Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 46 (1920)
Heft: 18

Vereinsnachrichten

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: 10.12.2025

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

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'*Ecole 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 47e 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 déjeûné 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 chalands 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