Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 72 (1946)

Heft: 24

Sonstiges

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: 15.07.2025

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

Tout a été trouvé conforme aux conditions du concours par M. Comment, ingénieur civil à Moutier,

Avant d'entreprendre l'examen des plans, le jury s'est rendu sur les lieux pour en faire l'inspection. Puis, en deux longues séances, il a procédé à une étude consciencieuse de tous ces projets et en a rédigé les critiques détaillées.

S'inspirant de celles-ci, ainsi que des impressions, éloges et critiques qui ont été émises au cours de ces deux jours de délibérations, le jury, après votation a décerné les prix suivants : 1er prix, projet « Angulus ridet », 2600 fr. ; 2e projet, « Intervalle », 1600 fr. ; 3e projet, « C. T. », 1400 fr. ; 4e projet, « Jura », 1200 fr.

Il a été décidé d'allouer à tous les concurrents non pas une somme de 400 fr., comme prévu dans le règlement du concours, mais un montant de 600 fr., ceci d'accord avec la direction des Usines Tornos S. A.

En raison des qualités du projet ayant obtenu le premier prix, le jury se permet de proposer de confier à son auteur la confection des plans définitifs de la future cité de Chalière.

Il est intéressant de relever que les décisions concernant l'attribution des prix ont été prises à l'unanimité du jury.

Les opérations à cet état, le jury procède à l'ouverture des enveloppes contenant les noms des concurrents. Ce sont les suivants :

1er prix, MM. *Perrelet* et *Stalé*, architectes, Lausanne.
2e prix, M. *Rüfenacht H.*, architecte, Berne.
3e prix, MM. *Schindler* et *Knupfer*, architectes, Bienne.
4e prix, M. *Bracher H.*, architecte, Soleure.

ÉCOLE POLYTECHNIQUE DE L'UNIVERSITÉ DE LAUSANNE

Création du diplôme d'ingénieur physicien.

Les limites créées entre la science pure et la science appliquée s'estompent chaque jour davantage : l'art de l'ingénieur tend à devenir de plus en plus la science de l'ingénieur. Vraie pour toutes les spécialités de la technique, cette remarque prend une signification particulièrement évidente dans le domaine de la mécanique et dans celui de l'électricité.

Actuellement, l'industrie pose à la science un nombre croissant de problèmes dont la résolution nécessite souvent des connaissances plus étendues que celles dont disposent les ingénieurs sortant des hautes écoles techniques et préparés en vue de la construction. De grandes maisons suisses et étrangères ont un urgent besoin de physiciens, voire de mathématiciens, pour leurs études touchant à la technique des fluides, à la thermodynamique, à la technique des courants faibles et à celle des courants forts, à la radiotechnique, à l'optique, à la chimie-physique, etc. En outre, les institutions suisses de recherches éprouvent de grandes difficultés à recruter des collaborateurs suffisamment formés ; la Commission suisse pour l'étude de l'énergie atomique absorbe presque tous les physiciens.

Il ne fait aucun doute que cette pénurie de spécialistes croît de jour en jour. Si de nos universités sortent chaque année un certain nombre de physiciens et de mathématiciens, leur formation est essentiellement scientifique et pédagogique ; ils sont orientés vers l'enseignement plutôt que vers l'industrie. Or, bien qu'indispensable, la formation scientifique seule ne suffit pas aux besoins de l'industrie : ils exigent des connaissances plus approfondies de la matière, de ses propriétés et de ses réactions, acquises et développées dans le cadre d'une formation technique.

Cette situation a engagé la Direction de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne, d'entente avec le Département de l'instruction publique, à créer un nouveau plan d'études visant à former des *ingénieurs-physiciens*, munis des connaissances pratiques requises par l'industrie.

La formation scientifique des étudiants ingénieurs-physiciens sera plus poussée que celle des ingénieurs-mécaniciens et électriciens, mais leur formation pratique ne sera pas négligée pour autant. Dans les premiers semestres, les études porteront sensiblement sur les mêmes disciplines ; par contre, au cours des derniers semestres, la physique (expérimentale, théorique et technique), la radiotechnique, la chimie-physique et les travaux de laboratoire occuperont la première place.

Comme dans les sections de génie civil, de mécanique et d'électricité, le plan d'études des ingénieurs-physiciens comportera une durée normale de huit semestres. Le travail de diplôme se fera au neuvième semestre ; à part les examens théoriques, les candidats devront présenter un projet ou un travail de recherche.

