Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **60 (1934)**

Heft 6

PDF erstellt am: **02.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

CHRONIQUE GENEVOISE

Grâce à la bienveillante autorisation de notre confrère « Das Werk », nous avons la bonne fortune de pouvoir reproduire les originales et élégantes « Chroniques genevoises » que M. Arnold Hœchel, *architecte, donne régulièrement à ce périodique. Réd.*

Il y a chalet et chalet.

La polémique ne chôme pas dans notre bonne ville de Genève.

Le Conseiller d'Etat, chargé du Département des travaux publics, qui est M. *Braillard*, architecte *FAS*, vient de prendre une décision qui a tout l'effet d'un bâton dans une fourmilière ! Le cas est très simple : M. P., fonctionnaire fédéral, achète à M. Boissonnas, photographe, un terrain situé à proximité du chalet de M. Boissonnas. Ce dernier grève cette parcelle d'une servitude n'autorisant que la construction d'un chalet. Les services du Département n'autorisent pas la construction prévue.

Il est probable que la majorité de la population et la plupart des amis politiques du chef du Département des travaux publics trouvent les chalets « suisses » très sympathiques, ce qui ne veut pas dire que M. Braillard n'ait pas raison. Nos lecteurs connaissent notre opinion sur ce mode de construction coûteux, d'un entretien onéreux dans notre climat et dont l'aspect de postiche défigure le caractère de notre campagne genevoise. Dans la proposition faite à M. P., on s'est inspiré du chalet jurassien ou chablaisien dans lequel l'utilisation de la lame de bois verticale est courante et dont la silhouette se rapproche beaucoup du type le plus ancien de nos fermes genevoises. C'est un chalet « genevois », si l'on peut dire, de ligne sobre et qui ne dépare pas le site.

Nous craignons seulement que le chef du Département des travaux publics n'ait oublié que la culture artistique de presque tous nos politiciens n'a pas dépassé une vague sentimentalité qui ne supporte pas de pareille leçon. Il faut une longue et habile préparation de l'opinion publique pour faire admettre sans trop de récrimination des mesures de cet ordre à moins que l'on ne se sente la poigne suffisante pour passer outre. Les événements diront bientôt si le Village suisse de l'Exposition nationale de 1896 continuera ou non sa maléfique influence à Genève.

La Vieille Ville.

Dans une récente interpellation au Conseil municipal, la question de l'aménagement de la Vieille Ville a réapparu. On sait que les autorités municipales avaient approuvé un plan [1] basé sur les études de MM. *Guyonnet*, *Garcin*, *Blondel* et *Roche*. Depuis lors, de nouvelles études ont été entreprises par M. *Bodmer*, directeur du service d'urbanisme, et M. *A. Olivet*, architecte. Ces deux derniers projets diffèrent en certains points importants du projet officiel. Un quatrième projet, basé sur les indications du nouveau chef du Département des travaux publics, est, paraît-il, à l'étude. Nous en donnerons connaissance sitôt qu'il sera rendu public.

Les requins de la profession.

Un certain M. *Jean Schuler* qui s'était établi à Genève comme ingénieur-conseil (?) avait demandé par voie d'annonce des dessinateurs-architectes. Par la période de crise actuelle, il n'eut aucune peine à récolter de nombreuses offres. Pour décider quel serait le plus capable, il ouvrit un concours bénévole entre les concurrents ; le sujet proposé était une maison de rapport sur un terrain prétendument imaginaire. M. E. Dubois, qui fut engagé, pour très peu de temps d'ailleurs, constata que son projet, signé par M. Jean Schuler, avait été présenté à une société immobilière pour un terrain dont la situation et le nivellement correspondaient exactement à celui imaginé par M. Schuler.

Un procès s'ensuivit dont voici le résultat :

« Attendu que les actes délictueux commis par Schuler tombent sous le coup des articles 12 et 36 de la loi sur la concurrence déloyale du 2 novembre 1927 ;

» qu'en apposant sa signature sur des projets de construction dont il n'était pas l'auteur et sur lesquels il n'avait aucun droit, il a formulé des allégations inexactes, allégations manifestement contraires à l'élémentaire bonne foi que l'on est en droit d'exiger en affaire ;

» attendu que les actes délictueux relevés à la charge de Schuler, en raison du préjudice matériel et moral qu'il a causé au plaignant, mais en raison surtout du procédé inqualifiable que Schuler n'a pas hésité à employer pour les commettre ;

» qu'ainsi, recourant à une véritable supercherie, il a réussi à se procurer sans bourse délier, en faisant miroiter un engagement à des architectes sans travail, des plans qu'il savait devoir utiliser pour son profit personnel, qu'il n'est pas exagéré de dire que de tels agissements se caractérisent par une véritable escroquerie intellectuelle. »

M. Jean Schuler, qui n'a pas jugé opportun de comparaître, est condamné par défaut à 1000 fr. d'amende — convertibles en emprisonnement en cas de non paiement — et à 15 jours de prison avec sursis pendant trois ans. HL.

DIVERS

La vitesse des trains électriques.

