Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 70 (1944)
Heft: 12

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: 07.07.2025

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

Communiqué du Comité central.

Lors de la votation par correspondance du 8 mai 1944 auprès des délégués de la S. I. A., les propositions suivantes ont été acceptées :

1. *Comptes de 1943 et budget pour 1944*, à l'unanimité moins une abstention.

2. *Le Conseil suisse d'honneur* est élu pour une période statutaire de quatre ans, avec la composition suivante :

Président : M. *P. Reverdin*, arch., Genève.

Membres : MM. *H. Conrad*, ing., Coire ; *C. Jegher*, ing., Zurich ; *H Naef*, arch , Zurich ; *J Tobler*, ing., Saint-Gall ;

Membres suppléants : MM. *A. Casanova*, ing., Lugano ; *H. Daxelhofer*, arch., Berne ; *A. Linder*, ing., Bâle ; *Ed. Meystre*, ing., Lausanne ; *E. Rentsch*, arch., Bâle ; *Ch. Thévenaz*, arch., Lausanne ; *Ph. Tripet*, ing., Corcelles ; *H. Weiss*, arch., Berne.

Zurich, le 23 mai 1944.

Le Comité central.

SOCIÉTÉ VAUDOISE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

Groupe des architectes.

Le *groupe des architectes* de la S.V.I.A. a composé comme suit son comité :

MM. *A. Burnat*, président (Vevey) ; *J. Perrelet*, secrétaire (Lausanne) ; *P. Teysseire*, caissier (Rolle) ; *R. Bonnard* (Lausanne) ; *R. Loup* (Lausanne).

NÉCROLOGIE

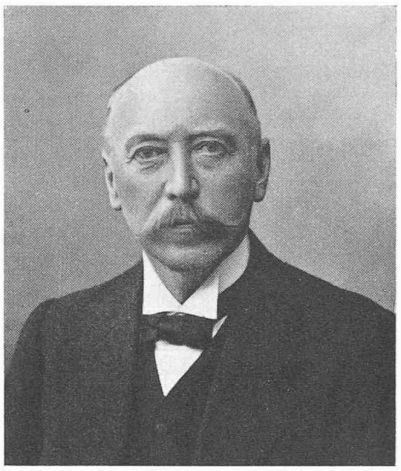
Rodolphe Baumann, ingénieur.

15 février 1857-21 avril 1944.

M. *Rodolphe Baumann*, ancien ingénieur en chef des Ateliers des Charmilles S. A., s'est éteint paisiblement le 21 avril dernier à Horgen, séjour de son enfance, où il désira revenir après une absence de cinquante-huit ans passés en Suisse romande.

C'est en effet en 1877 que le défunt, jeune technicien alors au service des Ateliers d'Œrlikon, désireux de compléter ses connaissances en langue française, offrit ses services à M. Paul Piccard, ingénieur à Lausanne, qui cherchait un collaborateur pour assurer le montage d'un appareil d'évaporation des eaux salées, basé sur un nouveau système, appareil qu'il s'agissait d'installer et de mettre en marche à l'usine du Bévieux de la Compagnie des Salines de Bex. M. Piccard ne tarda pas à reconnaître qu'il avait eu la main particulièrement heureuse ; aussi cette première prise de contact fut-elle suivie d'une intime collaboration entre ces deux hommes, qui ne cessa qu'en 1911 lorsque M. Piccard se retira de la S. A. des Ateliers Piccard, Pictet et Cie dont il avait été l'un des fondateurs.

M. Baumann continua jusqu'en 1932 à faire bénéficier de sa longue expérience l'Industrie genevoise des turbines hydrauliques. Pendant cinquante-quatre années, en sa qualité d'ingénieur en chef de la S. A. des Ateliers Piccard Pictet et Cie, puis des Ateliers des Charmilles S. A., M. Baumann rendit à ces diverses sociétés les services les plus éminents par son intelligence, son énergie au travail, la haute conception qu'il s'était faite de ses devoirs professionnels, son extrême bienveillance, toutes qualités qui lui valurent le respect et l'affection de tous ceux qui eurent le privilège de travailler avec lui. Lorsqu'en 1928, les Ateliers des Charmilles fêtèrent les cinquante ans d'activité consacrés par M. Baumann au service de l'industrie genevoise, M. Paul Piccard, alors administrateur des dits Ateliers, rappela les éminents services rendus par le jubilaire au cours de sa longue carrière. Il insista tout particulièrement sur le fait que c'est à Rodolphe Baumann que l'on doit en grande partie les succès remportés à la fin du siècle dernier par la maison Fæsch et Piccard qui, à la suite d'un concours international, fut chargée de livrer dix turbines de 5000 CV chacune, destinées à l'utilisation partielle des chutes du Niagara. M. Baumann n'hésita pas, à la demande de M. Piccard, à se rendre en Amérique pour surveiller la fabrication, diriger le montage et exécuter la mise en exploitation de cette importante fourniture.



Rodolphe Baumann, ingénieur.

Or, si l'on songe que la puissance unitaire des turbines hydrauliques ne dépassait pas à cette époque quelques centaines de chevaux, on conviendra qu'il s'agissait là d'une mission particulièrement ardue et l'on se rendra compte des responsabilités qui pesaient sur les épaules de ce jeune ingénieur. M. Baumann revint au pays après un séjour de quatre ans en Amérique. Grâce à ses éminentes qualités professionnelles, il s'était acquitté de sa tâche à l'entière satisfaction de tous, contribuant ainsi dans une large mesure à assurer dans le monde la renommée des Ateliers Piccard Pictet ce dont bénéficient encore aujourd'hui les Ateliers des Charmilles S. A., leur successeur.

En 1932, après cinquante-quatre ans d'une féconde activité, M. Baumann sollicita et obtint sa mise à la retraite. Il quitta Genève en 1936 pour se rendre à Horgen où il avait passé son enfance et sa première jeunesse et où, entouré des soins et de l'affection de Mlle Baumann, sa nièce, il put jouir jusqu'à sa dernière heure, en pleine possession de toutes ses facultés, d'une heureuse vieillesse et d'un repos certes largement mérité.

Les nombreux amis que le défunt compte en Suisse romande conserveront de cet excellent ingénieur, de cet homme aimable et bienveillant, le meilleur des souvenirs.

CORRESPONDANCE

La Suisse et la navigation fluviale.

M. M. Wanner, ingénieur, à Wettingen, nous prie de donner à nos lecteurs connaissance du texte suivant :

A l'occasion de l'ouvrage publié par M. *A. Jaccard*, ingénieur au Service fédéral des Eaux, ouvrage dont le *Bulletin technique* a publié un extrait dans le numéro du 24 juillet dernier, et à la suite des résultats du concours pour la voie navigable devant traverser Genève, j'émets les remarques qui suivent :

La question de la navigation fluviale a fait l'objet de très

nombreuses publications au cours de ces dernières années dans la presse technique et politique de notre pays. Comme envers toutes grandes questions débattues, il s'est trouvé un grand nombre de partisans et d'adversaires ainsi que pas mal de sceptiques. La question de nos voies de navigation a été retournée sous toutes ses faces, et comme elle comporte dans ses possibilités de développement un nombre considérable d'inconnues, chacun peut émettre une opinion très personnelle à son sujet. En un point cependant l'opinion de tous semble unanime : c'est dans l'intérêt qu'il y a pour notre pays de voir se créer le plus grand nombre de voies fluviales entre la Suisse et les mers qui entourent l'Europe. Or, il est encore possible d'en créer trois en dehors de la seule voie de navigation ouverte actuellement vers la mer, qui est celle du Rhin, soit : celles du Rhône, du Pô et du Danube.

En regardant la question de très haut et dans son ensemble, on voit que la Suisse n'aurait au fond qu'à demander au bon vouloir des Etats voisins la création en sa faveur autant qu'en la leur de ces voies de navigation, car seul le petit parcours frontière franco-suisse-Lac Léman serait à aménager sur notre territoire. La Suisse pourrait alors user des voies européennes sans avoir la possibilité d'offrir aux autres Etats une compensation pour ce qu'elle leur demande, c'est-à-dire de mettre à leur disposition ses propres voies de navigation. Or il est de la plus élémentaire justice que nous apportions notre modeste part à la création des grandes voies de navigation continentales.

Nous ne devons pas dire aux autres : « Créez d'abord la liaison jusqu'à notre frontière et à ce moment-là nous continuerons sur notre territoire la voie fluviale ouverte entre la Suisse et la mer ».

En ce qui concerne le Rhône, il nous semblerait plus logique que la Suisse prenne l'engagement de créer et de terminer la liaison frontière-Lac Léman dans le même délai que la France se fixera pour ouvrir à la navigation le secteur du Rhône entre Lyon et la frontière suisse.

Dans la plupart des écrits, on semble oublier que jamais une voie de navigation plus importante que celle du Rhin ne pourra atteindre nos frontières et que le grand fleuve du nord est la clef véritable de toute notre navigation extérieure et intérieure. Il est en effet et restera sûrement la voie de navigation la plus importante de l'Europe occidentale. Il ne relie pas seulement la Suisse au bassin industriel et minier de la Ruhr, mais encore à l'Angleterre, à la Hollande, à la Belgique et aux lignes transatlantiques de beaucoup les plus importantes. Il nous semble parfaitement inutile de discuter à l'infini de la quantité du trafic qui s'établirait sur nos voies de navigation. Notre devoir est beaucoup plus simple : Il est de les créer et la seule façon logique de les créer est de prolonger la seule voie qui existe déjà, c'est-à-dire celle du Rhin. Il nous semble dès lors facile de fixer un programme d'exécution qu'on pourrait envisager de la façon suivante. Comme les travaux d'exécution exigent un temps assez long, il serait rationnel de procéder par périodes de 6 ans. En 3 périodes de 6 ans, soit en 18 ans, nous pourrions créer toutes les voies principales de notre pays, à savoir :

Première période : Rhin ; de Bâle à Eglisau. Aar ; de Koblenz à Turgi.

Deuxième période : Aar ; de Turgi au lac de Bienne. Thièle ; entre les lacs de Bienne et Neuchâtel. Rhin ; d'Eglisau à Constance.

Troisième période : Canal d'Entreroche ; entre les lacs de Neuchâtel et Léman. Reuss ; entre Turgi et le lac des Quatre-Cantons.

La liaison lac Léman-Lyon serait exécutée selon accord spécial avec la France et simultanément pour le tronçon suisse et le tronçon français.

Quant aux deux autres liaisons possibles avec les mers soit celle du Pô et celle du Danube, elles ne présentent aucun secteur suisse et leur exécution ne dépend donc nullement de nous. Le canal du Pô n'atteindra la Suisse que par le lac Majeur, tandis que le canal du Danube communiquerait avec toutes nos voies de communication intérieures par le lac de Constance.

COMMUNIQUÉ

Sols et Fondations.

Conférences organisées les 29, 30 juin et 1er juillet 1944 par le Laboratoire de Géotechnique de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne.

En 1938, le *Laboratoire de Géotechnique* organisa un « Cours de géotechnique appliquée ». Ce dernier eut un très grand succès. Il suscita de nombreux échos dans les milieux de la construction et des travaux publics. Il en résulta un rapide développement de la collaboration de ceux-ci et du Laboratoire qui eut dès lors à procéder à l'étude de nombreux sols de fondation. Les buts de ces études furent variés ; citons entre autres : la détermination de l'ordre de grandeur des tassements probables de diverses constructions ; la détermination des risques de glissement de massifs terreux ; la détermination du degré de gélivité des sols et par suite des risques de destruction par le gel des fondations de chaussées et de pistes d'aérodromes ; la détermination des caractéristiques des matériaux terreux devant constituer des digues ou des remblais étanches ou stables ; l'élaboration des méthodes de contrôle de la mise en place de massif terreux sous densité maximum ; etc., etc. Les installations d'essais des terres en laboratoire furent en outre perfectionnées, de même que l'outillage servant au prélèvement des échantillons de sols en surface et en sondages.

Donnant suite au désir exprimé de différents côtés, le Laboratoire de Géotechnique fera part, au cours des conférences annoncées aujourd'hui, des résultats de ses récents travaux. Il a cru indiqué en outre d'élargir le cadre de ces exposés en réservant une part à la géologie et en permettant à quelques collègues ayant récemment fait d'intéressantes expériences dans le domaine des fondations de faire connaître leurs recherches.

