

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 62 (1936)
Heft: 4

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: 30.06.2025

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

voyageurs, à l'exclusion de tout autre service. Bien des localités secondaires qui, jusqu'à ce jour, n'étaient desservies que par des trains lents omnibus se trouvent maintenant reliées au centre urbain le plus voisin par un véhicule dont les arrêts en gare sont au maximum d'une minute et qui n'est en aucun cas retardé par les transports accessoires (poste, lait, bétail).

On se fera une idée de l'intérêt de tels moyens de communication si l'on songe que les vitesses commerciales des convois-tramways ont passé, sur la ligne Lausanne-Lys-Soleure, de 30 km/h à 48 km/h.

Conçu par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux spécialement pour notre réseau, compte tenu des expériences faites à l'étranger, et construit par la fabrique suisse de locomotives, à Winthertour, et la maison Sulzer frères S. A., l'autorail Diesel fait honneur à notre industrie qui dans ce domaine n'en est plus à ses débuts.

D. BRD.

Plan d'étude du problème des transports.

Voici le plan d'étude que s'est fixé l'« Equipe des transports » du « Centre polytechnicien d'études économiques ».

Preamble.

1° Déterminer la part que les frais de transport représentent dans les prix de revient d'une série de marchandises : type matières premières, produits semi-finis ou manufacturés.

2° Aperçu des répercussions que telle ou telle politique de transports pourrait avoir sur des questions telles que : a) la localisation de l'industrie ; b) la concentration industrielle et le dépeuplement des campagnes.

Première partie. Etude statique.

A. — Analyse faite au point de vue de la collectivité :

1° bilan d'exploitation établi sur la base actuelle ; investissements ; chiffre d'affaires ; nombre d'ouvriers ; salaires payés ; impôts et charges diverses ; charges imposées à la collectivité ;

2° bilan en tant qu'industrie consommatrice : industries fournissant du matériel de transport ; investissements dans ces industries ; chiffre d'affaires ; impôts payés ; nombre d'ouvriers ; salaires payés ;

3° aspects particuliers du problème : défense nationale ; politique sociale.

B. — Analyse faite du point de vue particulier de l'usager :

1° le prix des transports : part représentée par les frais de transport dans les prix de revient. 2° avantages respectifs des divers moyens de transport (résultat de leurs caractéristiques physiques différentes). 3° problèmes particuliers.

C. — Etude systématique des prix de revient.

Etude des différents systèmes européens : Allemagne, Angleterre, Suisse.

Deuxième partie. Etude dynamique.

Evolution aux points de vue quantité et qualité des besoins en moyens de transport. 1° Tendance à la diminution des transports des marchandises pondéreuses.

2° Développement inéluctable des automobiles individuelles.

3° Problème de l'adaptation du matériel de transport suivant les variations du trafic et les évolutions techniques.

4° Tendance à accroître la vitesse des moyens de transport.

Détermination des répercussions des différentes politiques possibles de transports : a) coordination ; b) formules diverses de réglementation générale avec extension de l'idée de service public à tous les modes de transport ; c) politique systématique de transports bon marché.

Essai d'édification d'une théorie pure des systèmes limites :

a) régime de la liberté ; b) régime de la gratuité.

III^{me} Cours supérieur de photogrammétrie, à l'Ecole polytechnique fédérale.

Ce cours sera fait en français. Selon le nombre de participants de langue allemande, les principales conférences pourront être répétées en cette langue. Afin de pouvoir satisfaire aux exigences de tous les participants, ce cours sera divisé

en trois parties. La première qui durera du 16 au 21 mars, donnera une orientation générale sur le domaine de la photogrammétrie, orientation qui sera accompagnée de discussions et de démonstrations. Suivra un bref exposé des méthodes préconisées en Suisse et des expériences réalisées ; la photogrammétrie aérienne et terrestre à l'étranger. Excursions à Dübendorf : Service aérien du cadastre, et à Heerbrugg : Maison Wild.

