Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **68 (1942)**

Heft 5

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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

touche à la fois toutes les professions techniques. Compte tenu de ce qui vient d'être dit le Comité central a décidé de mettre aux voix les propositions suivantes :

1. Le Comité central laisse aux sections le soin de traiter toutes questions relatives à la protection du titre sur le plan cantonal.

2. Le Comité central reconnaît qu'une protection cantonale du titre présenterait de graves inconvénients et qu'il faut lui préférer une protection fédérale. Il est d'avis que l'étude du problème doit donc se poursuivre dans cette direction.

3. Il constate en outre que le point de vue adopté jusqu'à aujourd'hui dans les transactions relatives à la protection du titre avec les autorités fédérales n'est pas le bon. En conséquence la S. I. A. est fermement décidée à rechercher, d'entente avec les groupements intéressés, de quelle manière pourrait intervenir le plus tôt possible une réglementation générale des professions d'ingénieur, d'architecte et de technicien.

M. Neeser, président, ouvre la discussion ; personne ne demande la parole.

Les propositions du Comité central sont approuvées à l'unanimité.

9. Propositions individuelles et divers.

a) *Proposition du Comité central relative à l'introduction des installations d'épuration biologique et mécanique des eaux d'égoûts urbains sous titre IV du règlement et tarif d'honoraires des ingénieurs civils.*

M. P. Soutter, ingénieur. Le Comité central a pris, en cette matière, en considération une proposition d'ingénieurs de la branche et a consulté sur ce point les membres de l'ancienne commission des honoraires. Sur la base des avis qu'il a recueillis, le Comité central propose que les dits travaux soient mentionnés au tarif sous la classe IV. Pour l'instant il ne s'agit que d'entériner cette décision au procès-verbal pour en tenir compte ultérieurement lors d'une nouvelle édition de normes d'honoraires.

Cette proposition du Comité central est approuvée à l'unanimité.

b) *La question de la publicité.*

Les sections genevoise et vaudoise ont demandé au Comité central d'exprimer, lors de cette assemblée, leur point de vue au sujet de la question de la publicité faite par les ingénieurs et les architectes. Le Comité s'exprime à ce sujet comme suit :

« Le Comité central estime que les membres de la S. I. A. doivent observer, dans leur réclame, la même discrétion et la même attitude que les médecins et les avocats. Lorsqu'un ingénieur ou un architecte ouvre un bureau ou change d'adresse professionnelle, il est autorisé à signaler ces faits par la voie de la presse. Les réclames individuelles destinées à attirer la clientèle doivent être évitées.

Dans les cas où des réclames collectives paraîtraient nécessaires, il conviendra d'en soumettre le texte au Secrétariat ».

M. Neeser, président, met en discussion ce texte, qui est approuvé tacitement.

Personne ne demandant la parole, et le titre 9 de l'ordre du jour étant de ce fait épuisé, M. Neeser, président, lève la séance à 18 heures après avoir remercié les délégués de leur patience.

Zurich, le 29 octobre 1941.

Le secrétaire : P.-E. Soutter.

CORRESPONDANCE

A propos de la traversée navigable de Genève.

M. le professeur A. Paris, *président de la Section vaudoise de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, nous a transmis les remarques suivantes qui lui furent suggérées par la lecture de l'article de* M. Meisser, *ingénieur, paru à notre numéro du 7 février et intitulé :* Aménagement d'une voie navigable à travers Genève et d'un port sur le lac Léman. *(Réd.)*

Le problème d'un passage fluvial entre Rhône genevois et Léman, apte à desservir la ville de Genève sans la déparer, est l'un des plus difficiles du complexe de la voie transhelvétique future, dont la création peut s'imposer au peuple suisse au moment des traités qui organiseront la nouvelle Europe. Il importe d'examiner toutes les possibilités de créer cette traversée navigable sans nuire à la valeur esthétique du pays, comme sans négliger de tirer parti de ses ressources naturelles ; ce sont nos atouts dans la lutte à venir, dont dépendra la répartition ultérieure des moyens d'existence entre les nations.

