Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 70 (1944)
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: 13.07.2025

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

tournante de l'Europe, pourrait bien devenir l'obstacle qu'on évite. Un simple coup d'œil sur un relief de l'Europe centrale permet de constater combien la topographie nous est défavorable : le Jura, les collines du Plateau et les Alpes enfin se dressent comme une série de barrières successives (fig. 1).

A ce propos, il est intéressant de rappeler l'exemple du chemin de fer. Avant 1914, les relations ferroviaires directes de Marseille à Berlin empruntaient notre territoire de Genève à Bâle. Lorsque ce trafic international reprit après 1918, il ne pénétra plus en Suisse et fut dirigé sur la ligne française, parallèle au Jura, Besançon—Belfort, dont le tracé est plus régulier.

* * *

La route doit être fonction de la voiture, du perfectionnement de ses organes, de ses possibilités de vitesse.

Ce qu'on sait déjà de l'auto de demain permet d'affirmer que nos voies actuelles, même grandement corrigées, ne seront plus à la mesure de sa puissance. Or l'expérience prouve que le conducteur délaisse assez vite les voies qui ne lui permettent pas de faire fonctionner son moteur à plein rendement.

Notons aussi que, grâce à des expériences très précises, effectuées à l'étranger, on a constaté que lorsqu'on utilise des autostrades, les économies réalisées sur l'essence et l'usure des voitures suffisent largement à renter le capital nécessaire à la construction de ces routes spéciales.

L'utilisation des chaussées ordinaires correspond donc à un gaspillage. Cela suffira à en éloigner le voyageur.

En définitive, notre grand axe de circulation sera fréquenté dans la mesure où la vitesse et la sécurité y seront assurées.

* * *

Il n'est jamais rationnel de faire survivre à tout prix un état de choses, lorsque les circonstances qui l'ont fait naître ont disparu.

Tout a changé depuis la création de notre vieux réseau routier. Les diligences ne sont plus.

La technique d'aujourd'hui impose des formules nouvelles ; il serait aussi vain de s'y opposer que de vouloir retenir un cours d'eau. Un jour vient où le courant emporte tous les obstacles qu'on a tenté de lui opposer et l'on s'aperçoit alors qu'on s'est dépensé en pure perte.

Certes, la grande masse des hommes a toujours marché vers les temps futurs, à reculons, les yeux fixés sur le passé.

Mais lorsqu'on prétend préparer des plans pour demain, une autre attitude est de rigueur, car on ne saurait loger l'avenir dans les formes du passé.

SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

Groupe professionnel des architectes pour les relations internationales.

Section des « Réunions internationales d'architectes ».

Le comité du groupe professionnel précité nous prie de donner à nos lecteurs connaissance de la lettre suivante :

RÉUNIONS INTERNATIONALES
D'ARCHITECTES
PARIS

Monsieur le Président de la
Section suisse des R. I. A.
Société des Ingénieurs et architectes suisses
(S. I. A.) *Zurich.*

Le Comité central des Réunions internationales d'architectes,

réuni pour la première fois dans Paris libéré, sous la présidence de M. Auguste Perret,

s'incline douloureusement devant ses membres, morts pour la liberté, sur les champs de bataille, dans les camps et les geôles de l'oppresseur,

adresse ses sentiments de profonde sympathie à ceux des membres des R. I. A. qui luttent encore pour la délivrance de leur patrie, sur les fronts de guerre ou dans la clandestinité, en Europe et dans les terres lointaines asservies par l'impérialisme nippon, ou qui attendent dans les prisons, les camps d'internement, les stalags et les oflags, l'heure proche de la délivrance,

exprime à toutes les sections R. I. A. des Nations Unies ses sentiments reconnaissants et fraternels,

remercie ses amis des pays neutres, et spécialement des sections R. I. A. de Suisse et du Portugal, de la sympathie agissante qu'ils ont témoignée au cours des années douloureuses de la guerre et de l'occupation,

espère que pourront reprendre bientôt, dans un monde enfin délivré du cauchemar de la tyrannie, de l'oppression et de la guerre, ces rapports intellectuels, artistiques et professionnels entre architectes, artistes et techniciens de tous les pays animés d'un même idéal humain, qui sont la raison d'être des Réunions internationales d'architectes.

Paris, le 20 septembre 1944.

Le secrétaire général :
P. VAGO.

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

ZURICH 2, Beethovenstr. 1 - Tél. 35426 - Télégr. : STSINGENIEUR ZURICH

Emplois vacants :

Section mécanique.

807. *Ingénieur mécanicien* ou *technicien mécanicien.* Bureau d'études, grande fabrique de machines. Travail instructif et intéressant. Suisse orientale.

809. Jeune *technicien mécanicien.* Exploitation. Petite fabrique de machines de Suisse centrale.

811. *Technicien.* Devis, construction. Langue française. Suisse orientale.

813. Plusieurs jeunes *techniciens mécaniciens.* Construction. Machines-outils. Nord-est de la Suisse.

815. Quelques *techniciens.* Petite mécanique. Entreprise industrielle de Suisse romande.

817. Jeune *technicien* ou *dessinateur en chauffage.* Zurich.

819. *Ingénieur mécanicien.* Construction ; surveillance et direction d'un grand atelier. Age : jusqu'à 35 ans. Bonnes connaissances du français indispensables, à côté de l'allemand. Nord-ouest de la Suisse.

821. Jeune *dessinateur mécanicien.* Suisse centrale.

823. Jeune *ingénieur mécanicien,* éventuellement *technicien mécanicien.* Petite fabrique de machines de Suisse orientale.

825. *Technicien mécanicien* ou *dessinateur mécanicien.* Petite fabrique de machines de Suisse orientale.

827. *Technicien mécanicien,* éventuellement *dessinateur mécanicien.* Construction et entretien de matériel roulant de chemin de fer. Entreprise de chemins de fer.

Sont pourvus les numéros, de 1944 : 5, 441, 477, 489, 539, 549, 551, 563, 571, 573, 587, 611, 709, 725, 737, 787, 789, 795.

Section du bâtiment et du génie civil.

1634. *Technicien en bâtiment* ou *dessinateur en bâtiment.* Détails d'exécution. Age : de 28 à 35 ans. Zurich.

1636. *Technicien en bâtiment,* conducteur de travaux. Bâle.

1646. *Dessinateur en génie civil.* Suisse centrale.

(Suite page 5 des annonces.)

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.

Lausanne. — Imprimerie La Concorde.