

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **46 (1920)**

Heft 18

PDF erstellt am: **06.08.2024**

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.

en service et avec succès sur les chemins de fer Rhétiques, de l'Emmenthal, de Fribourg-Anet, du Gornergrat, de la Jungfrau et du Rigiblick. Les isolateurs en verre construits pour chemins de fer électriques, ainsi que pour lignes de transport et installations intérieures n'ont pas une forme nouvelle: leurs formes répondent à celles qui ont été reconnues les meilleures au cours d'expériences poursuivies pendant de longues années.

Les essais faits à la Station d'essais des matériaux de l'Association suisse des Electriciens et à l'École polytechnique fédérale, ainsi qu'à l'Office fédéral des poids et mesures ont donné des résultats très satisfaisants.

Suivant une communication des Chemins de fer Rhétiques du 3 août 1920, les isolateurs montés en décembre 1919 ont bien tenu, malgré les variations brusques de température auxquelles ils ont été exposés l'hiver dernier et cet été. Aucun isolateur n'a sauté.

La 47^e assemblée générale de la Société suisse des ingénieurs et des architectes.

Les festivités, traditionnellement corrélatives des assemblées générales de la S. I. A. se sont déroulées du 21 au 23 août dernier suivant un programme admirablement élaboré et exécuté par la section de Berne qui a droit à toutes nos félicitations.

De la partie administrative — rondement menée, avec beaucoup de doigté et de bonne humeur, par M. R. Winkler — dont nous publierons prochainement les procès-verbaux, nous ne dirons rien sinon qu'on y vit défendre cette thèse que la condition nécessaire et suffisante de l'accession au Comité central est la possession parfaite de la langue allemande. Désormais, les amateurs d'un siège dans cette haute magistrature devraient subir un examen comportant thèmes, versions, etc. La Section vaudoise, qui redoute une sévérité excessive des examinateurs, proposera que les titulaires du doctorat ès-lettres d'une université allemande soient dispensés de cette épreuve. Cela à l'intention de notre ami et collègue M. H. Verrey qui serait invité à coiffer le bonnet du *doctor magnificus* avant de prétendre présider aux destinées de notre société. Il est d'ailleurs indiscutable que le spectacle de ces messieurs du Comité central siégeant revêtus de l'épitoge à triple rang d'hermine serait imposant et bien propre à leur conférer une majesté dont ils semblaient — par un effet de contraste sans doute — quelque peu dépourvus derrière la magnifique fanfare qui conduisit notre procession, l'autre jour, à Worb. Et puis, voilà un sujet pour les concours, si peu courus, de la fondation Geiser: projet de costume pour Messieurs les membres du Comité central et pour Mesdames, car la personne qui officiait dimanche à l'autel du Bürgerhaus nous a paru trop gracieuse pour être un travesti.

Donc, après avoir navigué et même déjeuné sur l'Aar ou ses rives, liquidé les affaires administratives, entendu trois substantielles conférences et surtout fait honneur à une abondante et délicate collation qui eut un succès dont nos collègues de Berne doivent savoir le prix, tout le monde se rendit à Worb où un dîner excellent fut servi et agrémenté de productions musicales et de discours chaleureux dont l'un, entre autres, celui de M. le Conseiller d'Etat d'Erlach devait être très spirituel, mais nous fut malheureusement inintelligible l'orateur ayant usé d'un dialecte fort peu ressemblant à celui que parle notre très illustre compatriote M. Platten.

Quant à l'excursion sur le Niesen, on nous dit qu'elle fut aussi parfaitement réussie et pleine d'entrain, en dépit d'un temps maussade.

BIBLIOGRAPHIE

La question du Rhône. — Projets d'aménagement du fleuve. - Navigation. - Energie hydraulique. - Irrigation, par M. Louis Bordeaux, Dr en droit, Dr ès-Sciences politiques et économiques, Conseiller général de la Haute-Savoie. Préface de M. Ed. Herriot, Maire de Lyon, Député du Rhône, ancien Ministre des Travaux Publics. En vente à la *Librairie Payot et Cie*, Lausanne et Genève. 1920.

De toutes les « questions » qui préoccupent le monde, il en est une qui nous touche de très près, c'est celle de l'aménagement du Rhône.