Il y a un tiers de siècle, l'ingénieur Autran proposait de résoudre ce problème par le contournement de la ville grâce à un canal à ciel ouvert suivant le plateau du Grand-Saconnex ; ce tracé, à double voie, ne créait aucun étranglement de la voie navigable suisse mais laissait un peu de côté le désir de Genève-ville d'en détenir la porte ; son mérite fut de poser ainsi clairement le problème : adoptera-t-on une solution satisfaisant premièrement aux besoins du pays en général, ou se rabattra-t-on sur un passage, peut-être plus directement urbain parce qu'empruntant le territoire de la Ville, mais qui constituerait un étranglement de la voie navigable transhelvétique, vice inévitable selon le tracé adopté. Subsidiairement, serait-il possible d'unir en une seule solution les avantages de la Ville à ceux du pays tout entier ?

On peut répondre à ces questions de manière fort différente, suivant qu'on met en première ligne l'argument national, ou même international, ou les préférences du canton par où se fait le passage. La solution idéale sera toutefois celle qui, si elle est possible, satisfera au mieux les deux parties en présence. La progression des recherches montre qu'on y tend peut-être désormais ; il semble se préciser que le dogme de l'impossibilité du passage à l'air libre à travers la ville même ne paraît plus intangible.

La traversée en souterrain a tenté bien des chercheurs, mais aucune des propositions faites ne pourrait s'exécuter sans arrière-pensée.

On connaît en particulier le projet de tunnel entre Sous-Terre et Sécheron, établi en son temps par M. *Brémond*, ingénieur, qui s'est inspiré principalement du désir genevois d'une traversée directe sous la ville ; ce tracé quitte le Rhône aux abords de la future gare de la Praille, actuellement en préparation, sauvegarde intégralement la beauté de la rade, joyau incontestablement unique ; grâce à lui, Genève aurait l'avantage de se trouver sur une grande voie de communication sans devoir accepter la vue d'un trafic utilitaire sur son beau fleuve intérieur, incomplètement vierge du reste puisqu'il connaît le barrage et l'usine de pompage de la Coulouvrenière. On peut se demander toutefois si cet avantage, négatif au fond, suffit à compenser la diminution du rendement maximum de la voie navigable transhelvétique, conçue comme un chaînon du système européen en devenir. C'est

douteux, car le fait de créer un secteur souterrain sans croisement possible sur trois et demi kilomètres, c'est-à-dire d'empêcher, une heure durant, tout passage dans un sens dès qu'un groupe de bateaux s'est engagé dans l'autre, équivaut à diminuer des deux tiers le volume de transports possible sur la voie ouverte, qui en dépendra ; il paraît difficile de consentir une pareille hypothèque, au point de vue genevois déjà, mais principalement à celui de la Suisse.

Un autre projet de même famille prévoit une galerie sous les quais de la rive gauche ; étudié successivement par le Service fédéral des eaux et celui d'urbanisme de la Ville, il trouverait un terrain de remblai et de piètres fondations sur place, mais serait capable de satisfaire aux besoins du trafic grâce au croisement possible sous la Place Bel-Air ; toutefois, son plan d'eau abaissé y mettrait les bateaux à la merci d'une rupture, peu probable du reste, des portes d'écluses. Sa construction s'accompagnerait d'autre part d'une transformation du système voisin des rues et des canalisations. Sa longueur réduite le ferait entrer dans la rade au Jardin anglais ; le passage de bateaux automoteurs, rapides et bien découplés, ne serait pas un malheur aux yeux d'un public capable d'apprécier la beauté du mouvement, tel que le présente le port actuel de Bâle.

