

Objektyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **70 (1944)**

Heft 25

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

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'opresseur,

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.



ZÜRICH 2, Beethovenstr. 1 - Tél. 3 54 26 - Télégr. : STSINGENIEUR ZÜRICH

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 direc-

tion 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.