Il doit en être ainsi. Nos relations avec l'ouest ne sont assurées en effet que par quelques lignes de chemin de fer bien insuffisantes, auxquelles il serait fort utile d'adjoindre une voie d'eau nous rattachant au réseau des canaux français. L'augmentation de capacité, qui en résulterait, ne serait pas le seul avantage de cette adjonction; le prix de revient des transports est beaucoup plus bas sur les canaux et les fleuves canalisés que par chemin de fer, chose très importante pour un pays qui doit faire venir du dehors une grande partie des matières premières.

C'est pour cette raison que nous avons été fort étonné en lisant un article paru dernièrement dans les journaux quotidiens et d'après lequel les frais de transport sur le Rhin sont beaucoup plus élevés que par chemin de fer, à tel point qu'il conviendrait de n'examiner les projets de navigation fluviale qu'avec la plus grande réserve. Nous savons que les transports sur le Rhin entre Strasbourg et Bâle sont très onéreux et qu'on peut se demander si dans les conditions actuelles, il est opportun de conduire les chandlans au delà de Strasbourg, mais la conclusion qu'il en faut tirer ne doit être défavorable qu'à ce tronçon du Rhin; cela prouve seulement qu'il faut se hâter de l'améliorer.

Bien loin de recommander la réserve dans l'étude de toutes les voies fluviales, comme le fait cet auteur que nous voulons croire insuffisamment informé, nous conseillons vivement à tous ceux qu'intéresse l'avenir économique de notre pays de pousser par tous les moyens dont ils disposent, à la réalisation de notre réseau suisse et de nos voies d'accès à la mer.

Mais il faut baser cette action sur des études rationnelles et sur une connaissance approfondie des possibilités d'aménagement des cours d'eau. A cet égard, nous ne saurions trop recommander la lecture d'un livre paru récemment, dans lequel M. Louis Bordeaux fait une étude complète de la *Question du Rhône*, au triple point de vue de la navigation, des forces motrices et de l'irrigation. De nombreux ouvrages avaient été publiés sur des questions spéciales, mais pour la première fois une étude d'ensemble est entreprise.

« C'est un essai », nous a dit M. L. Bordeaux, mais cet essai a très bien réussi et rendra les plus grands services à tous ceux qui s'intéressent à l'aménagement du Rhône.

L'auteur étudie successivement, d'après un plan très bien conçu, la législation applicable au Rhône, puis le fleuve lui-même, au point de vue physique et économique, et son aménagement, qui prévoit non seulement la réalisation de la voie navigable, mais aussi la création d'usines destinées à mettre en valeur les forces disponibles dans le fleuve, et celle de canaux d'irrigation qui feront de la vallée du Rhône un pays agricole de premier ordre. Il examine ensuite l'organisation financière de la Compagnie du Rhône et le rendement probable du fleuve aménagé, et termine par des conclusions, dont nous recommandons tout spécialement la lecture aux intéressés. Cette étude est accompagnée d'une documentation très complète sur les ouvrages

traitant de la question; elle sera de la plus grande utilité à tous ceux qui désirent en entreprendre l'étude ou approfondir leurs connaissances.

Dans son ouvrage, M. Bordeaux ne s'est pas borné à rendre compte des projets concernant strictement le Rhône; il a donné aussi quelques brèves indications sur la jonction de ce fleuve avec le Rhin, par le réseau des voies navigables suisses, et avec le Danube. Il a cherché également à faire comprendre toute l'importance que prendra le Rhône aménagé, lorsqu'il aura été mis en communication avec les deux autres grands fleuves européens et qu'il constituera avec eux un réseau de grandes voies d'eau desservant la majeure partie du Continent.

M. Bordeaux s'est attaché à rassembler et analyser tous les renseignements qui ont été publiés jusqu'à présent, mais il s'est gardé d'émettre un avis personnel, là où il y avait de la controverse. Nous le regrettons; il eût été fort intéressant, en effet, de connaître l'opinion d'un homme qui a étudié la question d'une manière aussi générale. Mais ce livre n'est peut-être qu'une introduction, qui sera complétée un jour par un exposé de l'opinion de l'auteur.

Lorsque ce dernier signale certaines ingérences étrangères et le danger qu'elles faisaient courir à notre pays, nous sommes parfaitement d'accord avec lui, mais nous aurions voulu voir l'auteur qui a si bien observé rendre hommage à la façon dont la Suisse lutte contre cette emprise, qui sans cela aurait pu dès longtemps lui être néfaste. L'aménagement du Rhône nous sera du plus grand secours dans cette lutte, car il permettra de faciliter la concurrence entre nos différents fournisseurs et sera ainsi l'un des instruments de notre développement et de notre indépendance économique.