L'intérêt que présente le nouveau plan d'études pour le jeune homme épris de sciences exactes et désireux de pouvoir en disposer pour des réalisations concrètes d'une part, et, d'autre part, les demandes croissantes de l'industrie et des institutions de recherches laissent supposer un développement rapide de cette spécialité.

LES CONGRÈS

Le 40e anniversaire de l'Union des constructeurs suisses de ponts et charpentes métalliques.

(V. S. B.)

En 1906, menacées par le premier développement du béton armé, une dizaine de maisons de Suisse alémanique, désireuses d'unir leurs efforts pour maintenir à une juste valeur les prix et supprimer entre elles une concurrence malsaine contraire à leurs intérêts, fondèrent l'*Union des constructeurs suisses de ponts et charpentes métalliques*. Cette union inscrivait en outre à son programme la lutte en commun contre la concurrence étrangère et la recherche des moyens propres à créer de nouveaux débouchés. Le premier comité directeur de ce groupement était présidé par M. A. Buss, de Bâle.

Dès 1911, les Ateliers de constructions mécaniques de Vevey et la maison Zwahlen et Mayr à Lausanne font partie de cette association qui, depuis l'adhésion de la maison Giovanolla frères, de Monthey, en 1944, et de la maison Ferriere Cattaneo S. A., de Giubiasco, en 1945, groupe la presque totalité des industries suisses de la branche.

Cette union, dont les buts étaient à l'origine de nature économique principalement, ne tarda pas à élargir son champ d'activité par la création notamment, en son sein, en 1916, d'une *Commission technique* (T. K. V. S. B.) qui attacha dès lors son nom aux progrès nombreux réalisés dans notre pays en matière de construction métallique. Cette commission, composée à son début des seuls représentants des industries, fut, dès 1918, élargie et groupa en outre des représentants du Département fédéral des chemins de fer, de la Direction des Chemins de fer fédéraux, de l'Ecole polytechnique fédérale, de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne, de l'Association suisse des constructeurs de

machines. C'est, entre autres, de l'intérêt que portèrent à ses travaux de nombreuses personnalités suisses et étrangères que naquirent, il y a vingt-cinq ans environ, l'Association internationale des ponts et charpentes et le Groupe des ponts et charpentes de la Société suisse des ingénieurs et des architectes.

L'importance qu'a revêtu et que revêt encore pour la technique et l'industrie suisses l'activité des constructeurs suisses de charpentes métalliques est apparue clairement à ceux qui eurent le privilège d'assister, le samedi 9 novembre 1946, à Zurich, aux manifestations du 40e anniversaire de cet important groupement.

Une séance officielle réunit, sous la présidence de M. *P. Kühling*, président de l'Union, dans l'un des auditoires de l'Ecole polytechnique fédérale, les membres de l'Association et diverses personnalités de nos Hautes Ecoles, de nos associations et administrations techniques.

Après que le président eut salué ses hôtes, M. E. Geilinger, ingénieur, fit un exposé de l'activité de l'Union ; il rappela quelques faits de son passé, définit les buts présents du V. S. B. et jeta quelques regards vers l'avenir. M. le professeur Dr A. Rohn, président du Conseil de l'E. P. F., se devait de marquer les heureux résultats obtenus par une collaboration bien comprise des milieux industriels et académiques ; enfin M. le professeur Dr Stüssi indiqua quelles furent les principales étapes du développement de la construction métallique en Suisse.

Au cours du dîner qui suivit, de nombreux orateurs, représentant les milieux les plus divers, vinrent apporter leurs félicitations et leurs vœux à l'*Union des constructeurs suisses de ponts et charpentes métalliques* qui, après avoir surmonté avec succès les réelles difficultés résultant de deux guerres, s'affirme aujourd'hui comme l'un des groupements professionnels les plus utiles au développement de notre activité industrielle.

C'est bien ce qui ressort de la lecture de deux ouvrages remis aux participants lors des fêtes de ce jubilé. Dans l'un d'eux, rédigé sous la direction du secrétaire central de l'Union, M. *Pestalozzi*, ingénieur, nos lecteurs trouveront un exposé remarquable du développement des constructions métalliques en Suisse et du rôle joué par celles-ci dans notre économie nationale. Dans le second, rédigé par M. le professeur M. *Rós*, se trouve rappelé, en une plaquette richement illustrée et très documentée, ce que donnèrent trente ans d'activité de la Commission technique de l'Union. Ces ouvrages font apparaître combien fut fructueux le travail en commun de personnalités appartenant à des milieux très divers de nos industries, de nos Hautes Ecoles et de nos administrations techniques fédérales. L'*Union des constructeurs suisses de charpentes métalliques* s'est acquis, entre autre par la grande part qu'elle prit à l'organisation de cette collaboration sur le plan national, la reconnaissance et l'estime de tous. Nous l'en félicitons et formulons à notre tour nos meilleurs vœux pour son activité future. D. Brd.