Il appartenait au bureau de M. *Meisser*, ingénieur, successeur de notre distingué collègue feu M. *Maillart*, de mettre sur pied un plan de traversée de la ville par le lit même du Rhône, projet qui tire parti de toutes les ressources naturelles du fleuve, et met en lumière impartialement les conséquences logiques de ce parti. Ces conséquences, pour être inégalement avantageuses, ne sont pas toutes regrettables, au contraire. Traitant de pair la correction du Rhône et sa mise en état de porter la navigation fluviale depuis la Jonction jusqu'au Léman, ce projet bouscule les ponts bas de l'Isle, des Bergues et du Mont-Blanc ; c'est un gros argument pour les adversaires d'un tel passage. Toutefois, à regarder les choses objectivement, on découvre, à côté d'inconvénients indéniables, des avantages que nous voulons examiner. Disons tout de suite que la conséquence la moins désirable de ce projet, ce serait bien le déplacement du Pont du Mont-Blanc, s'il était vraiment nécessaire : renoncer au trajet direct de Cornavin au Jardin anglais, reléguer la rue du Mont-Blanc au rôle d'artère privée de son issue naturelle vers la rive gauche, ce serait faire au quartier un tort qu'on ne saurait évaluer. Ainsi reporté vers le lac, le viaduc tendrait du monument Brunswick à celui de la Confédération, il prendrait la rade en écharpe et demanderait le déplacement du débarcadère du Quai du Mont-Blanc, toutes choses difficilement acceptables par Genève, car on ne saurait sans dommage brusquer le cours naturel du trafic routier. On remarquera par contre, que les travées d'accès au pont surélevé, tant à la Place du Port qu'à celle des Alpes, permettraient le croisement à niveaux différents de l'artère transversale avec le circuit longitudinal des quais, ce qui, au point de vue de l'urbanisme, constitue la solution idéale. Pourquoi alors ne pas appliquer courageusement cette idée au Pont du Mont-Blanc lui-même ? Si l'on surélevait son tablier de cinq mètres, on lui permettrait de traverser en passage supérieur la jonction des quais des Bergues et du Mont-Blanc, supprimant ainsi le croisement le plus dangereux de la ville. Ce serait évidemment au prix d'une transformation complète du bas de la rue depuis Chantepoulet ; il faudrait, si les rues voisines ne suffisent pas au trafic vers les quais, des raccordements faits en étoile à la manière des autostrades ; les frais seraient considérables, dix millions peut-être, mais l'effet serait radical et permettrait le passage de Genève aussi aisément aux bateaux qu'aux automobiles, qui reparaîtront une fois la guerre finie. Mais, tout compte fait, la solution resterait économique.

On sait en effet combien le budget de la traversée de Genève est gros. On parle de soixante millions pour le tunnel à une voie sous les quartiers de Saint-Jean—Servette—Sécheron. Le devis Meisser ne prévoit pas la moitié de cette somme pour la part de travaux afférente à la seule navigation, puisque la correction du lit participe à la régulation du Léman ; ajouter à ce chiffre ce qu'exigera l'urbanisme laisserait probablement le coût total bien en dessous du prix du tunnel, tout en assurant au trafic fluvial l'élasticité qu'exige sa participation à la voie navigable de première importance, qui doit former, un moment ou l'autre, la clef de voûte du réseau fluvial Rhône-Rhin-Danube à travers la Suisse.

Nous sommes par conséquent heureux de voir sortir un projet après l'autre, chacun apportant les avantages inhérents à son emplacement. Nous avons eu ainsi, depuis les études plus anciennes du bureau Brémond, le tracé Kunz-Bard sous la Plaine de Plainpalais et le Cours de Rive ; nous voyons maintenant le projet Meisser par le lit même du Rhône ; nous aurons peut-être demain le plan de la galerie sous le Grand Quai et celui de la Poste. C'est en effet d'un clair débat public, que sortira la solution capable de donner satisfaction aux problèmes posés par les constantes d'une situation, qui tend à se préciser : faire passer par Genève un trafic fluvial appelé à grandir d'année en année, et ceci en respectant son cachet de ville d'agrément, d'instruction et de tourisme à « l'un des plus beaux fleurons de la couronne helvétique ».

