agressifs, l'article d'un journal politique relatif à une importante question de notre enseignement technique supérieur.

Nous pensons qu'une question de cette importance, qui intéresse toute une région du pays, mérite d'être traitée avec une documentation plus sérieuse et des moyens moins passionnés de la part de l'organe officiel de la S. I. A. *et nous vous demandons d'en faire la remarque personnellement à M. Carl Jegher, en le priant de rappeler, dans un entrefilet de son journal, que son article ne saurait en rien engager la* S. I. A. *comme telle.*

Veuillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

Genève, le 12 novembre 1931.

(signé) *M. TURRETTINI, président.*

Société suisse des ingénieurs et des architectes.

Le volume XXIII de la « Maison bourgeoise en Suisse », consacré à la

Maison bourgeoise dans les cantons de Bâle-Ville (t. III) et de Bâle-Campagne

paraîtra ces prochains jours et les membres de la S. I. A. peuvent se le procurer aux prix de faveur suivants :

Fr. 17.— pour le premier exemplaire.
Fr. 23.— pour chaque exemplaire en sus.
(Majoration pour la reliure : Fr. 8.—)

Le prix de vente en librairie est de Fr. 35.— par volume. Le Secrétariat de la Société saisit cette occasion pour appeler l'attention des sociétaires sur les autres volumes déjà parus qui constituent des étrennes très goûtées. Il espère que beaucoup de membres de la S. I. A. feront usage de la faculté qui leur est offerte, d'acquérir un nombre illimité de ces ouvrages à prix réduit. Livraison exclusivement par le Secrétariat, à Zurich.

Communiqué du Secrétariat.
Extrait du procès-verbal de la séance du Comité central du 13 novembre 1931 à Berne.

1. *Admissions de nouveaux membres.* — Par voie de circulation du 2 au 19 octobre 1931 ont été admis MM. :

Section de Bâle : Appiani, Andrea, ingénieur, Bâle ; Isliker, P., ingénieur-électr., Bâle ; Passet-von Moos, M., ingénieur, Bâle. — *Fribourg :* Carraux, Pascal, ing.-électr., Romont. — *Winterthour :* Wilhelm, Robert, ing.-méc., Winterthour. — *Zurich :* Burckhardt, E.-F., architecte, Zurich ; Fierz, Walter, architecte, Zurich ; Huber-Stoppany, G., architecte, Zurich ; Dick, Max, ingénieur-électr., Zurich ; Schmuziger, F., ingénieur-méc., Zoug.

Dans la séance du 13 novembre 1931 ont été admis MM. :

Section d'Argovie : Anliker, H., architecte, Aarau .— *Bâle :* Sailer, Walter, ingénieur, Bâle. — *Berne :* von Erlach, Alfred, ingénieur, Berne ; Spahr, Robert, ingénieur-électr., Berne ; Roth, M.-F., ingénieur-méc., Berne ; Könitzer, Werner, ingénieur-méc., Berne. — *Fribourg :* Jæger, Emile, architecte, Fribourg. — *Genève :* Hess, Louis, ingénieur civil, Petit-Lancy. — *Lucerne :* Gerber, Franz, ingénieur-méc., Wengen ; Lucchini, Cesare, ingénieur, Lucerne. — *Zurich :* Jenny, Max, architecte, Zurich ; Parnes, Louis, architecte, Zurich.

2. *Protection des titres d'ingénieur et d'architecte.* — Le Comité central prend connaissance du résultat de la conférence du 3 novembre à Berne entre M. le conseiller fédéral Schulthess et la Direction de l'Office fédéral de l'industrie, des arts et métiers et du travail d'une part et une délégation de la S. I. A., de l'E. I. L. et de la E. T. H. d'autre part. Le Comité central décide de préparer en commun accord avec l'Office fédéral de l'industrie, des arts et métiers et du travail un projet d'ordonnance tendant à obtenir la protection des titres d'ingénieur et d'architecte sur la base des dispositions de la nouvelle loi sur la formation professionnelle.

3. *Brochures réclames.* — Le Comité central constate que malgré les avertissements parus dans la « Schweiz. Bauzeitung » du 17 juillet 1926, 30 avril 1927 et 5 octobre 1929 (article Dr Bodmer) différents architectes ont fait imprimer, ces derniers temps, des brochures sur leurs travaux d'architecture financées par les réclames des fournisseurs, installateurs et entrepreneurs. Le Comité central décide d'envoyer à tous les architectes de la *S. I. A.* une circulaire les rendant attentifs au fait que ces brochures sont en contradiction avec les principes et les statuts de la S. I. A.

Zurich, le 1er décembre 1931.

Le Secrétariat.

BIBLIOGRAPHIE

La pratique des traitements thermiques, par *Gérard de Smet*, chef des traitements thermiques à la Compagnie Lilloise des moteurs. Préface de *G. Bouteiller*, chef des Laboratoires et des traitements thermiques aux Etablissements Peugeot Frères. — VIII-132 pages (16×25 cm) 12 figures, 1932. — Broché : 32 fr. — Dunod, éditeur.

Cet ouvrage précis, concis, écrit par un praticien de valeur est une véritable source de renseignements pratiques. La technique ardue des traitements thermiques y est exposée en termes simples, avec le souci constant d'en mettre la compréhension à la portée de tous.