La deuxième partie, du 23 mars au 9 avril comprendra les cours proprement dits, traitant des sujets suivants : Théorie de l'autographe Wild ; restitutions ; triangulation aérienne ; redressements. Principes de la photogrammétrie terrestre. Théorie des erreurs de la photogrammétrie terrestre et aérienne. Les appareils modernes de prise de vues et de restitution ; exercices en groupes ; disposition d'un réseau de vol pour le levé d'un territoire déterminé.

Au cours de la troisième partie, d'une durée de 4 semaines (entre le 14 avril et la mi-juillet) seront exécutés, en groupes de 6 participants, des travaux pratiques en campagne et aux appareils de restitution et de redressement. Etude et réglage de ces appareils.

Pour tous renseignements ainsi que pour les inscriptions qui seront reçues jusqu'au 29 février, on est prié de s'adresser à M. le prof. Dr M. Zeller, Institut de photogrammétrie de l'Ecole Polytechnique fédérale, à Zurich.

SOCIÉTÉS

Société suisse des ingénieurs et des architectes.

Extrait du procès-verbal de la séance du Comité central du 6 décembre 1935.

1. Admissions de nouveaux membres.

Par voie de circulation du 18 septembre au 29 octobre 1935, ont été admis comme nouveaux membres :

			Section
Lüthi Otto	Bau-Ing.	Schaffhausen	Schaffhaus.
Gsell Werner	»	Kreuzlingen	Thurgau
Strehler Eugen	Elektr.-Ing.	Rüschlikon	Zürich

Par voie de circulation du 9 au 23 novembre 1935, ont été admis comme nouveaux membres :

Oehler R. J.	Elektr.-Ing.	Aarau	Aargau
Schaffner Ernst	Kulturing.	Basel	Basel
Acatos Mark	Architekt	Bern	Bern
Gnægi Albert	»	Bern	Bern
Kissling Otto	Bauing.	Bern	Bern
Schmid Walter	»	Bern	Bern
Fossati Andrea Dr	»	Chiasso	Tessin
Buetti Jvo	ing.-rural	Muralto-Locarno	Tessin
Bajardi Renzo	ing.-civil	Lugano-Massag.	Tessin
Jauch Emil	Architekt	Lugano	Tessin
Mörkofer Willi	»	Langenthal	Thurgau
Rigateau Lucien	architecte	Paris	Vaudoise
Schobinger Maurice	»	Paris	Vaudoise
Bourgeois Edg. J.	ing.-chim.	Lausanne	Vaudoise
Sulger Adolf	Masch.-Ing	Kilchberg	Zurich

Dans la séance du Comité central du 6 décembre 1935, ont été admis

Durheim Hans Hugo	Elektr.-Ing.	Bern	Bern
Furrer Willi	»	Bern	Bern
Hunger Robert	Bau-Ing.	Chur	Graubünd.
Breyer Carl	Architekt	St-Gallen	St-Gallen
Müller Oskar	»	Goldach	St-Gallen
Ott Emil E.	Masch.-Ing.	Schlieren	Zürich
Giovannini Pietro	architetto	Lugano	Tessin
Montorfani Giovanni	»	Lugano	Tessin

Démisions.

Hopp Ludwig	Bau-Ing.	Konstanz	Basel
Revilliod G.	architecte	Paris	Genève
Grunholzer Ul.	ing.-mécan.	Genève-Givrins	Genève
Comte Arnold	»	Genève	Genève
Müller E.	Forsting.	Müri-Bern	Valais
Bartholdi E.	Kreising.	Winterthur	Winterthur

Décès.

