

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 66 (1940)  
**Heft:** 26

## Wettbewerbe

### 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>**

La condition de ce trafic intense dès l'extérieur vers nous, c'est qu'il puisse tôt ou tard, et dès que le besoin s'en fera sentir, se continuer à travers notre territoire pour notre profit et celui des nations voisines. Il faut pour cela une connexion dont la préparation est notre devoir et notre charge.

Cette grande voie internationale se prépare du reste progressivement chez nous, comme autour de nous. Le Reich possède actuellement, suivant M. Borel, ingénieur, 2750 km de voies navigables intérieures ; il faudra en construire 100 à travers la Suisse pour joindre le Rhône français à l'Aar et au Rhin supérieur, dont une convention germano-suisse a décidé l'aménagement à frais communs entre les deux nations voisines.

Nous disons cent kilomètres sur lesquels les trente de la frontière franco-suisse au Léman ne comporteront que la traversée de Genève à titre de travail indépendant de l'aménagement hydro-électrique du Rhône. Le plus gros morceau, ce sont les quarante kilomètres du « Canal d'Entreroches » à percer entre l'embouchure de la Venoge et le lac de Neuchâtel à côté d'Yverdon. Une trentaine de kilomètres se répartiraient sur le reste du tracé en travaux de modeste envergure. Cent kilomètres comparés aux deux mille sept cents du Reich, c'est moins que la proportion des populations intéressées ; un seul travail difficile, la traversée de Genève, peut se comparer à ce que la France fera dans les gorges de Génissiat, et à ce que l'Allemagne a dû vaincre pour joindre la vallée du Main à celle du Danube. Le III<sup>e</sup> Reich a, en effet, à peu près achevé son grand programme de plus de deux milliards de marks, tandis que nous n'avons fait qu'entamer le nôtre en construisant l'admirable port de Bâle et en préparant, heureusement, l'aménagement des écluses de nos diverses usines hydro-électriques modernes du Rhin, de l'Aar et du Rhône genevois.

Ce travail préparatoire ne doit pas rester inutile. La Suisse a besoin d'un programme de grands travaux pour parer au danger imminent du chômage après la démobilisation, et avant peut-être. Nulle œuvre nationale ne s'y prête au même degré que la construction du Rhône navigable et du canal trans-helvétique. Le danger que nous courons ne réside pas dans l'élévation du devis de grands travaux capables, craint-on, d'écraser nos finances — un mois de frais de mobilisation y suffira peut-être — mais dans le manque de travail, qui risque de menacer notre place au soleil dans le monde de la production.

Les autorités le comprennent. L'assemblée de Neuchâtel a été suivie par le chef du gouvernement neuchâtelois, M. Guinchard, conseiller d'Etat, et par le président de la Ville, M. