

Objektyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **60 (1934)**

Heft 9

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

72,60 m de hauteur. Sa section a une surface de 815 m², comportant 609 m² de surface utile ; soit 74 % de la surface totale.

Le bâtiment peut abriter 500 employés et recevoir journalièrement 1000 visiteurs.

Les installations Chrysler à l'Exposition « Un siècle de progrès », Chicago 1933.

Le projet des installations Chrysler à l'Exposition de Chicago a fait l'objet d'un concours entre les architectes les plus réputés des Etats-Unis. (Fig. 5 et 6.)

Le volume bâti était limité à 28 370 m³ et devait couvrir une surface assez étendue. Le projet des architectes Holabird et Root, qui, grâce à une idée heureuse, utilisait au mieux la vaste étendue dont disposait la firme Chrysler, tout en ne dépassant pas le maximum de volume bâti autorisé, fut adopté.

Vu du nord, le site avait comme fond le palais des transports, de grande hauteur et exerçant une attraction considérable. Pour concurrencer l'effet produit, les architectes eurent l'idée de dresser des tours au nord et au sud avec des prolongements vers l'est et l'ouest. Ces tours constituaient, en fait, d'énormes panneaux publicitaires, servant le jour et la nuit et construits très légèrement.

Un hall à ciel ouvert en forme de croix se trouvait formé entre les murs jumelés des panneaux et constituait un excellent abri contre les ardeurs du soleil. Les salles d'exposition proprement dites étaient disposées en cercles sur tout le pourtour du hall cruciforme. Leurs parois verticales étaient entièrement formées de glaces planes encadrées de montants métalliques, de façon à donner au visiteur des stands, l'impression d'être en plein air.

A l'extrême nord des installations Chrysler et à proximité de l'entrée de la 35^e rue, se trouve placé un panorama montrant, vues d'avion, les vastes ramifications de la firme Chrysler, de l'Atlantique au Pacifique. Placé à cet endroit, il était destiné à attirer la foule vers les salles d'exposition principales, auxquelles il était relié par une terrasse découverte d'où on apercevait vers l'est une vaste place coupée par un bassin allongé et vers l'ouest une piste de 2 km pour l'essai des voitures.

Le soir, les faisceaux lumineux verticaux réfléchis dans les eaux du bassin contribuaient à accroître l'éblouissant effet des feux de l'Exposition et proclamaient dans les airs le nom de la firme Chrysler. (A suivre.)

DIVERS

Pour le Rhône.

Du *Sémaphore de Marseille*, en date du 4 avril 1934,
et sous la signature de son directeur M. PAUL BARLATIER

Il serait grand temps que les Rhodaniens se remuent pour obtenir que le programme de grands travaux, envisagé par le Gouvernement pour lutter contre le chômage, comprenne la mise en route de l'aménagement du Rhône.

Il est vrai que cette affaire est actuellement, du fait de sa remise à la Compagnie du Rhône, complètement sur une voie de garage. Cette Compagnie devait à peine de *forclusion* présenter avant novembre 1933 un plan complet, technique et financier, d'aménagement du fleuve. Que je sache, elle n'en a rien fait ; l'aurait-elle fait qu'elle serait dans les circonstances actuelles dans l'impossibilité matérielle d'agir avec son capital trop faible — dont une portion seulement est versée (le solde le serait-il si on l'appelait?) — et étant donné la difficulté de toute émission d'obligations sur un marché sans disponibilités prêtes à s'employer.

Au surplus, on peut se demander, et nous nous le demandons pour notre part avec angoisse, si les dirigeants de la Compagnie du Rhône ont tant que cela envie d'aboutir. Il y a là-dedans tant de personnalités ne tenant pas à ce que le prix du kWh baisse dans la vallée du Rhône et tant d'autres qui se figurent (à tort d'ailleurs) que le Rhône navigable constituerait pour leurs entreprises une concurrence, qu'on est, malgré soi, incité à penser que la Compagnie du Rhône, au lieu d'être le berceau de nos espoirs rhodaniens, en sera sans doute le catafalque.

En réalité, l'affaire a été mal emmanchée. Ce fut spécialement une erreur de ne pas appeler tous les peuples du Rhône à s'intéresser aux fortunes du fleuve d'où leur propre fortune doit découler. On a préféré constituer un froid cénacle, sans enthousiasme et sans ardeur, qui ne peut agir et n'agira point.

Peut-être vaut-il mieux d'ailleurs qu'il en soit ainsi, car les seules intentions d'agir qu'ait manifestées la Compagnie du Rhône se sont tournées vers deux ouvrages dont l'un apparaît singulièrement hasardeux et dont l'autre devrait suivre l'aménagement du fleuve au point de vue navigation et non le précédent. Je veux parler du barrage de Génissiat et du nouveau Port de Lyon.