SOCIÉTÉ VAUDOISE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

(Section S. I. A.)

Assemblée générale.

Les membres de la S. V. I. A. sont convoqués en *assemblée générale extraordinaire, vendredi 29 novembre 1946, à 20 h. 30, au Restaurant du Major Davel.*

Ordre du jour :

1. Démission du caissier.
2. Election d'un nouveau membre du comité.
3. Rapport de caisse du nouveau caissier.
4. Revision du budget de l'exercice en cours et des cotisations.
5. Rapport de la commission pour l'organisation professionnelle.
6. Rapport de la commission pour l'étude des contrats entre l'Etat de Vaud et le ingénieurs ou les architectes.
7. Rapport de la commission pour l'étude du salaire de l'ingénieur.
8. Rapport de la commission du contrat collectif pour les techniciens et les dessinateurs.
9. Propositions individuelles et divers.

BIBLIOGRAPHIE

Le problème de l'or, par *Jean Perret.* Editions Radar, 5, av. Th. Flournoy, Genève.

Les mouvements qui se dessinent depuis quelque temps sur le marché international de l'or, les tendances à la révision des positions de départ de pays signataires des accords monétaires de Bretton-Woods ainsi que les critiques autour de la politique de l'or de notre institut national d'émission confèrent à l'ouvrage qui vient de paraître une actualité de tout premier plan.

Rédigé par un spécialiste en la matière, M. Jean Perret, l'ouvrage qui vient de paraître est un excellent instrument d'initiation pour acquérir aisément des idées claires en une matière qui n'a pas précisément la réputation d'être d'un abord agréable.

L'immense portée du problème de l'or, que chacun devrait comprendre, est présentée avec simplicité et une parfaite objectivité. On notera avec un intérêt spécial les chapitres : La production de l'Or. — L'or et les prix. — L'or fondement de la monnaie — L'étalon-or enchaîne. — La chute du dollar. — Le bloc-or, un espoir. — L'alignement du franc suisse. — Les mouvements de l'or.

Les chapitres sont émaillés de tableaux fort intéressants parmi lesquels nous relevons : Les réserves d'or visibles. — Les étapes de l'étalon-or. — Les accords de payement de la Suisse. — L'évolution des prix de l'or.

Nul doute que cet ouvrage sera bien accueilli car il éclaire les temps incertains au-devant desquels nous allons.

Unsere Bahnhöfe, par *Werner Tribelhorn* (Nos gares), 1 volume, 13 × 20 cm, 75 pages, richement illustré. Editeur Orell Fussli, Zurich.

Sous ce titre, les C. F. F. présentent au public le second volume de leur série « S. B. B. Fibeln », c'est-à-dire de descriptions simples et gracieuses de leurs installations. Le premier volume, dont nous gardons un souvenir ému, traitait *Nos locomotives* ; ce second volume traite *Nos gares.*

Nous avons lu jusqu'à la fin avec un plaisir soutenu cette description de nos gares. Nous l'avons lu à peu près dans l'état d'esprit où nous nous trouverions, si nous avions le privilège, accompagnés par un guide infiniment compétent et complaisant, de visiter dans le menu nos différentes gares, grandes ou petites, qu'il s'agisse de service de voyageurs, de marchandises ou du triage des véhicules.

La première partie de l'ouvrage nous ouvre un monde nouveau : le lecteur est initié à la manière dont les C. F. F. assurent le recrutement de leur personnel des gares. Cet exposé est si clair qu'il nous fait prendre en grande estime les personnes chargées de cette tâche délicate. Ces renseignements sont d'autre part de grande valeur pour le jeune homme qui envisage de faire carrière dans les chemins de fer.

Tout compte fait, *Nos gares* est un ouvrage très réussi dont nous dirions, s'il s'agissait d'un roman, qu'il fait plaisir à jeunes et vieux et, en plus de cela, il nous fait aimer nos C. F. F. et nos gares.