

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 63 (1937)
Heft: 25

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: 26.01.2026

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

Nombre	Nombre total des places	Moteur	Nombre de cylindres	Puissance ch	Carburant
3	32	Explosion	4	52	Benzine
3	50	Explosion	6	100	Benzine
2	36	Diesel	6	82	Mazout
6	50	Diesel	6	100	Mazout

Châssis. Les deux nouveaux types de véhicules ne diffèrent que par leurs dimensions générales. Les moteurs, analogues, quoique de cylindrée légèrement différente, sont du type « Diesel », à injection directe. Les freins à pression d'huile sur les 4 roues sont actionnés par un servo-frein à air comprimé. La boîte de vitesses possède 5 vitesses, dont les deux dernières sont silencieuses ; la 4^{me} vitesse, correspondant à la prise directe, sera la vitesse normale ; la 5^{me} permettra d'atteindre l'allure de 55 km/h ou de 68 km/h, mais ne sera utilisée que dans des cas tout à fait spéciaux.

L'équipement électrique ne sert qu'à alimenter l'éclairage et les appareils avertisseurs, car le démarrage des moteurs « Diesel », qui demande un effort particulièrement important, aura lieu à l'air comprimé au moyen d'un appareillage spécial construit par *Motosacoche*, à Genève. Cet appareillage comprend principalement un compresseur à deux étages comprimant l'air à 40-45 at. pour le démarrage et à 3-6 at. pour le servo-frein. Le compresseur est entraîné par l'arbre de la pompe à combustible, accolée au moteur. Pour faciliter le démarrage, l'air introduit au moment du lancement est mélangé à un gaz facilement inflammable fourni par un carburateur spécial à haute pression.

Carrosserie. Les carrosseries entièrement métalliques, de construction Saurer, sont en métaux légers, anticorrosion pour la carcasse et *aluman* pour le revêtement. La carrosserie est divisée en un certain nombre de panneaux aisément démontables, afin de faciliter leur réparation en cas de collision.

La disposition des sièges est analogue à celle adoptée pour les véhicules actuels. Chaque autobus possédera deux portes : une porte pliante à droite, à côté du conducteur, et une porte pivotante à l'arrière, à gauche, utilisée comme porte de secours, de façon à pouvoir assurer la sortie des voyageurs d'un côté ou de l'autre en cas d'accident.

Les glaces mobiles sont à commande par manivelle et vis, ce qui empêche tout mouvement sous l'influence des trépidations.

L'aération a lieu par 5 évacuateurs fixes dans le toit et le chauffage est du type *Tropic-Aire*, à eau chaude.

Pour le transport des bagages, il est prévu des filets à l'intérieur, une galerie sur le toit et un grand coffre à l'arrière, accessible de l'extérieur par une porte pivotante de 1,10 m de largeur.

L'indication du lieu de destination de l'autobus se fera au moyen de plaques latérales et d'un transparent éclairé la nuit, monté en avant, sur le toit. Des transparents analogues seront montés sur les véhicules actuels.

La couleur à adopter pour les carrosseries a été étudiée en tenant compte des expériences faites à Genève et sur d'autres réseaux suisses ; celles-ci ont montré que la couleur verte présente l'inconvénient de rendre assez peu visibles les autobus circulant de nuit sur les routes peu éclairées ; il convenait donc d'adopter des couleurs claires pour augmenter la sécurité de la circulation. C'est pourquoi, à l'instar de plusieurs autres réseaux suisses, les nouveaux et les anciens autobus seront peints en bleu et blanc.

Remorques. Etant donnée l'importance des transports de marchandises sur les lignes de banlieue envisagées, on a commandé à la maison *Lauber*, à Nyon, trois remorques à un essieu, du type habituellement employé par l'Administration des Postes.

Un des nouveaux autobus à 50 places sera exposé au prochain Salon de l'Automobile qui aura lieu à Genève, du 11 au 20 février 1938.

Exploitation des nouvelles lignes.

L'exploitation des lignes d'autobus de Gy et de Jussy suivant le nouveau régime commencera le 1^{er} janvier 1938. Les quatre autres lignes seront mises en service successivement dès cette date, au fur et à mesure que les véhicules nécessaires seront disponibles.

Tous les véhicules seront desservis par un seul agent.

Horaires et tarifs. Les horaires des nouvelles lignes seront en principes analogues à ceux en usage actuellement sur les lignes de tramways, mais établis en tenant compte de l'augmentation de vitesse permise par l'autobus.

Des études sont en cours pour permettre d'assurer le plus grand nombre possible de trajets les dimanches de beau temps.

Les tarifs seront, sur chacune des lignes, les mêmes que ceux en vigueur actuellement sur les tramways. Toute personne, abonnée ou non, circulera donc entre deux points quelconques d'une ligne de banlieue, par exemple entre une halte de campagne et la station terminus en ville, au même prix que maintenant.