Le barrage de Génissiat, de l'avis de beaucoup de compétences, serait assis sur un sol à ce point fissuré et peu sûr que son étanchéité et sa sécurité apparaissent par avance comme extrêmement précaires ; en admettant même que cette étanchéité et cette sécurité soient assurées, le barrage ne tarderait pas à être comblé par le charriage du Rhône et surtout de l'Arve. De ce fait, la réserve d'eau, accumulée entre Genève et Génissiat, se trouverait rapidement annihilée. Au surplus, ce serait une erreur de s'hypnotiser sur cette réserve, la moindre élévation du niveau du lac Léman équivalant à plus de dix fois l'eau réservée par le barrage de Génissiat. Or, *Génissiat coûtera quelque 400 millions avec beaucoup de chances de n'aboutir à rien d'intéressant*. Il vaudrait infiniment mieux, ce nous semble, créer une usine souterraine, à quelque soixante-dix mètres de profondeur, au dernier barrage existant à cette heure sur le Rhône en aval de Genève, et forer un canal de fuite en tunnel pour aller rejoindre le lit au delà de Bellegarde. Il est même à croire, étant donnée la nature fissurée du terrain, qu'on n'aurait pas à conduire bien loin ce canal de fuite, l'eau devant se frayer d'elle-même un passage vers le bief inférieur.

Ou je me trompe fort, ou l'économie réalisée de la sorte serait de l'ordre de 300 millions. Cela vaut la peine qu'on y réfléchisse.

Pour ce qui est du Port de Lyon, nous sommes persuadés qu'il deviendra une nécessité, lorsque le fleuve rendu navigable sera sillonné de toueurs et de péniches. Mais pour l'instant qu'y mettra-t-on ? La création du nouveau port de Lyon peut tout au plus à l'heure actuelle servir certains intérêts immobiliers. Ceux-là nous indiffèrent.

Ces deux points exposés montrent combien il faudrait que les Rhodaniens pratiques s'unissent étroitement pour surveiller de conserve ce qui se passe, éveiller les endormis, faire marcher, de gré ou de force, les malintentionnés et éviter des gaffes, plus ou moins involontaires, qui dégoûteraient à jamais les Français d'apporter leur argent à l'œuvre rhodanienne. Il importerait aussi — je le réclame depuis des années — qu'un organisme de premier rang et intéressé à la question, comme la Chambre de commerce de Marseille, par exemple, convoque en un grand congrès *uniquement technique* non seulement les théoriciens de l'aménagement des fleuves, mais aussi les praticiens français ou étrangers et les constructeurs de matériel fluvial et qu'une bonne fois pour toutes une discussion serrée permette d'y voir clair entre les divers projets d'aménagement du Rhône, de choisir un ou deux projets apparaissant les meilleurs et d'en déterminer les conditions d'exécution et de coût.

J'entends bien que la *Compagnie du Rhône* aurait dû, de par ses statuts, se charger de ce travail ; mais puisqu'elle ne l'a pas fait et tient systématiquement le public rhodanien dans l'ignorance la plus complète de ses études et de ses projets, il faut bien que d'autres s'en occupent.

Ces autres auraient pu être l'*Union Générale des Rhoda-*

niens ; mais cette société, respectable par ses intentions, préfère s'occuper de tout autre chose que des destinées pratiques du fleuve : la mystique lui suffit et tous les efforts de quelques-uns pour la tirer de là n'aboutissent à rien. Au lieu de prendre la pioche, qui ouvre les canaux, les administrateurs de l'U. G. R. doivent, sous peine d'anathème, se contenter de balancer l'encensoir sous des narines qui ne s'en lassent point. L'U. G. R. s'enfonce dans la brume et n'en sort plus. Cela n'a rien qui doive surprendre, le but de cette société étant tout autre que celui poursuivi par ceux qui souhaitent que le Rhône devienne

le grand chemin de France vers l'Europe centrale, pour le plus grand profit matériel et moral de notre pays. Or, ce but n'est indiqué qu'in fine et comme un parent pauvre dans l'article liminaire des statuts de l'U. G. R. que je transcris ci-dessous :

L'Association a pour but de s'efforcer par tous les moyens en son pouvoir : d'assurer la perpétuation des fêtes annuelles de grand régionalisme rhodanien, etc., etc... de veiller à la bonne transmission annuelle de ville à ville de cette grande manifestation, etc ; d'aider à l'exécution de ces fêtes et manifestations ; d'exalter et de soutenir l'esprit et le régionalisme rhodanien, etc. ; de mettre en lumière et de développer toutes les gloires et les fortunes de toutes sortes des régions rhodaniennes, etc. ; d'inspirer toutes ces choses depuis les Alpes jusqu'à la Méditerranée, etc., etc. ; le but de l'U. G. R. est aussi d'inspirer, d'encourager le tourisme nautique, etc. ; son but est encore (cet « encore » est tout un poème !) de seconder les efforts en faveur de l'aménagement du Rhône.