À part ces quelques critiques, nous admirons le livre de M. L. Bordeaux et nous en recommandons la lecture à tous. Il donne un aperçu général de la question, dont il montre bien toute la complexité et toutes les difficultés de réalisation. Il est précieux par l'analyse et la mise en parallèle des nombreux projets qui ont été présentés.

Nous en recommandons la lecture surtout à ceux dont la confiance est quelque peu ébranlée par les résultats obtenus sur le Rhin actuel, entre Strasbourg et Bâle, et qu'on utilise peut-être de façon un peu trop complaisante pour condamner la navigation fluviale. Nous croyons que l'étude du livre de M. Bordeaux leur rendra une assurance complète.

L. ARCHINARD.
Ingénieur.

Studie über die Schiffbarmachung der oberen Aare vom Bielersee bis in den Brienersee. Von Hermann Bucher Brochure in-quarto de 10 pages avec planche. Editeur F. Wyss à Berne. Prix Fr. 1.50.

Ce tirage à part d'un article publié dans la *Schweiz. Wasserwirtschaft* donne l'étude de la mise en état de navigation de l'Aar supérieur entre les lacs de Biemme et de Brienz.

M. Bucher insiste d'abord sur l'importance de la navigation intérieure pour la Suisse en général et de l'Aar pour l'Oberland bernois en particulier.

Le projet a été élaboré pour des chalands de 1000 tonnes, ce qui paraît excessif pour le tonnage prévu actuellement, mais aurait l'avantage de permettre l'arrivée sans transbordement des bateaux du Rhin, si la section Koblenz-Bienne se construit pour la même dimension.

L'auteur utilise, autant que possible, les canaux d'amenée des usines existantes avec écluses pour franchir les chutes. Sans entrer dans des détails, relevons cependant que des sections à rayons de 500 m. et 250 m. ont été prévues. Ces rayons, très faibles pour chalands de 1000 tonnes, exigeraient des surlargeurs coûteuses ou une exploitation à voie unique, fâcheuse pour la capacité de transport de la voie.

La construction est prévue en trois étapes: Lac de Biemme-Felsenau, Felsenau-Thoune, canal entre les lacs de Thoune et de Brienz; le total se montant au chiffre relativement modeste de quarante millions.

Ce projet intéressant et qui pourra être retouché, est naturellement lié à l'exécution beaucoup plus importante pour la Suisse de la voie navigable du Rhône au Rhin. N. S.

Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Communication du Secrétariat.

Le Comité central, dont le nombre des membres a été porté à sept par l'assemblée des délégués du 21 août, conformément aux nouveaux statuts, s'est constitué comme suit: président (nommé par l'assemblée des délégués): M. le directeur R. Winkler, Berne; vice-président: M. Fr. Fulpius, arch., Genève; caissier: M. le prof. A. Rohn, Zurich; membres: MM. F. Broillet, arch., Fribourg; E. Kästli, ingénieur, Berne; E. Payot, directeur, Bâle; Fr. Widmer, arch., Berne.

CARNET DES CONCOURS D'ARCHITECTURE

Banque Populaire Suisse, Succursale de Fribourg.

La Direction de cet établissement va ouvrir prochainement un concours pour l'élaboration des projets d'un bâtiment destiné aux services de l'établissement.

Calendrier des Concours.

LIEU	OBJET	TERME	PRIMES	PARTICIPATION
Berne	Gymnase	—	Fr. —	Architectes de la ville de Berne.
Bruxelles	Institut Montefiore	30 avril 1920	20 000	International.
Genève	Ecole dentaire	16 octobre 1920	8000	Architectes genevois ou établis dans le canton.
Lausanne	Monument Pierre Viret	1 ^{er} octobre 1920	500	Artistes vaudois et suisses domiciliés dans le canton de Vaud.
Châtelard-Montreux	Temple	1 ^{er} octobre 1920	6500	Architectes suisses.
Lille (France)	Plan d'extension	15 octobre 1920	128 000	Français et ressortissants des puissances alliées ou associées ou faisant partie de la Ligue des Nations.
Sion	Ecole d'Agriculture	1 ^{er} octobre 1920	9000	Architectes suisses domiciliés en Suisse.
Fribourg	Banque Populaire Suisse	—	—	—