Pour les lignes Genève-Bernex (tramways) et Bernex-Chancy (autobus), les taxes seront calculées comme s'il s'agissait d'une ligne continue de Genève à Chancy.

CORRESPONDANCE

Exposition internationale de l'art des jardins, des cimetières, de l'urbanisme et habitations légères de week-end.

A la suite du communiqué paru dans notre numéro du 20 novembre 1937, la Section genevoise de la S. I. A. nous prie de publier la lettre qu'elle a adressée, en commun avec trois autres sociétés d'architectes, en date du 27 octobre 1937, au « Secrétaire général » de ladite exposition :

Messieurs,

En réponse aux lignes qu'en date du 18 octobre 1937 vous avez adressées aux diverses sociétés soussignées pour leur demander une collaboration officielle, sous la forme d'une délégation de nos différents groupements, pour faire partie des commissions que vous aviez l'intention de constituer, nous vous informons que nous avons examiné avec beaucoup d'attention votre demande et en deux séances successives.

Nous n'estimons malheureusement pas possible d'y donner une suite affirmative sur la base du programme que vous avez établi et publié. Ce programme nous paraît absolument disproportionné en comparaison des moyens techniques et financiers qui pourront être mis à contribution et en raison du temps beaucoup trop court qui reste à disposition.

En fait nous pensons qu'une collaboration ne pourrait être envisagée qu'à la suite d'une très profonde modification de votre programme.

Il faut, selon nous, éviter à Genève les risques financiers auxquels pourrait l'exposer une manifestation démesurée et surtout le ridicule qui rejaillirait sur notre Cité du fait de l'impossibilité matérielle de réaliser un programme aussi vaste.

Nous regrettons d'avoir à prendre cette décision, mais nous ne sommes pas à même d'endosser les responsabilités devant lesquelles vous nous placez aujourd'hui.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom

de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, section de Genève.

Le Président : (signé) JULES GALAME.

Le Vice-président : (signé) FRÉD. GAMPERT.

Au nom

de la Fédération des architectes suisses, groupe de Genève,

(signé) AD. GUYONNET.

Au nom

de l'Association syndicale des Architectes pratiquants du Canton de Genève,

Le Président : (signé) ALBERT ROSSIRE.

Au nom

du Groupe pour l'Architecture nouvelle à Genève, (signé) H.-S. LEESEMAN

Exposition de l'électricité à Berthoud, en 1938.

Nous répétons que cette Exposition¹ sera ordonnée de façon à donner au visiteur une idée claire et facilement intelligible de la production, de la distribution et des applications de l'électricité. C'est ainsi que les machines et les appareils seront installés, dans la mesure du possible, là où l'exige leur emploi quotidien. Sous réserve d'agrandissements, l'exposition comprendra les trois divisions principales suivantes : Production-distribution-applications de l'énergie. Les deux premières comprennent l'utilisation des forces hydrauliques et l'exposition des divers appareils et installations nécessaires à la distribution de l'électricité. La troisième comprend les sections suivantes : applications de l'électricité a) dans le ménage, b) dans l'industrie, c) dans l'agriculture, d) la lumière électrique, e) le courant à faible tension, f) groupe didactique (démonstration, etc.). Le droit d'exposer est gratuit, par contre les exposants doivent se charger de l'aménagement de leurs emplacements, l'exposition devant présenter un plan d'ensemble moderne. Le délai d'inscription a été prolongé jusqu'au 10 décembre 1937. Les avis de participation doivent être adressés à M. H. Merz, professeur au Technicum cantonal de Berthoud, président du Comité de l'exposition, qui fera parvenir le règlement aux intéressés.

Un jubilé.

M. le professeur Maurice Lugeon vient de fêter la quarantième année de son enseignement universitaire.

Les élèves que compte le professeur M. Lugeon parmi les lecteurs du « Bulletin technique » nous sauront gré d'associer notre périodique aux nombreux hommages apportés au maître éminent lors d'une séance solennelle qui eut lieu à l'Aula de l'Université de Lausanne, le 20 novembre écoulé.

Professeur de géologie à la Faculté des sciences de l'Université dès 1902, M. Lugeon eut pour élèves tous les ingénieurs constructeurs diplômés de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne au cours de ces dernières décades. Il n'est pas de milieu technique ou d'administration s'occupant de travaux de génie civil qui n'ait, dans notre pays, fait appel une fois ou l'autre à ses conseils et à sa collaboration. Bien plus, au cours de son inlassable carrière, qu'infatigable il poursuit encore aujourd'hui, le professeur Lugeon suscita bien au delà de nos frontières, par la très grande part qu'il prit à la construction d'une quantité d'ouvrages, l'admiration et l'estime d'une foule de techniciens et d'hommes de science étrangers. Ses amis, ses collègues, ses anciens élèves, l'Université de Lausanne tout entière ont tenu à commémorer le cinquantième anniversaire de sa première publication scientifique et à fêter la quarantième année de son enseignement universitaire.