A. Paris, ingénieur.

DIVERS

Action en faveur des prisonniers de guerre.

Le comité du Groupe professionnel pour les relations internationales *(de la Société suisse des ingénieurs et des architectes) nous prie de publier les lignes suivantes qui montrent combien furent appréciés les envois de livres techniques effectués à l'adresse des prisonniers de guerre, grâce à la générosité d'un grand nombre de nos collègues,* (Réd.)

...Je tiens à vous dire combien je suis sensible à votre geste d'entr'aide. La vie de baraque est plutôt monotone et je serais heureux d'employer ce temps à la préparation de certains concours... »

Asp. Baudeau, Alb.

« ...Au nom de mes camarades architectes et au mien, je viens vous remercier de l'empressement avec lequel vous avez donné satisfaction aux désirs exprimés. Croyez que nous sommes très touchés de tant de sollicitude. Dans de telles circonstances je voudrais vous exprimer combien nous avons été sensibles à ces marques de solidarité... »

Lieut. J. Borie.

« ...Je suis dans la même baraque qu'A. ainsi que plusieurs types de l'Ecole, architectes, peintre et sculpteurs, et si l'ambiance n'est pas la même qu'à l'atelier, du moins pouvons-nous parler des bonnes années d'Ecole... Je te remercie vivement aussi des livres qui ont été envoyés par la Société des ingénieurs et architectes suisses, par l'intermédiaire du B. I. E. et qui sont pour nous un dérivatif bien salutaire... »

Sgt P. Dupont.

« Au nom de mes vingt camarades architectes et élèves architectes de l'Ecole des Beaux-Arts de Paris, je vous remercie pour les envois que vous avez bien voulu nous transmettre par l'intermédiaire du Bureau international d'éducation de Genève. »

S.-lt. Jouan, P.

« Je vous remercie de votre aimable carte ainsi que votre Société de son envoi de livres qui ici sont choses fort salutaires. C'est pourquoi il me serait infiniment agréable si vous pouviez me procurer un manuel de statique et un manuel de philosophie. Je n'ai pas besoin de vivres, mais seulement de me maintenir intellectuellement. Du papier et des crayons me seraient aussi nécessaires. »

A. Ravereau.

« ...Dans son camp, ils sont six architectes D. P. L. G. et comme la nature humaine est insatiable, il me prie de vous dire que vous leur feriez très grand plaisir si vous pouviez leur adresser des livres d'architecture et d'urbanisme. Vous savez peut-être qu'ils travaillent beaucoup — pour tenir le coup — et que les cours et conférences se succèdent sans arrêt... Grâce aux preuves d'amitié telles que la vôtre, nos chers prisonniers ont recouvré leur équilibre moral et physique et se refusent à se laisser débiliter... »

Lettre de Mlle B.,
sœur d'un architecte prisonnier de guerre.

BIBLIOGRAPHIE

L'Electricité, miroir de la technique moderne à l'Exposition nationale suisse de 1939. — Un volume de 22 × 30 cm, relié pleine toile, 220 pages, dont un tiers d'illustrations (354 illustrations, partiellement en pleine page). — Prix : fr. s. 28.—. Edition : « Electrodiffusion », Bahnhofplatz 9, Zurich.