Nous lisons dans L'Electrique, *organe de l'« Union internationale des producteurs et distributeurs d'énergie électrique » :*

Les constructeurs d'auto-rails dont de nombreux modèles ont été essayés ou mis en service sur les réseaux de chemins de fer de différents pays n'ont pas manqué de faire ressortir les vitesses élevées que l'on peut obtenir pour les rames légères avec ce mode de traction.

Il n'est pas sans intérêt de souligner que, sur ce point, la traction électrique ne le cède en rien à la traction autonome. Nous n'en voulons pour preuve que l'exploit accomplit récemment, entre Paris et Les Aubrais-Orléans, par le train de luxe dénommé « Sud-Express » dont la marche avait été spécialement accélérée à l'occasion du voyage d'études effectué en France par M. Vauguin, président des Chemins de fer fédéraux autrichiens.

Grâce à l'autorisation accordée de porter de 120 à 150 km/h la vitesse limite réglementaire des trains en France, la vitesse commerciale obtenue entre Juvisy et Les Aubrais a été de 125 km/h malgré les difficultés de ce parcours et la perte d'une dizaine de minutes due à des travaux. En particulier, la rampe d'Etampes d'une longueur de 10 km a été franchie en cinq minutes et la vitesse de 133 km/h a été enregistrée à son sommet ; la vitesse de 150 km/h a été atteinte sur 7 km entre Monnerville et Boisseaux et sur 2 km entre Château-Gaillard et Artenay.

Les observations faites au wagon-dynanomètre ont mis en évidence les qualités de souplesse et de puissance ainsi que la rapidité de démarrage et la régularité de marche des locomotives électriques employées par la Compagnie d'Orléans pour la remorque de ses trains rapides.

L'expérience américaine.

L' « American Society of Mechanical Engineers » a institué une commission aux fins d'étudier le retentissement que le nouveau régime économique en vigueur aux Etats-Unis a eu

[1] Ce plan, accompagné de 11 croquis perspectifs, est reproduit à la page 162 du *Bulletin technique* du 27 juin 1931. *Réd.*

sur ce qu'on nomme là-bas les « capital-goods industries », c'est-à-dire les entreprises fabriquant des produits destinés, non à la consommation, mais à la production d'autres objets qui, eux, sont destinés à la consommation. Il s'agit donc, principalement, de la construction des machines et des appareils. La commission en question a exécuté une enquête portant sur 169 établissements de toute grandeur, sis dans cinq villes sélectionnées en vue d'une large répartition géographique et d'une grande variété de produits. Cette enquête, dont les résultats sont publiés dans le numéro de février 1934 de la revue américaine « Mechanical Engineering », a révélé une curieuse similitude de points de vue et d'opinions s'étendant aux cinq villes visées, malgré la diversité de leur situation géographique et de leurs industries.

Voici quelques échantillons des questions posées par les enquêteurs et des réponses qui leur furent faites.

Est-ce que les « codes » (of fair practise) ont provoqué une majoration des frais de production ? 146 réponses sont affirmatives (la majoration variant entre 8 % et 100 %) et 5 « enquêtés » n'ont pas constaté de changement.

Est-ce que les prix de vente ont été majorés dans une mesure suffisante pour compenser cette majoration des frais de production ? Réponses : 68 non, 24 oui.

Le nouveau régime économique institué par le « National Recovery Act » (NRA) et les « codes » a-t-il exercé un effet favorable sur la gestion de votre entreprise ? Réponses : 78 oui, 78 non. « Le NRA ne nous a rien apporté de bon, dit un des interrogés : nos feuilles de paie ont grossi, les impôts sont accrus et il sévit une guerre des prix. »

Etes-vous optimiste, pessimiste ou « neutre » quant à l'avenir ? Réponses : 112 optimistes, 35 pessimistes et 22 « neutres ».

Ecole d'ingénieurs de Lausanne.

Laboratoire d'hydraulique. — Le Conseil d'Etat du canton de Vaud demande au Grand Conseil un crédit de 38 000 fr. pour le laboratoire d'hydraulique de l'Ecole d'ingénieurs. « Solution d'attente qu'il importe de faire aboutir sans plus tarder et qui se présente comme suit : 1. extension des locaux, sous forme d'une annexe de 60 m² ; 2. acquisition d'appareils nouveaux, pour un total de 53 000 fr. ; 3. augmentation du crédit d'exploitation et engagement de personnel nouveau, 4800 fr. »

Deux nouveaux professeurs honoraires. — MM. *A. Dommer*, ex-professeur de Résistance des matériaux et de Constructions métalliques et *L. Maillard*, ex-professeur de Calcul différentiel et intégral.

A propos des vannes-papillon.

Le présent numéro était déjà sous presse quand on nous a appris que la relation de l'accident du « Lac Noir », reproduite à la page 55 de notre dernier numéro, n'est plus conforme à la réalité telle qu'une inspection récente de la conduite litigieuse l'a révélée. Notre collaborateur, M. Du Bois, reviendra probablement sur ce point. Réd.

BIBLIOGRAPHIE

La Maison bourgeoise en Suisse. *XXVme volume.* **Le canton de Vaud.** *IIme partie.* Publié par la Société suisse des ingénieurs et des architectes. Orell Füssli Verlag. 111 pages de texte et 116 planches d'illustrations, sur papier couché.

