

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 67 (1941)
Heft: 11

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: 22.01.2025

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

1000, 2000 et 3200 kVA pour l'Etat libre d'Irlande, d'autres transformateurs pour la France, la Suède, la Turquie, la Norvège et le Portugal, ainsi que des installations de réglage automatique pour la Belgique et l'Afrique du Sud.

H. W.

ASSOCIATION SUISSE POUR LA NAVIGATION DU RHONE AU RHIN

Section vaudoise.

Assemblée générale annuelle.

La section vaudoise de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin a tenu son assemblée générale annuelle le samedi 24 mai, à Lausanne, sous la présidence de M. le professeur A. Paris.

Les rapports relatifs à la gestion et à l'activité de la section durant ces dernières années marquent de manière réjouissante l'intérêt croissant que suscite la navigation fluviale auprès du public. L'effectif de la société a considérablement augmenté à la suite de l'effort de propagande poursuivi sans relâche par les promoteurs du mouvement. L'attitude des autorités fédérales, cantonales et communales permet aujourd'hui d'être optimiste.

La situation générale actuelle n'est pas étrangère aux succès remportés et il est peu de milieux qui contestent aujourd'hui encore le grand intérêt que notre pays retirerait d'une seconde liaison à la mer. Celle-ci une fois réalisée jusqu'au Léman, le haut Rhin et l'Aar étant par ailleurs rendus navigables et reliés au bassin du Danube, la création du dernier chaînon du canal transhelvétique, soit le canal d'Entreroches s'imposera comme une nécessité. Le développement de la navigation fluviale tant au nord qu'au sud aura à ce moment-là atteint un tel développement qu'au trafic intérieur viendra s'ajouter un trafic de transit dont l'importance assurera largement la rentabilité du canal transhelvétique.

C'est là la manière de voir des dirigeants de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin. M. Studer, ingénieur, président central, fit à ce propos devant les membres de la section vaudoise un exposé fixant avec clarté la tâche qu'il convient d'entreprendre sans plus tarder. C'est sur l'aménagement du Rhône jusqu'au Léman qu'il convient dès à présent de concentrer les efforts de l'Association. Cette liaison Léman-Méditerranée ne suscite en Suisse aucune opposition ; elle peut être dès maintenant considérée comme un but réalisable et constitue à elle seule une œuvre déjà considérable. Le 14 juin, à Neuchâtel, aura lieu une grande et première manifestation de propagande à laquelle ont été conviés les autorités et tous les milieux intéressés ; cette rencontre marquera le début d'une action que l'Association entend dès aujourd'hui mener avec des moyens nouveaux.

Un secrétariat permanent va être constitué à Neuchâtel. Les tâches essentielles de la personne qui sera appelée à le diriger seront la direction de la propagande et l'organisation des études de mise au point des projets techniques et des dossiers économiques relatifs à l'aménagement du canal dans son

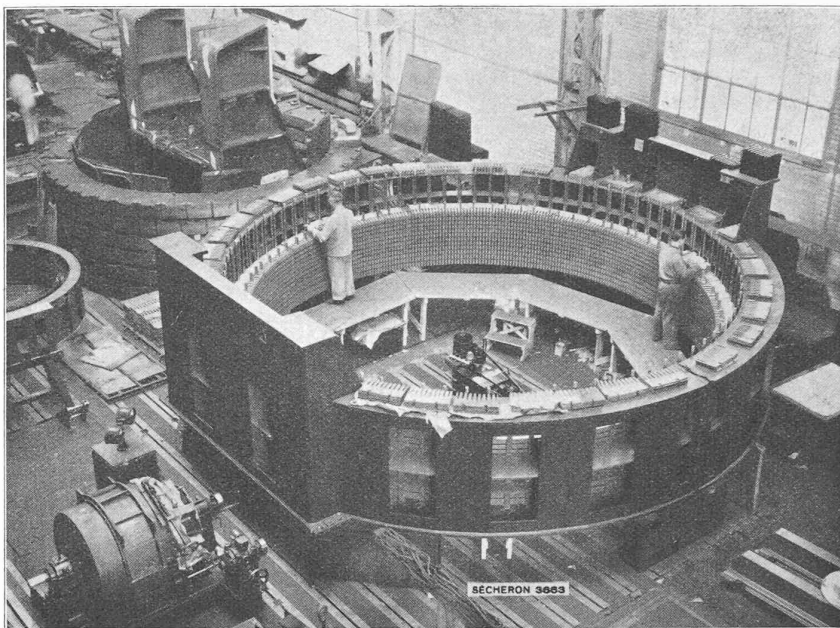


Fig. 2. — Hall de montage et d'essais des grandes unités aux Ateliers de Sécheron. Au premier plan : stator de l'un des alternateurs du Verbois ; au second plan : anneaux polaires et pont supérieur.

ensemble. A cet effet, on devra solliciter le concours de spécialistes techniciens, économistes et juristes. Des dépenses importantes devront être engagées. Les frais du Secrétariat s'élèveront à 2000 fr. par mois environ et le prix des études à faire est de l'ordre de 500 000 fr¹. Pour obtenir les capitaux nécessaires, l'Association compte, par une propagande organisée sur des bases nouvelles, augmenter considérablement le nombre de ses membres. La Confédération, les cantons et les communes seront sollicités. Les sections de l'Association apporteront leur contribution financière. C'est ainsi que, répondant à l'appel du Comité central, la section vaudoise, dont la fortune s'élève à 25 000 fr., décida, au cours de cette assemblée, de verser en avance au compte du Secrétariat central la somme de 3000 fr.

