Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 53 (1927)
Heft: 3

Artikel: Une visite de la presse chez MM. Sulzer Frères
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-41037

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

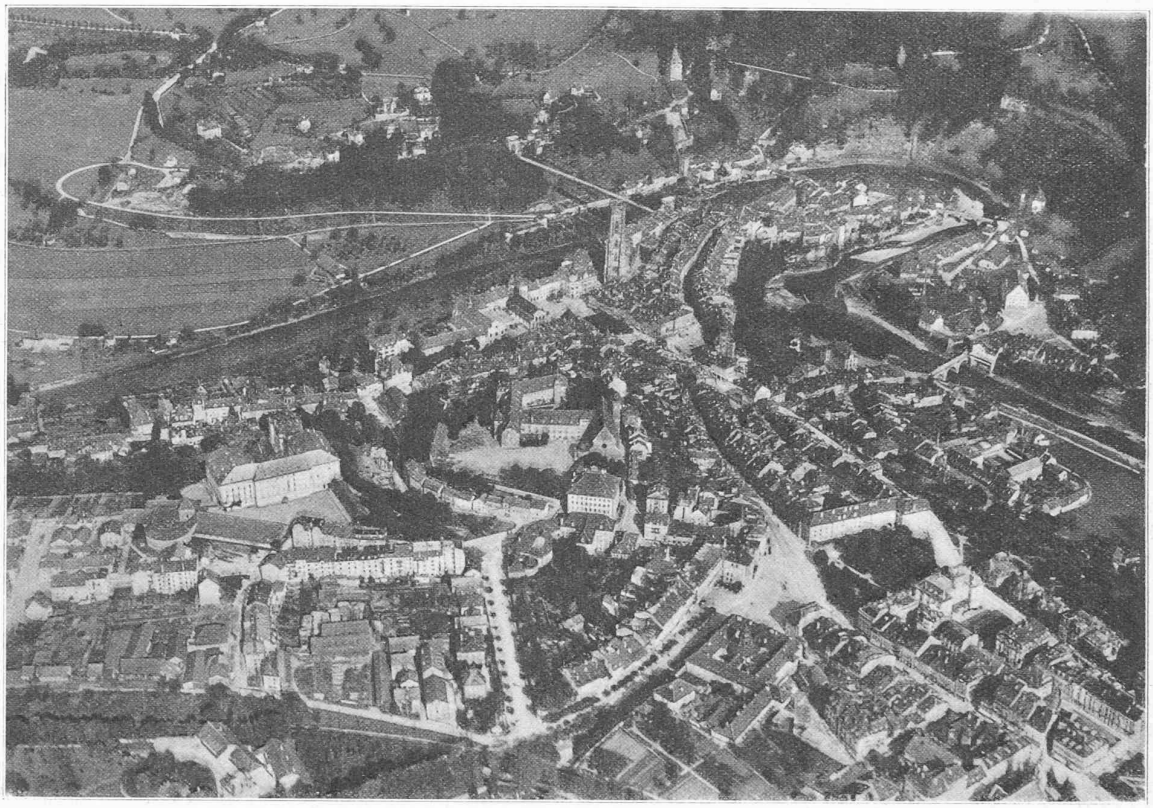
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans 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: 30.09.2025

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

CONCOURS D'IDÉES POUR LE PLAN D'EXTENSION DE FRIBOURG



Vue de Fribourg, prise d'un avion.
Au centre : la place Saint-Pierre. — A gauche : le quartier d'Alt, au premier plan, et la prairie des Neigles, au fond.
Photo « Ad Astra Aéro ».

Concours d'idées pour l'établissement du plan général d'extension et d'aménagement de la ville de Fribourg.

(Suite).[1]

N° 7. « En l'an 2000 ». — L'auteur propose un bouleversement de Fribourg difficilement réalisable et hors de proportion avec les conditions de la ville, sans réaliser des progrès correspondants. L'extension du quartier urbain de Pérolles est prévue, mais la délimitation entre l'habitation et l'industrie reste mal définie. Un agrandissement urbain assez considérable est prévu à Beauregard ainsi qu'au Quartier d'Alt. L'utilisation des terrains de l'Orphelinat est trop compacte, et présente des difficultés topographiques.

Il y a des suggestions favorables dans les routes et les communications entre les quartiers ; le mouvement de ces voies est en général tourmenté.