Cet ouvrage ne le cède en rien à ses devanciers dans cette magnifique collection, tant pour la sûreté et l'élégance de la documentation que pour la richesse des illustrations.

Il est consacré aux régions du plateau vaudois et des vallées du Jura et des Alpes. La rédaction du texte a été confiée à M. *Fréd. Gilliard*, architecte, qui a dirigé aussi l'exécution des relevés et des documents photographiques. Ces relevés sont l'œuvre de M. *R. Delhorbe*, architecte, secondé par MM. *Kues* et *P. Teysseire*, architectes.

Qui est-ce ? La nouvelle liste des automobilistes. Almanach suisse de l'automobilisme. — Edité par la « Revue Automobile », Berne. Un vol. cartonné (11 × 17 cm), de 1100 pages. — Frs. 7.50.

Peu après l'échéance du délai accordé pour procéder à l'échange des plaques d'automobiles, les éditeurs de la « Revue automobile » offrent aux intéressés la nouvelle liste des propriétaires d'automobiles sous une forme nouvelle, comme appendice à *Qui est-ce ?*, almanach de l'automobiliste. Cette nomenclature indique le numéro et la station de 75 000 voitures de tourisme, ainsi que l'adresse exacte du propriétaire. Un excellent almanach de la branche, contenant de nombreuses indications utiles et des tableaux se rapportant à l'exploitation d'une automobile, est combiné avec cette liste. Les caractéristiques sportives, techniques et touristiques de l'année précédente sont récapitulées dans des articles spéciaux. Un lexique renseigne sur les soins rationnels à donner à une voiture et sur le moyen de remédier aux pannes.

Manuel du cimentier, par *Albert Merciot*, ingénieur-conseil. Un volume (12×19), de 208 pages, illustré de 76 gravures, relié pleine toile : 9 fr. Librairie Garnier frères, Paris.

Dans la *première partie*, l'auteur initie longuement le lecteur aux propriétés des chaux, ciments, sables et graviers, de l'eau et des hydrofuges que l'on emploie à la constitution des mortiers et des bétons. Dans la *deuxième partie* il décrit les différents procédés en usage pour l'emploi de ces matières à la fabrication des mortiers et bétons. La *troisième partie* traite des différents travaux que le cimentier peut réaliser avec du mortier et du béton. La *quatrième partie* est consacrée aux principes du béton armé dans le domaine de son exécution. Dans la *cinquième partie* l'auteur cite un grand nombre d'objets que l'on ne fabrique plus actuellement qu'en béton armé. La *sixième partie* est consacrée aux agglomérés qui jouent actuellement un si grand rôle dans la construction sous leurs aspects les plus divers. La *septième partie* qui donne un aperçu sur l'établissement des prix de revient, ne sera pas la moins appréciée par les entrepreneurs. La *huitième et dernière partie* traite de certaines précautions d'hygiène que doivent observer les cimentiers dans l'exercice de leur métier.

Berner Schreibmappe. Buchdruckerei Büchler & Co. Bern.

Ce « buvard », exécuté avec le soin et l'élégance que l'imprimerie « Büchler & Cie » apporte à tous ses travaux, contient un historique de la ville de Berne, rédigé par le Dr Blösch, bibliothécaire municipal, et illustré de plusieurs vues, admirablement reproduites en héliogravure polychrome, de Berne au XVIIme, au XVIIIme siècle et au commencement du XIXme siècle. Enfin, un exposé « Welches Druckverfahren wähle ich ? » tirera de la perplexité les gens qui hésitent dans le choix de l'un ou l'autre des procédés modernes d'impression : typographie, lithographie, offset, etc.

Statistique des chemins de fer suisses. Publiée par le Département fédéral des postes et des chemins de fer. T. LX *1932*. En vente au prix de fr. 10, au Département fédéral des chemins de fer, à Berne.

Cette publication est si familière à tous ceux qu'intéressent nos chemins de fer qu'il serait superflu de la décrire.

Manuel pratique de l'ajusteur-mécanicien, par *E. H. Weiss*, ingénieur des Arts et Manufactures, professeur à l'Ecole Bréguet. Un volume (12×19), de 248 pages, illustré de 180 gravures, relié pleine toile : 9 fr. Librairie Garnier frères, Paris.

Ce petit volume est un manuel et un guide qui sera lu avec profit par l'apprenti, conservé par l'ouvrier exercé et consulté également par l'amateur qui désire s'initier au travail du métal, pour, au besoin, agencer un petit atelier, exécuter lui-même quelques travaux, et se procurer, de cette façon, une utile diversion.

Sans prétendre que ce manuel-guide puisse former des ouvriers extraordinaires, l'auteur espère néanmoins qu'il constituera une base sérieuse et solide, car il expose les éléments essentiels nécessaires à l'ajusteur-mécanicien qui se perfectionnera ensuite par la pratique.

Voir page 6 des feuilles bleues le bulletin de l'Office suisse de placement.

Lausanne. — Imprimerie La Concorde.