La section « Electricité » de l'Exposition nationale suisse de 1939 a été visitée, estime-t-on, par près de 5 millions de personnes. L'abondance extraordinaire des documents exposés justifierait, à elle seule, que l'on conserve pour les générations futures un résumé de la section « Electricité » dans un album commémoratif spécial. Mais il y a plus. Toute l'Exposition nationale suisse, et donc aussi la section « Electricité » fut l'œuvre de tous, issue de la volonté d'une création en commun. Sur la voie de la réalisation, les difficultés étaient innombrables : le monde venait à peine de surmonter une dure crise économique et vivait déjà dans l'appréhension de prochains et graves troubles économiques et politiques ; il fallut demander aux exposants de sacrifier toute possibilité de propagande individuelle pour assurer le succès d'une formule thématique qui n'avait pas encore fait ses preuves ; les soucis financiers n'étaient pas minimes... Toutes ces difficultés n'auraient pu être surmontées, tous les problèmes heureusement résolus si les esprits n'avaient toujours été unis par la volonté d'atteindre un noble but. Et, en somme, cette volonté était née d'un commun amour pour le pays. Cela aussi mérite d'être retenu à l'usage des générations à venir.

L'« Electrodiffusion, société suisse pour la diffusion de l'énergie électrique » s'est acquis un grand mérite en entreprenant, sur la décision du « Comité de groupe », la préparation et l'édition de l'ouvrage « L'Electricité, miroir de la technique moderne à l'Exposition nationale suisse de 1939 » et en réussissant en tout point ce travail, à la satisfaction générale et malgré les grandes difficultés créées par la situation présente. L'ouvrage est riche comme l'Exposition l'était elle-même. Ce livre réunit en plus de 200 pages les articles d'environ cent collaborateurs, dans la liste desquels nous relevons les noms de personnalités suisses les plus autorisées et les plus aptes à traiter les sujets si variés abordés à cette plaquette. Voici du reste les rubriques les plus importantes relevées à la table des matières : Pavillon de l'Electricité à l'E. N., Forces hydrauliques, production de l'énergie, sous-station, distribution, économie électrique, lumière, applications, courants faibles et haute fréquence, haute tension, cinéma, traction électrique, etc. Ce sont des auteurs appartenant aux milieux de l'enseignement technique supérieur, de l'industrie ou de nos grandes administrations qui ont signé les textes de ce volume très richement illustré.

Parmi les noms des personnalités ayant mis au point cet ouvrage, figurent ceux de MM. Burri, directeur, Buttikofer, Müller et Wüger, ingénieurs. Ces Messieurs furent assistés par une commission présidée par M. E. Dünner, professeur à l'Ecole polytechnique fédérale.

Abaques et tableaux pour le calcul rapide des constructions métalliques, par *H.-M. Schnadt*, ingénieur. — Edité par le « Centre belgo-luxembourgeois d'information de l'Acier ». — Bruxelles, 1941.

Voici comment s'expriment à la préface de ce volume, MM. E. François, professeur à l'Université de Bruxelles et G. Magnel, professeur à l'Université de Gand :

« Quand on jette un regard rétrospectif sur l'art de bâtir on est frappé par le nombre assez grand d'accidents survenus à des charpentes métalliques en cours de construction ou à peine achevées. Quand on analyse la cause de ces accidents on constate qu'ils sont le plus souvent dus à une série de circonstances agissant toutes dans le même sens et aggravant la sollicitation d'un élément dont le calcul a été déficient au point de diminuer sérieusement la sécurité de l'ensemble.

» Il ne faut pas en conclure qu'il y a lieu d'adresser des reproches à nos ingénieurs et techniciens qui n'auraient pas une compétence suffisante ; la cause est au contraire à chercher dans l'organisation des bureaux techniques où s'élaborent les projets : le personnel est le plus souvent surchargé, le travail d'ingénieur ou d'un technicien n'est pas toujours contrôlé complètement jusque dans le détail par un de ses collègues ; le personnel doit se consacrer à un tas de calculs de détails, sans grande difficulté certes, mais absorbant tellement de temps qu'il ne trouve plus les minutes nécessaires, ni la tranquillité d'esprit voulue, pour réfléchir aux questions essentielles à la sécurité.

» Si on y ajoute le fait qu'on relève de plus en plus les tensions de sécurité, on comprendra combien toute tentative faite pour alléger le travail matériel du calculateur est bien venue du moment que les nouveaux outils mis à sa disposition sont d'un emploi commode et sûr et sont basés sur des théories scientifiques qui ont fait leurs preuves.