Wenk Otto	Architekt	Basel	Basel
Gerster Albert	»	Bern	Bern
de Schaller Romain	»	Fribourg	Fribourg
Charbonnier E.	ing.	Genève	Genève
Vaucher A.	ing.-mécan.	Genève	Genève
Koch Valentin	Architekt	St-Moritz	Graubünd
Dellenbach Ed.	architecte	Neuchâtel	Neuchâtel
Couchepin R.	ing.-électr.	Lausanne	Vaudoise
Meyer Siegfried	Elektr.-Ing.	Luzern	Waldstätte
Meier Conrad	Masch.-Ing.	Winterthur	Winterthur
Gubler-Künzli F.	Architekt	Zürich	Zürich
Ulrich P. (Ehrenmit.)	Architekt	Zürich	Zürich

2. *Code d'honneur.* Le projet révisé est examiné et approuvé. Ce projet sera remis sous peu aux sections avec le projet de modification des statuts actuellement en discussion auprès du Comité central.

3. *Création de possibilités de travail.* Le C. C. prend connaissance de différentes démarches entreprises par les sections et par le secrétariat. En même temps qu'en Suisse une action identique doit être poursuivie activement à l'étranger. Le C. C. prend connaissance du résultat de plusieurs démarches entreprises dans ce but auprès de nos autorités et d'autres associations intéressées à cette question.

4. *Société auxiliaire pour l'Institut d'organisation industrielle.* M. A. Walther, privat-docent à Zurich, est désigné comme représentant de la S. I. A., au sein de cette société.

5. *Commission des ingénieurs du béton armé de la S. I. A.* Afin d'élucider différentes difficultés qui se sont présentées dans l'application du nouveau tarif d'honoraires des ingénieurs de la S. I. A., le C. C. charge la commission suivante d'examiner la question :

R. Eichenberger, ingénieur, Berne, président, R. Näf, ing., Zurich, A. L. Dentan, ing., Genève, O.-F. Ebbell, ing., Bâle, E. Maier, ing., Schaffhouse, C. Oyex, ing., Lausanne, H. Scherer, ing., Lucerne, W. Versell, ing., Coire, A. Wickart, ing., Zurich.

6. *Exposition nationale suisse, 1938, à Zurich.* Le C. C. délègue MM. A. Walther et H. Näf, à Zurich, comme représentants de la S. I. A. au sein de la grande commission de l'exposition.

Zurich, le 11 janvier 1936.

Le Secrétaire.

Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

Aide aux ingénieurs, architectes, techniciens et dessinateurs au chômage¹.

Les lecteurs du « Bulletin technique » ont été renseignés par le numéro 22 du 26 octobre 1935, sur les démarches faites auprès des autorités par le Comité de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes, en vue de créer un bureau d'entr'aide technique (B. E. T.).

Le Conseil d'Etat a adopté, dans sa séance du 16 décembre 1935, le projet présenté par la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes créant un Bureau d'entr'aide technique en faveur des ingénieurs, architectes, techniciens et dessinateurs en chômage. Les frais seront à la charge des pouvoirs publics.

Pourront être occupés dans ce bureau les Vaudois remplissant les conditions voulues et habitant dans le canton, ainsi que les Confédérés domiciliés régulièrement dans le canton au moins depuis le 1^{er} janvier 1932.

Les chômeurs qui désirent bénéficier de cette action de secours doivent d'abord s'inscrire au Bureau cantonal de placement et de chômage, à Lausanne, rue Ch. Vuillermet 5 (Cité). Ils pourront ensuite s'adresser au Bureau d'entr'aide technique, Place Chauderon 3, qui les renseignera sur les conditions d'admission.

¹ Ce communiqué figurait dans la « forme » de notre dernier numéro, mais il en a été sorti, à notre insu, au moment de la mise sous presse, en suite d'un incident survenu dans notre imprimerie, en l'absence de son chef. — Réd.

« La parole est aux architectes... »

Causerie de M. J. P. Vouga, architecte.

Que doit être la profession d'architecte et qu'est-ce que la véritable architecture moderne dans notre pays ? Telles sont les questions auxquelles le conférencier se plut à répondre.