En tout, trente lignes de buts littéraires, artistiques, touristiques ou mystiques, pour deux, consacrées à l'œuvre pratique et grandiose de l'aménagement du fleuve !

M. Gustave Toursier, dans une lettre adressée récemment au Conseil d'administration ajoutait encore à ce point : n'écrivait-il pas en effet :

Je demande et souhaite vivement, et cela spécialement en ma qualité de fondateur, que tous les buts, si généreux et si largement humains de notre Union : « les émulations générales rhodaniennes » ne soient pas noyées dans un exclusivisme de certains pour un but spécial extrêmement intéressant et de circonstance que nous poursuivons tous passionnément.

Le but spécial et de circonstance, c'est l'aménagement du Rhône. L'U. G. R. « poursuit passionnément sa réalisation », en ne s'en occupant pas et en ne laissant qu'en rechignant certains de ses membres s'en occuper.

Nous sommes un certain nombre qui nous trouvons au regret de ne pouvoir accepter que l'aménagement du Rhône soit placé ainsi en dernier plan et pour ainsi dire hors cadre de l'action rhodanienne.

Nous ne rejetons rien de ce qui est rhodanien ; mais nous sommes persuadés que ce sera servir encore et de la meilleure façon la mystique du Rhône que d'en réaliser la pratique.

Pour relier les peuples, pour en exalter l'amitié réciproque, pour établir entre eux des rapports étroits et de tous ordres, il faut une grande et belle route, grâce à laquelle ils pourront marcher aisément les uns vers les autres et confondre leurs intérêts et leurs cœurs. Cette grande route du Rhône, nous voulons, nous, l'ouvrir vite et la tracer large, vers nos frères suisses et, par eux, vers l'Europe centrale. Nous voyons, dans la réalisation de ce grand projet, non pas seulement les profits légitimes qu'en retirera la ville que nous aimons, mais aussi ceux qui reviendront à toute la région du sud-

est qui est la nôtre, à nos amis d'Helvétie et même à la nation allemande, qui finira bien par comprendre un jour qu'il vaut mieux, entre les peuples, ouvrir des canaux que creuser des tranchées.

Le français menacé comme langue technique.

Ce cri d'alarme poussé par un ingénieur français de haute notoriété, M. A. Grebel, a incité la *Chambre syndicale française des ingénieurs* à créer une *Commission de la terminologie technique française moderne*. Cette commission, fondée l'été dernier et dont personne ne s'avisera de contester l'utilité et l'opportunité, « prend l'initiative de provoquer, de la part des principaux intéressés, ingénieurs et industriels, des propositions pour la réforme des expressions techniques récentes les plus défectueuses ou pour la création de termes nouveaux, nécessaires si nous ne voulons pas être à la remorque des langues étrangères ».

Sous l'énergique impulsion de son secrétaire, le susdit M. A. Grebel, la commission s'est vigoureusement mise à l'œuvre, inspirée de la « nécessité de réviser et de compléter notre vocabulaire technique ». Les résultats de ses premiers travaux d'épuration de la terminologie technique française sont récapitulés dans des tableaux synoptiques que nous recommandons à tous les amis de la clarté et de la précision linguistiques.

Les comptes rendus des travaux de la Commission de terminologie sont publiés dans le « Bulletin trimestriel » de la Chambre syndicale française des ingénieurs, domiciliée à Paris (17^e), 112 ter, rue Cardinet.



N. DE SCHOULEPNIKOW
1856-1934

Exposition du chauffage et de l'éclairage.

L'Association française pour le développement des Travaux publics ingénieurs E. C. P. des Travaux publics et du bâtiment, de l'Electricité et du Gaz, organisent, pour le mois de juillet prochain, la neuvième Exposition nationale annuelle.

Elle se tiendra à Paris, 8 rue Jean-Goujon, et sera consacrée aux progrès actuels du chauffage et de l'éclairage et comportera une Section rétrospective.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. Doux, secrétaire général de l'Association française pour le développement des Travaux publics, 60 rue de Londres, à Paris (8^e).

NÉCROLOGIE

Nicolas de Schoulepnikow.

Né le 30 novembre 1856, à Saint-Petersbourg, fils de Michel de Schoulepnikow, chambellan de l'empereur Nicolas I^{er}, et de Catherine, née de Rumine, cousine germaine de Gabriel de Rumine.

Son père, entré dans la diplomatie, vint à l'ambassade de Berne en 1865, et mit son fils en pension chez M. Boisot, à Lausanne.

Il poursuivait ses études à la maison, dès 1866, sous la direction d'un précepteur, M. Eug. Delessert, puis fut en pension, de 1870 à 1873, chez M. Olivier de Speyr, à la Colline (Lausanne).

Il entra, en 1874, au lycée Condorcet, à Paris, classes de