» C'est sous ce jour qu'il faut apprécier l'effort louable qui a été fait par M. *Schnadt* en mettant le présent livre à la disposition de nos bureaux d'études.

» Ceux-ci disposaient jusqu'ici, dans les langues de notre pays, de carnets de laminoirs qui, contrairement à ceux qu'on trouve dans les pays de langue anglaise, sont fort sommaires et ne fournissent que les données premières essentielles au calcul ; ou bien des livres à allure surtout théorique, renfermant des tableaux d'un emploi assez incommode. Même dans la littérature allemande qui comprend cependant bien des ouvvrages de valeur, il n'y a rien qui puisse aider commodément nos calculateurs qui doivent tenir compte des prescriptions en usage dans notre pays.

» Nos ingénieurs et techniciens accueilleront donc avec joie un ouvrage pratique rédigé par un de nos plus distingués ingénieurs, rompu depuis des années dans ces calculs de charpentes.

» L'auteur s'est interdit de faire de la théorie et s'est borné à présenter des abaques basés sur les prescriptions en usage chez nous. Ces abaques sont présentés avec élégance, sont simples d'emploi et leur nombre est suffisamment restreint pour qu'on s'y retrouve aisément. Les notations sont claires et les unités bien choisies pour éviter des erreurs.

» Personnellement nous nous promettons bien d'en faire usage pour nos élèves qui, grâce à la suppression d'une série de calculs fastidieux — quoique élémentaires — seront capables, dans le temps limité dont ils disposent pour leurs exercices pratiques, de rédiger des projets complets en prêtant surtout leur attention à la conception d'ensemble et aux grands principes que cela implique.

» Il y a lieu de féliciter l'auteur du présent recueil ; son travail de préparation a été long et méticuleux ; il laisse profiter ses collègues de sa précieuse expérience ; il contribue ainsi dans une large mesure à alléger la tâche des calculateurs et à augmenter la sécurité de nos constructions en charpentes métalliques.

» Nous souhaitons que son travail puisse être apprécié comme il le mérite. »

Problèmes actuels de l'économie suisse des eaux et de l'énergie.

Sous ce titre, la revue « Cours d'eau et Energie » a publié la conférence donnée récemment à l'Association suisse pour l'aménagement des eaux, par M. A. Härry, ingénieur. Un tirage à part de ce texte, traduit en français, a paru sous forme d'une petite brochure fort instructive. Le conférencier expose tout d'abord la situation économique actuelle de la Suisse et dresse le bilan de l'énergie de notre pays, en comparant les années 1909 et 1938. Il énumère les principes économiques sur lesquels doit se baser le futur aménagement de notre économie hydraulique et propose un plan général d'aménagement s'étendant sur une période de 15 ans, basé sur une augmentation de la consommation de 260 millions de kilowatt-heures par an. Il montre que cette énergie néces-

saire serait disponible et indique quelles sont les forces hydrauliques suisses susceptibles d'être aménagées. Le conférencier s'occupe ensuite des rapports entre l'industrie gazière et les producteurs d'énergie électrique et présente le schéma d'une utilisation rationnelle de la houille importée en Suisse. Il s'agit avant tout de procéder à une transformation chimique du gaz de houille et d'utiliser les importants sous-produits ainsi obtenus. M. Härry passe alors à la question de la protection des sites et constate qu'ensemble les bassins d'accumulation construits et projetés couvriraient 8300 hectares de terre arable, chiffre raisonnable, qui n'affecterait guère notre économie agricole. Pour terminer, le conférencier traite de quelques problèmes ayant trait à la politique des prix et à la consommation de l'énergie électrique. Les conclusions sont formulées en une série de thèses, qui ont été approuvées par l'assemblée générale de l'Association suisse pour l'aménagement des eaux.