Ce qui se construit de nos jours est généralement laid. Faut-il en conclure que l'architecte erre et tâtonne ? Non, mais plutôt que la profession véritable de l'architecte est méconnue. Il y a actuellement un fossé entre le vrai architecte et le public.

On poursuit avant tout en construisant un but spéculatif et l'artiste que doit rester un architecte est devenu gênant. On s'adresse à lui, non plus avec l'idée de trouver un homme de goût, mais bien un bon organisateur et un bon comptable.

Quiconque a mis de l'argent dans une affaire veut imposer sa manière de voir. Il s'ensuit des compromis regrettables. Certes, la maison doit être le reflet de la personnalité et des occupations de son propriétaire, mais cette adaptation doit se faire « au travers » de l'architecte qui signera son œuvre et la considérera comme sa propriété intellectuelle. S'il se plie aux fantaisies de son client, le risque de tomber dans la banalité sera grand. Trop souvent l'architecte n'est plus bon qu'à la surveillance des travaux et à l'élaboration des mémoires.

Il ne faut pas en conclure que l'architecte doit être un dilettante dépourvu de sens pratique. Bien au contraire, il devra réagir en face de cet état de choses en ne restant pas sourd aux attraits qu'offrent les progrès faits au cours de ces dernières années dans la technique du bâtiment (entre autres : béton armé, chauffage central à distance, vitrage à guillotine, pavés de verre, développement des applications de l'électricité, briques et faïences nouvelles, isolants thermiques et phoniques, etc., etc.).

Avant ces découvertes, les maisons disparaissaient sous les décorations et les stucs. Il s'est produit, de nos jours, une réaction qui a conduit au dépouillement complet et au formalisme de la ligne horizontale et du mur vide. Cette nouvelle architecture s'est vue vouée, à ses débuts, à l'internationalisme et l'on crut à tort, qu'un même type de maison pourrait convenir à tous les pays.

Chez nous, que s'est-il passé ? Le confort dans l'aménagement intérieur des immeubles n'a pas été rejeté, bien au contraire. Par contre, bien souvent, la construction elle-même de nos maisons est restée vieille. L'architecte a abandonné le vrai fil conducteur. Au lieu de situer le problème sur le plan artistique en étudiant l'architecture des formes, il s'est borné à étaler le luxe dans les appartements.

Dans la création d'un style nouveau il faut en appeler à la vraie tradition, en ne prenant pas pour traditionnelles les demeures du siècle dernier, d'un style suranné, mais, bien au contraire, en s'inspirant des maisons de nos villages et des clochers de nos anciennes églises.

Allier le charme de la fantaisie à la logique du béton armé ; satisfaire la raison tout en frappant le sens en adaptant aux sites nos habitations. Ce n'est qu'à cette condition que les œuvres susciteront à nouveau quelque émotion architecturale.

Les effets d'une telle conception se feront sentir, entre autres, dans l'habitation proprement dite qui, des différents casiers qu'elle comportait par suite de l'existence des murs de refend, prendra le caractère d'une installation souple et vivante que chacun aménagera à sa guise. A l'exception de la chambre à coucher, de la cuisine, de la salle de bain, le plan ne sera plus imposé. L'escalier ne sera plus dans une cage, mais conservé à l'intérieur pour ses propriétés esthétiques. De larges baies permettront de jouir de l'air et de la verdure. Les terrasses, à l'opposé des anciens balcons trop étroits, ne feront qu'un avec les pièces.

En ce qui concerne la façade, il faut abandonner le « camouflage » qui montrait sous un aspect symétrique l'extérieur d'une habitation où les pièces n'avaient rien de régulier. Revenons aux lignes simples, aux toits à deux pans sans lucarne.

Voici, en quelques lignes et fort abrégées, les idées émises par M. Vouga qui termina son exposé en notant qu'il fallait le concours de tous pour faire comprendre au public qu'il n'aura qu'à se féliciter de faire appel, pour l'étude et l'élaboration des plans des immeubles et des villas, à des architectes