Les exposés énumérés au programme ont été préparés avec le désir d'apporter aux constructeurs (architecte ou ingénieur) des données pratiques. Les développements théoriques ont été réduits dans la mesure du possible pour laisser place à la description de cas particuliers constituant une source de documentation sûre et précise.

PROGRAMME

Jeudi 29 juin 1944.

14 h. 15 Ouverture du cours par M. le professeur **A. Stucky.**

14 h. 30 « Les sols de fondation de Lausanne et environs », par M. le professeur **M. Lugeon.**

15 h. 30 « Quelques exemples de glissements de terrains », par M. le professeur **E. Gagnebin.**

16 h. 30 « Les sols de fondation de Genève et environs », par M. **M. Joukowsky,** géologue-conseil.

20 h. 15 « La géologie et les travaux de fondation », par M. **A. Falconnier,** chargé de cours à l'Ecole d'ingénieurs.

21 h. 15 « Les méthodes proposées par la géotechnique et la mécanique des terres pour l'étude des fondations », par M. **D. Bonnard,** chargé de cours à l'Ecole d'ingénieurs.

Vendredi 30 juin 1944.

8 h. 15 « Aperçu sur les nouvelles méthodes de forage », par M. **D. Mousson,** ingénieur.

9 h. 15 « Le prélèvement des échantillons de sols. » Communication et démonstrations par M. **J. Bonjour,** ingénieur au Laboratoire de géotechnique de l'E. I. L.

10 h. 15 « La prospection des sols par procédé électrique et par ondes sismiques. » Communication et démonstrations par M. le Dr **Bendel,** ingénieur-géologue.

11 h. 15 « Les essais des sols en laboratoire ; exemples tirés de récents travaux exécutés au Laboratoire de géotechnique de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne » par M. **D. Bonnard,** ingénieur, chargé de cours à l'E. I. L.

14 h. 15 « Explosions, vibrations et stabilité des constructions », par M. le Dr **Bendel,** ingénieur-géologue.

15 h. 15 « La résistance au cisaillement des sols et son importance dans quelques cas particuliers », par M. **J.-P. Daxelhofer,** ingénieur.

16 h. 15 « Quelques aspects du problème de la poussée sur les tunnels », par M **J.-C. Ott,** ingénieur C. F. F.

20 h. 15 « Les tassements ; comment les prévoir et comment les combattre », par M. le professeur **A. Stucky** et M. **D. Bonnard,** chargé de cours à l'E. I. L.

Samedi 1er juillet 1944.

8 h. 15 Visite du Laboratoire de géotechnique, rue de Genève 67.

10 h. « Digues et remblais ; choix des matériaux, contrôle de la mise en place. » Communication et démonstrations par M. **D. Bonnard,** chargé de cours à l'E. I. L. et M. **J. Bonjour,** ingénieur.

11 h. 30 Réception par l'Ecole d'ingénieurs.

12 h. 30 Dîner en commun.

14 h. 15 « Les fondations des chaussées », par M. **L. Perret,** ingénieur, chef du Service des routes de l'Etat de Vaud.

15 h. 15 « Gélivité des sols et fondation des routes », par M. **R. Ruckli,** ingénieur à l'Inspection fédérale des Travaux publics.

16 h. 15 « Quelques exemples de sols de fondation de routes étudiés par le Laboratoire de géotechnique de l'E. I. L. », par M. **D. Bonnard,** chargé de cours à l'E. I. L.

17 h. Clôture.

Les *cartes de participants* et le programme seront adressés par le Laboratoire de géotechnique à toute personne ayant payé la finance de cours selon le barème suivant :

Cycle complet de conférences . . .	Fr. 25.—
Conférences du jeudi 29 juin . . .	» 9.—
» du vendredi 30 juin .	» 13.—
» du samedi 1er juillet .	» 9.—
Une matinée ou un après-midi . .	» 6.—
Une soirée	» 4.—

Les versements sont à effectuer au compte de chèques postaux II 3176, Laboratoire d'hydraulique, à Lausanne, avec indication précise, sur talon du chèque, des cartes d'entrée désirées.

Des résumés des exposés seront, dans la mesure du possible, remis aux participants au début de chacune des conférences ; le prix de ceux-ci est compris dans la finance de cours.