Cette intéressante brochure est en vente au prix de 50 cent., auprès du Secrétariat de l'Association suisse pour l'aménagement des eaux, St-Peterstrasse 10, Zurich 1.

Publications diffusées par l'Association suisse pour l'essai des matériaux.

Cette association fait parvenir régulièrement à ses membres des séries de publications particulièrement intéressantes. Le dernier envoi était composé des brochures suivantes :

« Die Arcos-Electrode Ductilend 55 » et « Die Arcos-Electrode Stobilend B » de la S. A. « Arcos », La soudure électrique autogène, Lausanne-Prélaz[1], par M. le prof. Dr M. *Rõs*, président de la Direction du Laboratoire fédéral d'essai des matériaux ; « Bewehrte Betondecken mit Strahlungsheizung, System Gebrüder Sulzer Aktiengesellschaft, Winterthur[1] », par M. le Dr *Rõs* ; « Festigkeit und Berechnung von Schweissverbindungen[1] », par M. le Dr *Rõs* ; « Zwei neue beachtenswerte Brücken Jugoslaviens, II Teil, Ergebnisse der Belastungsversuche » par M. le Dr *Rõs* ; « Erfahrungen beim Betonieren im Kraftwerkbau[2] », par *H. Nipkow*, ingénieur ; « Sur l'application d'enduits de protection à l'intérieur des conduites forcées et de galerie sous pression[2] », par *R. Koechlin*, ingénieur ; « Die Fürstenlandbrücke bei St-Gallen[2] », par *A. Brunner*, ingénieur ; « Korrosionschutz durch Anstrich[3] » par *A. V. Blom* ; « Die Frostbeständigkeit des Portlandzement-Beton — Die Frostbeständigkeit von auf Biegung beanspruchten Eisenbeton-Balken — Die Frostbeständigkeit der Betonstrasse[4] », par M. le Dr *Rõs* ; « La mesure directe des contraintes dans les ouvrages construits[5] », par M. le Dr *Rõs* ; « Photoelastizität und magnetische Werkstoffprüfung[6] » ; « Röntgenographische Untersuchungen in der Chemie[7] », par *E. Brandenberger*.

COMMUNIQUÉS

Restrictions dans l'emploi du plomb et des alliages de plomb.

L'Office fédéral de guerre pour l'industrie et le travail communique :

Les difficultés de se procurer du plomb obligent à restreindre la production d'objets en plomb. Après avoir, par une ordonnance récente, subordonné l'emploi du plomb et des alliages de plomb au régime du permis préalable, l'office de guerre pour l'industrie et le travail vient, par une ordonnance nouvelle (no 6 M) qui entre en vigueur le 19 février 1942, d'interdire l'emploi du plomb et des alliages de plomb pour la fabrication de certains objets (divers articles sanitaires et autres objets) et pour l'exécution de certains travaux de construction (travaux de couverture, calfeutrage, etc.).

C. no 24 — 19 février 1942.

[1] Publications du *Laboratoire fédéral d'essai des matériaux.*
[2] Tirés à part de la *Schweizerische Bauzeitung.*
[3] Tiré à part du *Bulletin de l'Association suisse des électriciens.*
[4] Tiré à part du rapport annuel de l'*Association suisse des fabricants de chaux et ciments.*
[5] *Institut technique du Bâtiment et des travaux publics*, Paris.
[6] Publication de l'*Association suisse pour l'essai des matériaux.*
[7] Tiré à part de *Die Technik-Industrie und Schweizer Chemiker-Zeitung.*

Interdiction d'exécuter des travaux de nickelage.