Le rapport présidentiel, les comptes de la section, la réélection du comité qui fut confirmé dans ses fonctions, la question de la création du Secrétariat central étaient les principaux objets à l'ordre du jour de cette assemblée qui laissa l'impression nette que la cause de la navigation fluviale avait fait de nouveaux et importants progrès. M. le professeur A. Paris clôtura cette manifestation par un exposé intitulé « Accés au Léman et ports de la rive suisse ». La place nous manque pour entrer ici dans le détail de cet intéressante conférence ; nous espérons avoir l'occasion de revenir sous peu dans nos colonnes sur les problèmes techniques que pose la construction du canal du Rhône au Rhin. Pour l'instant, souhaitons que la dite Association et plus particulièrement la section vaudoise trouve, pour la réalisation de son plan d'action, les appuis qu'elle mérite auprès du public, des milieux techniques et des autorités².

D. BRD.

¹ La Section vaudoise serait heureuse de pouvoir proposer un candidat bilingue et expérimenté à ce poste de secrétaire central. Le titulaire, dont les occupations rayonneront sur la Suisse entière, aura son centre d'activité en Suisse romande.

² Rappelons qu'en date du 14 mai 1941, le Conseil fédéral prit une décision tendant à la reprise des pourparlers avec la France au sujet de l'aménagement du Rhône.

BIBLIOGRAPHIE

Les carburants de remplacement, par H. Vuilleumier, ingénieur. — 250 p. et nombreux dessins et photographies. Ed. de la Revue automobile, Berne 1941:

En première partie de son ouvrage, sous le titre « Notions utiles », M. Vuilleumier développe en vingt-cinq pages les données fondamentales qu'il convient d'avoir à la mémoire si l'on veut aborder utilement l'étude des chapitres suivants. (Bref aperçu de thermodynamique, cycle des divers moteurs, les combustibles, rappels de physique et de chimie, etc.)

L'auteur passe en revue ensuite tous les carburants liquides, aussi bien carburants naturels que carburants de synthèse, il précise leurs origines, caractéristiques et propriétés. Puis il en vient aux carburants gazeux et enfin aux carburants solides. L'étude de ces derniers et l'examen détaillé du fonctionnement des gazogènes occupent la plus grande partie de l'ouvrage, dont les derniers chapitres sont consacrés à la description de quelques appareils et machines du marché suisse (gazogènes au gaz de bois, à bois, au carbure de calcium, etc.).

Il faudrait, pour être complet, citer encore les nombreuses pages que l'auteur consacre aux appareils accessoires, aux véhicules électriques, à la transformation des moteurs, à la conduite et à l'entretien des machines, etc.

Ce petit volume vient à son heure et sera sans doute très apprécié, non seulement des spécialistes, mais de tous ceux qui, à un titre quelconque, s'intéressent au problème des carburants de remplacement.

D. BRD.

COMMUNIQUÉ

A l'expiration du délai fixé, le 15 mai, 27 projets nous étaient parvenus pour le concours organisé en vue de la construction du pont sur le Rhône et l'Arve, de la ligne de raccordement à Genève.

La décision du jury doit être attendue pour la seconde moitié du mois de juin.

Berne, le 23 mai 1941.

Direction générale
des Chemins de fer fédéraux, Berne.



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

Emplois vacants :

Section mécanique.

389. *Technicien constructeur*. Etablissement de plans de machines existantes et leur transformation. Machines textiles. Suisse romande.

391. *Contremaître*. Grande fabrique de la branche mécanique, Nuremberg (Bavière), Allemagne. Connaissance de la langue indispensable.

393. *Contremaître*. Outillage. Industrie horlogère. Grande fabrique de la branche mécanique, Nuremberg (Bavière), Allemagne. Connaissance de la langue indispensable.

397. *Technicien de fabrication*. Appareils en cuivre, aluminium et acier inoxydable. Entreprise industrielle de moyenne grandeur. Suisse centrale.

399. *Technicien en chauffage*. Suisse orientale.

403. *Jeune technicien électricien ou dessinateur électromécanicien*. Installations d'éclairage électrique et installations téléphoniques. Nord-ouest de la Suisse.

405. Quelques jeunes *dessinateurs mécaniciens*, éventuellement *techniciens mécaniciens*. Mécanique générale et chaudières. Fabrique de machines de Suisse orientale.

407. *Jeune technicien en chauffage central*. Elaboration de petits projets en chauffage et leur exécution. Entreprise de chauffage central à Rottwil (Wurtemberg), Allemagne. Connaissance de l'allemand indispensable.

409. *Jeune ingénieur ou technicien électricien*. Calculs et banc d'essais. Fabrique de moteurs du nord-ouest de la Suisse.