Toutes demandes de renseignements doivent être adressées au *Laboratoire de géotechnique*, rue de Genève 67, à Lausanne. (Tél. 2 83 41.)

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. 3 54 26 - Télégr. : STSINGENIEUR ZURICH

Gratuit pour les employeurs. — Fr. 2.— d'inscription (valable pour 3 mois) pour ceux qui cherchent un emploi. Ces derniers sont priés de bien vouloir demander la formule d'inscription du *S. T. S.* Les renseignements concernant les emplois publiés et la transmission des offres n'ont lieu que pour les inscrits au *S. T. S.*

Emplois vacants :

Section mécanique.

367. Jeune *technicien* ou *dessinateur en chauffage et ventilation.* Constructions métalliques et construction de chaudières. Langues : allemande et française. Suisse romande.

371. *Ingénieur-chimiste* ou *technicien-chimiste* Acide tartrique. Fabrique de Suisse orientale.

373. Jeune *technicien mécanicien* et *dessinateur mécanicien.* Grande fabrique de machines de Suisse orientale.

375. *Technicien mécanicien.* Essais de tir et travaux de dessin. Engagement civil. Bureau militaire.

377. *Dessinateur mécanicien.* Tessin.

379. *Ingénieur chimiste.* Direction du laboratoire de recherches d'une fabrique de papier. Etat nordique.

381. *Ingénieur chimiste.* Surveillance d'exploitation et recherches de laboratoire. Suisse romand de préférence, âgé de 25 à 30 ans. Branche du gaz. Administration d'une ville de Suisse romande.

387. Un à deux *techniciens mécaniciens* ou *techniciens électriciens.* Frigorifiques. Age : de 25 à 30 ans. Suisse orientale.

389. *Technicien mécanicien,* éventuellement *dessinateur-constructeur.* Age : au moins 26 ans. Suisse orientale.

391. Quelques jeunes *techniciens électriciens,* éventuellement *techniciens mécaniciens,* ainsi que quelques *dessinateurs mécaniciens.* Suisse orientale.

393. *Ingénieur* ou *technicien.* Lampes à incandescence. Langue espagnole. Espagne.

395. Jeune *ingénieur mécanicien.* Machines hydrauliques ou thermiques. Suisse centrale.

Sont pourvus les numéros, de 1943 : 649, 777 ; *de 1944 :* 35, 49, 51, 53, 169, 215, 217, 257, 307, 317, 329.

Section du bâtiment et du génie civil.

736. *Ingénieur civil.* Distributions d'eau et épuration d'eaux usées. Zurich.

758. *Architecte* ou *technicien en bâtiment.* Suisse centrale.

760. Jeune *technicien en bâtiment* ou *dessinateur en bâtiment,* éventuellement *architecte.* Langue française. Suisse romande.

762. *Ingénieur civil* ou *technicien en génie civil.* Condition : candidat astreint au service militaire. Engagement civil. Bureau militaire.

764. *Dessinateur en bâtiment.* Suisse orientale.

768. Jeune *ingénieur civil* ou *technicien en génie civil.* Béton armé, aménagements hydro-électriques et routes. Suisse orientale.

772. *Technicien en bâtiment,* éventuellement *architecte.* Zurich.

774. *Technicien en bâtiment* ou *dessinateur en bâtiment.* Nord-est de la Suisse.

776. *Technicien en bâtiment.* Zurich.

780. *Dessinateur* ou *technicien en bâtiment.* Bureau. Suisse romande.

782. *Architecte* ou *technicien en bâtiment.* Canton de Zurich.

(Suite page 10 des annonces.)

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.

DOCUMENTATION

Régie : ANNONCES SUISSES S. A., à Lausanne.

Cours de soudure électrique à Baden.

La *S. A. Brown Boveri et* Cie organise dans son école de soudure inaugurée récemment :

Le cours 182, du 19 au 22 juin 1944 en langue allemande.

Tous les métaux soudables y sont traités en théorie et en exercices pratiques. Le cours se termine par une visite des usines Brown Boveri, dans lesquelles 40 postes de soudure au chalumeau et plus de 120 postes de soudure électrique à l'arc sont en service (sans les 25 postes de l'école).

Lausanne. — Imprimerie La Concorde.