La liaison entre le Quartier d'Alt et Miséricorde n'est pas améliorée. Le Schœnberg reçoit un développement considérable, sans progrès des voies d'accès.

Les espaces libres sont largement réservés et mis à la disposition d'établissements d'utilité publique dont la réalisation est problématique. Par contre, il faut regretter la disparition de l'ancien cimetière qui constitue un jardin public tout préparé. Les Remparts sont respectés, mais la construction d'une tour nouvelle est un anachronisme et un non-sens.

La création de nombreux passages à travers la voie ferrée est un avantage. *(A suivre.)*

[1] Voir *Bulletin technique* du 15 janvier 1927, page 17.

Une visite de la Presse chez MM. Sulzer Frères.

Suivant l'exemple de la Société Brown, Boveri et Cie, la Société *Sulzer Frères* a invité un certain nombre de représentants de la Presse suisse à visiter, le 28 décembre dernier, ses vastes établissements de Winterthour.

Dans le discours de bienvenue qu'il a adressé à ses hôtes, M. le *Dr Hans Sulzer*, comme on le sait, une des personnalités les plus en vue du monde de l'industrie et de la finance, a émis certaines considérations d'ordre général dont le résumé intéressera certainement nos lecteurs :

« Messieurs, a dit M. H. Sulzer, nous vous présentons aujourd'hui un grand établissement de l'industrie suisse des machines, une de ces « communautés de travail », résultats de l'évolution, au prix de plusieurs dizaines d'années de labeur opiniâtre, d'entreprises très modestes nées aux débuts de l'industrialisation de notre pays. Il y a beaucoup de gens qui, lorsqu'on leur parle d'une industrie ne se la représentent guère que sous la forme de quelques personnalités dirigeantes jouant avec de gros capitaux et son caractère de « communauté de travail », avec sa diversité de services et d'activités, échappe trop souvent au grand public. Cette diversité d'activités, toutes fonctions les unes des autres, n'est peut-être nulle part mieux marquée que dans une grande fabrique de machines. Aussi la prospérité d'une telle entreprise, bien loin de ne faire la fortune que de quelques personnages privilégiés, conditionne non seulement la prospérité de tous les membres de la communauté et de leurs familles, mais encore celles de nombreuses autres communautés.

CONCOURS D'IDÉES POUR LE PLAN D'EXTENSION DE FRIBOURG

IIIe prix : projet «L'An 2000», de MM. *C. Fasel*, géomètre à Guin, *Sager*, ingénieur et *Diener*, architecte.

L'industrie suisse d'exportation, et particulièrement l'industrie des machines, lutte aujourd'hui âprement sur le marché mondial, pour des raisons qu'on a maintes fois énoncées : diminution du pouvoir effectif d'achat dans de grands pays qui constituaient jadis pour nous des débouchés très importants (Russie) ; prohibition douanière dans les pays industriels, visant à la protection de leur industrie nationale ; concurrence sur tous les marchés ouverts, des industries de ces pays dont les conditions de production sont souvent beaucoup plus favorables que les nôtres. Il résulte de ces conjonctures que non seulement notre industrie doit faire de vigoureux efforts pour procurer une occupation suffisante à ses établissements, mais qu'elle a grande peine à vendre ses produits à des prix qui lui permettent, après avoir couvert ses frais généraux, de procéder aux installations nécessaires pour maintenir la qualité des produits et l'outillage à la hauteur des progrès si rapides réalisés par la science. Or, une industrie qui se soustrait à cette tâche ressemble à une machine qui, ne recevant plus d'impulsion extérieure, marche encore quelque temps au moyen de l'énergie accumulée dans le volant, mais ne tarde pas à s'arrêter. Toutefois, malgré ces difficultés, il n'y a pas lieu d'envisager l'avenir avec pessimisme. Nous défendrons notre existence opiniâtrement, dit M. Sulzer, et nous sommes convaincu qu'en dépit du bouleversement des conditions économiques internationales causé par la guerre, l'industrie suisse des machines conservera sa place sur le marché international. Mais, sous réserve que deux conditions soient satisfaites, à savoir :

1. Que les désavantages, irrémédiables, inhérents à la situation géographique de notre pays, ne soient pas aggravés

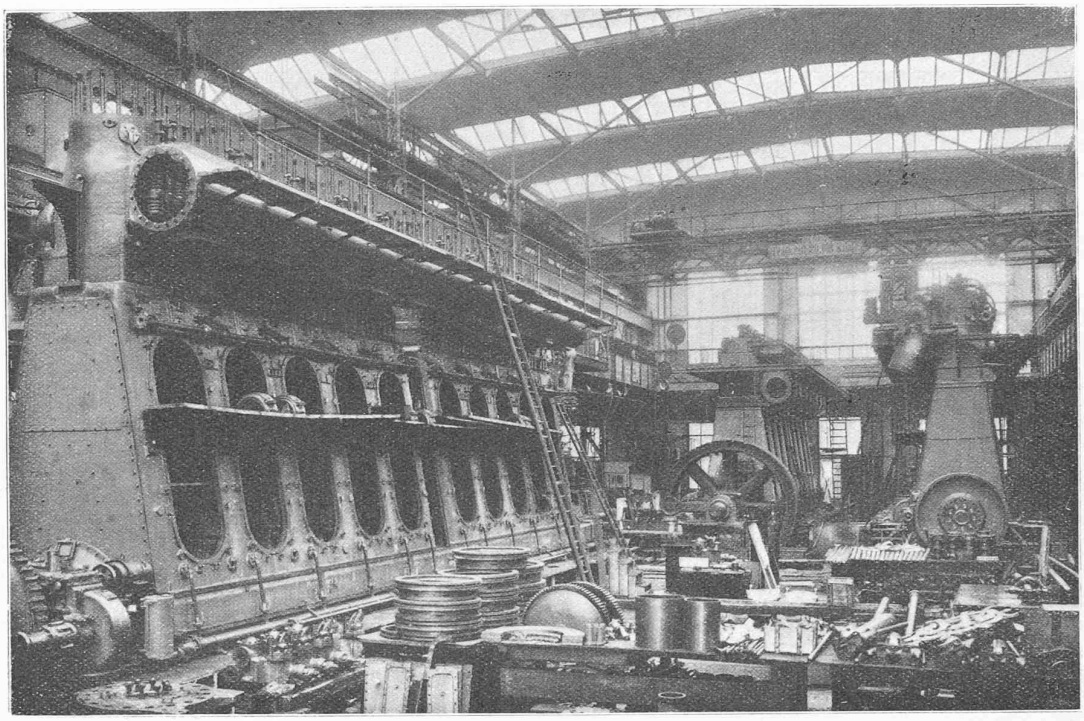


Fig. 1. — Hall de montage des moteurs Diesel de grande puissance, de MM. *Sulzer Frères, S. A.*, à Winterthour.
Au premier plan : moteur marin à 2 temps, 10 cyl., 6000/7000 ch.
Au fond. *A gauche :* moteur stationnaire, à 2 temps, 8 cylindres, 5000 ch.
A droite : moteur marin, à 2 temps, 10 cylindres, 6000/7000 ch.

par des interventions à tendances socialisantes ou inspirées par des mobiles d'ordre politique dans le domaine économique. M. Sulzer fait allusion, ici, à la cherté de la vie en Suisse comparativement aux autres pays ; aux prix excessifs des transports qui jouent un rôle considérable dans notre

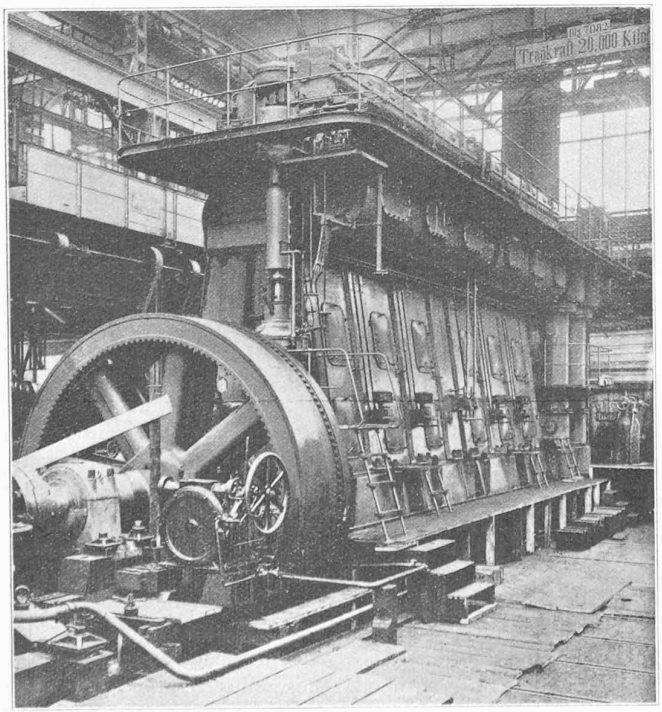


Fig. 2. — Moteur Diesel-Sulzer, à 2 temps, 6 cylindres, développant 3600 ch., à 135 tours par minute.

industrie ; aux accroissements inconsidérés des dépenses de l'Etat et des communes qui y font face par de lourds impôts frappant les entreprises productives sans trop de souci de leur capacité de contribution ; au défaut d'intelligence — apparent dans de nombreux milieux, dans une partie de notre législation et de ses organes d'exécution — de la nécessité d'une adaptation « élastique » de la durée du travail aux circonstances ; au danger d'une évolution défavorable des prix des matières premières d'origine étrangère, en raison du développement des syndicats nationaux et internationaux.

2. Que la conscience du rôle déterminant joué par la qualité de nos produits et la volonté inébranlable de conserver cette qualité pénètrent tous les intéressés. L'industrie suisse des machines vivra ou dépérira suivant que la qualité de ses produits sera soignée ou négligée, mais le soin de la qualité cause de grandes dépenses. C'est pour nous, dit M. Sulzer, une joie et une fierté de pouvoir constater que cette conscience et cette volonté sont manifestes à tous les degrés de notre hiérarchie. Cette constatation a été faite par tant de nos hôtes, surtout les étrangers, que nous espérons vous la voir faire aussi.

Dans une communauté de travail où le sentiment de l'interdépendance, l'esprit de collaboration confiante à la poursuite d'un but commun sont vivants comme nous croyons qu'ils le sont dans notre entreprise, la solution des problèmes que posent les divergences d'intérêts des divers collaborateurs, ne se heurte pas à des difficultés insurmontables. Le différend se réduit à une question de répartition équitable des bénéfices entre les deux principaux instruments de la production : le travail (intellectuel et manuel) et le capital. Et ici, dans notre cas particulier, comme dans le cas général du marché international, les lois de l'offre et de la demande exercent leur action équilibrante, mitigée souvent, il est vrai,

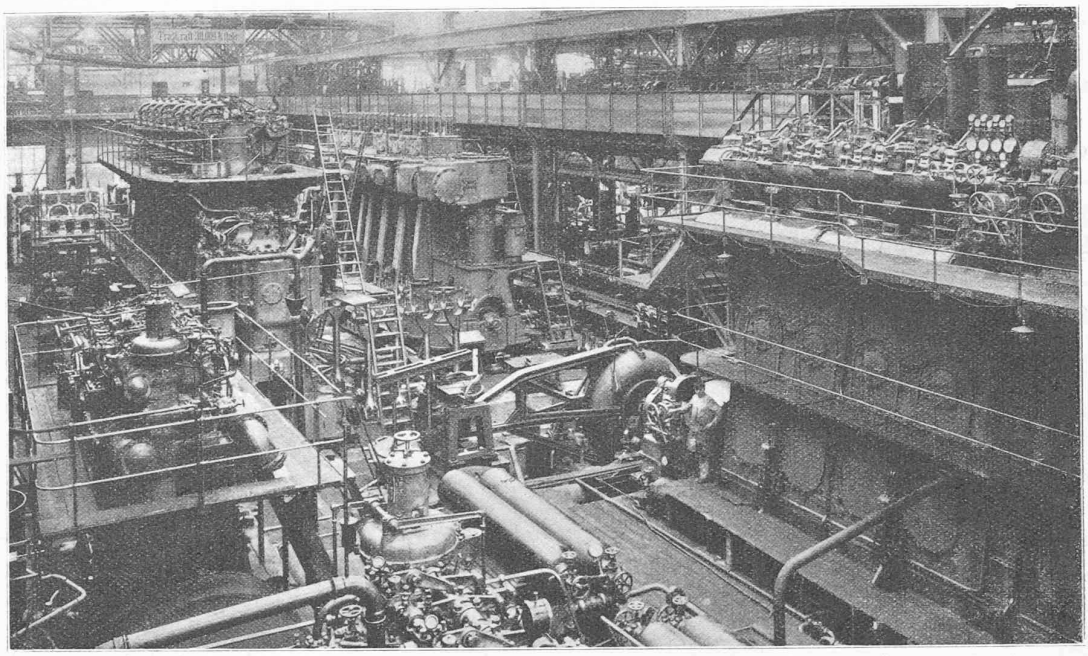


Fig. 3. — Hall de montage pour moteurs Diesel de grande puissance, de MM. *Sulzer Frères, S. A.*, à Winterthour.
Au premier plan. *A droite :* moteur marin à 2 temps, 8 cylindres, 4000 ch.
A gauche : 2 moteurs marins à 2 temps, 4 cylindres, 520 ch. chacun.
Au fond. *A gauche :* moteur marin, à 2 temps, 8 cylindres, 4000 ch.
A droite : moteur stationnaire, à 2 temps, 6 cylindres, 3600 ch.

par des considérations d'ordre humanitaire, pour autant qu'elles sont compatibles avec les exigences générales. Ces divergences d'intérêt aboutissent rarement à des conflits sérieux quand les hommes n'en font pas des dogmes mais les envisagent avec la froide raison et dans un esprit de conciliation. Je vous prie, Messieurs, de ne jamais perdre de vue, quand vous traiterez des problèmes relatifs aux conditions du travail, que les intérêts communs aux employeurs et aux employés sont infiniment plus considérables que les intérêts divergents et que la plus grande partie des conflits du travail doivent leur origine à des éléments qui servent leur intérêt particulier en exagérant ces divergences. »

Après ces considérations d'ordre général, M. H. Sulzer décrivit, à grands traits, l'activité des divers départements de son entreprise, en faisant une place particulière aux moteurs Diesel dont ses invités allaient contempler toute une série d'imposants exemplaires dont les figures ci-jointes représentent les plus puissants.

2 moteurs marins à 2 temps, 10 cylindres, 6000 ch. chacun, destinés au transatlantique hollandais *Christian Huygens*. Ce vaisseau, de 22 000 tonnes de déplacement, long de 190 m. et large de 23 m., est équipé, outre les 2 moteurs de 6000 ch. chacun actionnant les hélices, de 5 autres moteurs Diesel, d'une puissance totale de 2150 ch., destinés aux services auxiliaires. Le bateau s'approvisionnera, à bon marché, aux Indes néerlandaises d'une quantité d'huile de Bornéo suffisante pour pouvoir effectuer un voyage complet des Indes en Europe et retour, soit 20 900 milles marins, sans avoir besoin de se ravitailler en combustible.

2 moteurs Diesel marins, à 2 temps, de 4000 ch. chacun, à 8 cylindres, pour la « Grace Steamship C° », à New-York.

1 moteur Diesel, à 2 temps, de 3600 ch., à 6 cylindres, vitesse, 125 tours par minute, pour la Compagnie française de tramways et d'éclairage électrique de Shangaï.

1 moteur Diesel stationnaire, à 2 temps, de 5000 ch., à 8 cyl.

Une courroie remarquable.

On peut voir, à la Fabrique de courroies de la *Tannerie de Vevey*, une courroie en cuir destinée à un train de laminoirs des Etablissements *von Moos*, à Lucerne, et dont les caractéristiques sont :

Epaisseur : 24 mm., composée de 4 couches de cuir collées.
Largeur : 610 mm.
Longueur : 23 m.
Vitesse linéaire : 35 m. par seconde.
Puissance transmise en charge : 1200 ch.

Cette courroie est faite de 80 dos de bœufs, tannés exclusivement en fosses, à l'écorce de chêne pure, suivant le procédé qui a valu à la Tannerie de Vevey une réputation méritée et qui est dit « lent » parce que les peaux séjournent dans les fosses une année environ.

NÉCROLOGIE

Ernest Barraud.

Le 18 décembre, est décédé, dans sa soixante-neuvième année, d'une grippe contractée en voyage, M. *Ernest Barraud*, ingénieur, ancien conseiller municipal de la ville de Lausanne, ancien directeur des Tramways lausannois.

Originaire de Bussigny et de Villars-Tiercelin, Ernest-Marius Barraud était né à Lausanne le 8 novembre 1857; il avait obtenu en décembre 1877 son diplôme d'ingénieur constructeur à l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne, à laquelle il était resté très attaché, car il fut président de l'Association des anciens élèves et membre de la commission de perfectionnement de cette Ecole. Comme étudiant, il