411. *Jeune ingénieur chimiste ou technicien chimiste*. Aluminium et alliages. Essais mécaniques. Nord-ouest de la Suisse.

413. *Technicien en chauffage*. Projets et exécution. Branche sanitaire. Zurich.

415. *Dessinateur technique*. Tableaux de distribution. Suisse orientale.

417. *Jeune technicien mécanicien*. Mécanique générale. Construction. Entreprise industrielle du nord-ouest de la Suisse.

421. *Dessinateur*, éventuellement *technicien constructeur*. Constructions métalliques et travaux de serrurerie. Ateliers de construction de Suisse orientale.

423. *Ingénieur diplômé*, ayant environ deux à quatre ans de pratique, officier de l'armée suisse, parlant l'allemand et le français. Suisse centrale.

425. *Technicien constructeur diplômé*. Mécanique de précision ou électrotechnique, courant faible. Bureau de construction. Suisse romande.

427. Plusieurs *physiciens et techniciens électriciens*. Haute fréquence, courant faible et technique des mesures par procédé optique. Travail de laboratoire et fabrication. Importante entreprise de l'Allemagne orientale. (Connaissance de la langue nécessaire.)

429. *Technicien mécanicien*, éventuellement *dessinateur mécanicien*. Suisse orientale.

431. *Jeune technicien de fabrication*. Entretien et fabrication des moteurs Diesel. Exploitation de centrales Diesel. Age, environ 26 ans, de préférence célibataire, bonnes connaissances d'anglais. Indes britanniques.

433. Quelques jeunes *techniciens électriciens*. Haute fréquence et courant faible. Projets et construction. Age jusqu'à 32 ans. Suisse centrale.

437. *Jeune chimiste*. Assistant du chef de la section brevets. Bonne connaissance des langues allemande, française et anglaise indispensable, connaissance de la langue italienne désirable. Entreprise industrielle de Suisse romande.

439. *Dessinateur-mécanicien*. Mécanique générale. Fabrique de machines du nord-ouest de la Suisse.

441. Deux jeunes *dessinateurs mécaniciens*. Suisse orientale.

445. *Jeune technicien électricien*. Construction d'appareils électriques. Fabrique de machines de Suisse orientale.

447. *Dessinateur mécanicien*. Mécanique générale et installations de transport. Fabrique de machines de Suisse centrale.

Sont pourvus les numéros, de 1940 : 485, 651 ; de 1941 : 117, 155, 175, 191, 239, 335, 341, 377, 383.

Section du bâtiment et du génie civil.

614. *Technicien en génie civil*. Béton armé, routes et canalisations. Travail de bureau et de chantier. Bureau d'ingénieur de Suisse centrale.

626. *Dessinateur en bâtiment*. Plans de détail. Bureau d'architecte du nord de la Suisse.

632. *Technicien ou dessinateur en bâtiment*. Travail de bureau. Expérience du chantier désirée. Suisse orientale.

634. *Jeune technicien ou dessinateur en bâtiment*. Bureau d'architecte, voisinage de Zurich.

638. *Ingénieur civil ou technicien en génie civil*. Chantier, direction de travaux de fortification, bétons et terrassements. Installations de chantier. Suisse romande.

640. *Jeune technicien ou dessinateur en bâtiment*. Bureau d'architecte des Grisons.

644. *Dessinateur technique*. Béton armé. Travaux militaires.

650 a) *Ingénieur civil*. Génie civil en général et travaux hydrauliques.

b) *Ingénieur civil*. Tunnels. Grande entreprise de construction de Suisse romande.

652 a) *Ingénieur civil ou technicien en génie civil*. Chantier. En qualité de conducteur de travaux. Connaissances de la langue italienne désirable, mais pas indispensable.

b) *Technicien en génie civil*. Chantier, levers de terrain et piquetages ; remplaçant du conducteur de travaux.

c) *Technicien en génie civil*, éventuellement *technicien géomètre* ; piquetages, profils et levers de terrain. Chantier à la montagne. Suisse méridionale.

654. *Jeune géomètre ou ingénieur rural*, éventuellement *candidat géomètre* ayant terminé ses études ; travaux de triangulation et plans d'ensemble ; travaux d'améliorations foncières. Bureau technique de Suisse centrale.

658 a) Plusieurs *ingénieurs constructeurs*. Charpentes métalliques, calculs.

b) *Dessinateurs en construction métallique*. Importants ateliers de constructions métalliques à Linz sur le Danube (Allemagne). Connaissance de la langue allemande nécessaire.

664. *Technicien en bâtiment*. Chantier et bureau. Entreprise du canton d'Argovie.

666. *Dessinateur*. Bureau d'architecte du canton de Glaris.

668. *Technicien en bâtiment*. Elaboration des plans de maisons d'habitation et bâtiments industriels, chantiers. Bureau d'architecte de Suisse centrale.

Sont pourvus les numéros, de 1940 : 612, 622, 624, 716, 724, 892 ; de 1941 : 346, 356, 398, 438, 474, 478, 486, 490, 516, 524, 548, 558, 560, 562, 568, 596, 598.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.