L'Office fédéral de guerre pour l'industrie et le travail communique :

La pénurie de nickel a déterminé, il y a quelque temps déjà, l'Office de guerre pour l'industrie et le travail à soumettre la livraison de nickel et d'alliages de nickel, ainsi que l'emploi de ces métaux, au régime du permis préalable. Cette pénurie s'accentuant toujours plus, l'Office de guerre pour l'industrie et le travail vient de décréter, par une nouvelle ordonnance (no 7 M) qui entre en vigueur le 27 février 1942, l'interdiction de nickeler certains objets (articles de bureau, articles de ménage, etc.). Les travaux de nickelage déjà commencés pourront être terminés, à condition que cela soit possible d'ici au 14 mars 1942.

C. no 32 — 26 février 1942

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

ZURICH, Tiefenhöfe 11 - Tél. 35426. - Télégramme: INGENIEUR ZURICH.

Emplois vacants :

Section mécanique.

123. *Dessinateur électricien.* Exécution de plans de situation et de dessins de schémas pour installations électriques (force et lumière). Travaux militaires. Engagement à base civile.

125. *Jeune dessinateur.* Courant faible (installations de transmission à distance, de sécurité et d'éclairage). Conditions : Apprentissage régulier dans l'industrie du courant faible ou des installations de sécurité pour chemins de fer. Sud-est de la Suisse.

129. *Dessinateur mécanicien et en chauffage central.* Installations de chaudières à vapeur, de chauffage central et de ventilation. Suisse orientale.

131. *Jeune technicien mécanicien.* Fabrique d'appareils électriques. Suisse centrale.

133. *Jeune dessinateur mécanicien.* Bureau de construction. Fabrique d'appareils électriques. Suisse centrale.

137. *Constructeur.* Calcul et construction de petits appareils électriques. Age : au moins 25 ans. Langues : allemande et française. Suisse centrale.

139. *Jeune constructeur.* Construction de machines et charpente métallique ; installations de transport pour coke. Nord-est de la Suisse.

141. *Jeune technicien mécanicien ou mécanicien.* Travaux d'atelier ; à même d'organiser de façon rationnelle le service d'atelier se trouvant sous la surveillance d'un maître ouvrier. Assez grande fabrique de Suisse orientale.

143. *Jeune technicien mécanicien*, bon calculateur et dessinateur. Outillages et mécanique générale. Suisse centrale.

145. *Ingénieur ou technicien.* Soudure autogène. Surveillance d'ateliers, travaux de bureau, essais. Nord-ouest de la Suisse.

147. *Jeune dessinateur mécanicien :* dactylographie. Fabrique d'appareils électriques du canton de Zurich.

149. *Jeune dessinateur mécanicien.* Fabrique de machines de Suisse orientale.

Sont pourvus les numéros, de 1941 : 65, 409, 773, 803, 889, 921, 967, 1017 ; *de 1942 :* 29, 33, 39, 49, 61, 73, 83, 85, 87. 101, 107.

Section du bâtiment et du génie civil.

148. *Technicien ou dessinateur en bâtiment.* Bureau d'architecte de Suisse orientale.

150. *Architecte ou technicien en bâtiment* pour l'élaboration d'un abri en montagne. Elaboration des plans et détails d'exécution. Engagement de 2 à 3 mois. Bureau d'architecte des Grisons.

154. *Technicien ou dessinateur en bâtiment.* Bureau et chantier. Age : environ 30 à 38 ans. Bureau d'architecte de Zurich.

156. *Technicien en bâtiment.* Métrés et décomptes. Entreprise de construction de Suisse centrale.

162. *Jeune technicien ou dessinateur en bâtiment.* Bureau et chantier. Bureau d'architecte de Suisse centrale.

164. *Conducteur de travaux.* Construction de routes. Entreprise de construction de Suisse orientale.

166. *Technicien ou dessinateur en bâtiment.* Sachant écrire à la machine. Engagement d'un à deux mois.

168. *Jeune technicien en bâtiment ou architecte.* Bureau d'architecte de Suisse orientale.

Sont pourvus les numéros, de 1942 : 52, 76, 80, 82, 84, 94, 108, 112, 118, 126.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.

Lausanne. — Imprimerie La Concorde.