Le recteur de l'Université, le doyen de la Faculté des sciences, le président central de la Société helvétique des sciences naturelles ont rappelé quelle est l'œuvre accomplie par le jubilaire. A vingt-six ans, il ouvrait son cours à l'Université par une leçon qui bouleversait toutes les idées admises sur l'histoire du lac Léman. Quelques années plus tard, c'est la structure des Alpes qui préoccupe le jeune savant ; il rallie à ses théories absolument nouvelles les maîtres incontestés d'alors. Ses publications scientifiques deviennent légion. De l'étranger affluent à Lausanne une quantité d'élèves et l'institut de géologie de l'Université, son laboratoire, sa bibliothèque et son musée se développent considérablement.

Mais la nature même des travaux scientifiques de M. Lugeon fit de lui le conseiller et le collaborateur des ingénieurs. Correspondant d'une quantité d'instituts et d'académies

scientifiques étrangères, il s'impose par ailleurs comme géologue des grandes réalisations techniques et cela, dans les domaines les plus variés : adduction d'eau, recherche du pétrole, construction de grands barrages, etc., etc.

On comprend dès lors les nombreux gestes d'estime qui lui viennent aujourd'hui du monde entier. En témoignage de reconnaissance au savant, qui a si souvent prêté à la France le concours de ses hautes connaissances, le chargé d'affaires de l'ambassade de France à Berne, remit au jubilaire la décoration de Grand Officier de la Légion d'honneur. Des délégués de Pologne, d'Angleterre, de Belgique, des messages d'Allemagne, d'Italie, des Etats-Unis et d'ailleurs soulignèrent la part prise par le géologue vaudois dans quantité d'études et de travaux de grande envergure. Le délégué de l'Ecole Polytechnique fédérale lui décerna le titre de *docteur honoris causa*.

Mais pourquoi préciser davantage ici ce que fut et ce qu'est encore l'activité du professeur M. Lugeon. La plupart de nos lecteurs le connaissent. Ils ont su apprécier en lui le maître, le conseiller et bien souvent aussi l'ami. Ils se sont fait un devoir de l'accueillir dans leurs associations ; n'est-il pas depuis 1932 membre honoraire de la Société suisse des ingénieurs et des architectes. Le « Bulletin technique de la Suisse romande », qui s'honore d'avoir publié à maintes reprises¹ des travaux du grand géologue, se devait, à l'occasion de ce jubilé, de rappeler les grands services que rend ce professeur distingué à la science, à l'Université de Lausanne et en particulier à sa haute école technique.

D. BRD.



ALBERT PAILLARD

NÉCROLOGIE

Albert Paillard.

Extrait du « Bulletin financier suisse » :

C'est avec un profond regret que les milieux industriels suisses ont appris le décès de l'animateur de l'industrie de Sainte-Croix. Nous croyons respecter le désir du défunt qui fut dans sa vie un modèle de modestie, en limitant notre article au strict minimum. Mais Albert Paillard personnifiait l'optimisme dans le bon sens du mot, il avait une confiance inébranlable dans la supériorité de la main-d'œuvre qualifiée de notre pays. Il a créé, et toujours avec un grand succès, des genres de production jusqu'ici inconnus en Suisse, et cela uniquement en vue de l'exportation, qui est le seul moyen d'augmenter le patrimoine économique de la nation.

Albert Paillard était le créateur de l'industrie suisse de machines à écrire, de l'industrie suisse des appareils phonographiques et cinématographiques et de tant d'autres spécialités destinées avant tout, souvent presque exclusivement, à l'exportation. Si le défunt était le modèle des patrons dévoués à leurs ouvriers et employés, c'est parce qu'il savait qu'en Suisse un patron n'est respecté que s'il travaille comme un ouvrier et ne s'en distingue guère par son train de vie. A de tels patrons, on ne reproche jamais le succès financier d'une entreprise ; ils tuent l'envie et la haine dans l'œuf.

Le centre industriel de Sainte-Croix a eu le rare privilège de produire des personnalités industrielles ayant un esprit créateur. Chaque fois qu'une de ces anciennes industries (montres, boîtes à musique, gramophones) fut menacée d'une grave crise, on n'alla pas implorer la protection des autorités pour maintenir à tout prix une activité moribonde, on se mit courageusement à créer du nouveau et toujours des articles de qualité. Albert Paillard était le type de l'industriel-créditeur.

En parcourant le rapport fort détaillé que l'on lisait à l'assemblée des actionnaires de la société Paillard, nous avons

¹ Voir *Bulletin technique* du 6 novembre 1937, page 299.

¹ Notamment son admirable étude « Barrages et Géologie », N° du 17 septembre 1932. — *Réd.*