Ci-dessous un extrait de la table des matières de ce volume : L'acier, définition. — Etats de l'acier. — Définition pratique des termes : perlite, ferrite, cémentite, austénite, martensite, troostite, sorbite. — Les essais des métaux.—Choix et réception de l'acier. — Comment on choisit un acier pour un cas déterminé et comment on le traite pour lui faire acquérir les caractéristiques nécessaires à son emploi. — Mesure des températures. — La calorisation. — Les traitements thermiques : cémentation, trempe, revenu, recuit. — Applications. — Aciers pour ressorts. Aciers à outils. — Contrôle après traitements et essais d'atelier.

Theorie der thermischen Messgeräte der Elektrotechnik, von *Dr. Ing. Johannes Fischer.* — Mit 30 Abbildungen, 156 Seiten. Lex. 8°, 1931. Geh. RM 13.— in Leinen geb. RM. 14,50. — Ferdinand Enke-Verlag, Stuttgart.

Exposé, très bien fait, des principes des instruments de mesures électro-thermiques, à l'usage des constructeurs et des usagers de ces instruments. En voici la table des matières :

I. Kennzeichnung der thermischen Messgeräte. — II. Grundlagen. — III. Das stromdurchflossene Thermoelement. — IV. Das Bolometer. — V. Das Hitzdrahtluftthermometer. — VI. Das Hitzdrahtgerät. — VII. Das Thermokreuz. — VIII. Der Einfluss des Peltiereffektes. — IX. Thermische Produktenmesser, besonders thermoelektrische Wattmeter. — X. Einige experimentelle Erfahrungen.

Premier Annuaire téléphonique suisse. Berne : Breitenrainstrasse, 97.

La nouvelle édition (1931-32, 20e année) de cet excellent recueil tient compte de toutes les modifications qui ont été opérées ou qui le seront à brève échéance par suite de l'installation de stations centrales automatiques.

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 25.75 — Telegramme : INGENIEUR ZÜRICH

Gratuit pour tous les employeurs.

Nouveaux emplois vacants :

Maschinen-Abteilung.

603. *Maschinen-Ingenieur* für selbständ. Konstruieren, Berechn. und Fähigkeit zur Kombination v. Werkzeugen für Bau v. Automaten. Kein festes Gehalt dagegen 5 % Beteilig. v. d. Verwertung d. Patent- und Lizenzrechte. Deutsche Schweiz.

607. *Ingenieur* od. Techniker mit gross. prakt. und theoret. Erfahrung im Vor- und Nachkalkulationswesen. Deutsche Schweiz.

609. *Chemiker* für Analysierung der Rohmaterialien und Fertigprodukte. Ueberwachg. des Ofenbetriebes. Deutsch und französ. Dauerstelle. Schweiz.

479. Dipl. *Maschinen-Ingenieur* E. T. H. mit Erfahrg. in Papierfabriken, als Schichtenwerkführer. Nordwestschweiz.

583. *Technicien-mécanicien*, dipl. Suisse romand sachant l'allemand, expérimenté dans le domaine des installations eau et gaz ou chauffage central, surtout branche sanitaire. Suisse romande.

613. dipl. *Kälte-Ingenieur* Spezialist zur Bearbeitg. wissenschaftl. techn. Fragen, gute Kenntn. im allg. Maschinenbau. Techn. engl. in Wort und Schrift verl. französ. Kenntn. Deutsche Schweiz.

615. *Elektro-Ingenieur* od. Techniker mit grosser Erfahrg. auf wärmetechn. Instrumente. Ostschweiz.

617. Jung. *Maschinen- od. Elektro-Ingenieur* für Betriebsstelle nach Uebersee. Alter 26-30 J.

493. *Maschinen-Ingenieur* dipl. E. T. H. der über gewisse in der Praxis erworbene Kenntnisse verfügt und erstklass. Referenzen anzugeben in der Lage ist. Französ. Importhaus der Metall-Maschinen- und Elektrizitätsbranche in China.

561. *Ingénieur* ou technicien très au courant du chauffage central et de la ventilation, sachant bien dessiner, travaux de projets, devis etc., connaiss. du français à fond. Urgent. Lyon.

581. Jüng. *Ingenieur* od. Techniker erfahrener Kalkulator, mit mehrjährig. Praxis in neuzeitl. Akkordkalkulationsmethoden, für Maschinenfabrik. Schweiz.

583. Technicien dipl. Suisse romand, sachant l'allemand, expérimenté dans le domaine des installations sanitaires, eau et gaz ou chauffage central. Age 30 ans max. Situation stable. Suisse romande.

597. *Technicien-électricien* expérimenté, comme chef de centrale pour nouvelle usine hydro-électrique de 8000 ch, 35 000 V. Syrien.

Bau-Abteilung.

1136. *Ingenieur* mit spez. Praxis in Eisenbau (Schweizer) Deutsche Schweiz.

1142. Gewandt. *Eisenbeton-Techniker* -Zeichner 20-25 J. erw. Maschinenschreiben Deutsch und französ. Sofort. Kt. Bern. Ing. Bureau.

1156. *Ingénieur* suisse dipl. Ecole d'ing. Lausanne ou E. T. H. ayant pratique des projets de béton armé. Age 25-30 ans. Bureau d'ing., bords lac Léman.

1136. *Ingenieur* mit spez. Praxis in Eisenbau (Schweizer) Bek. Firma der Schweiz.

Lausanne. — Imprimerie La Concorde.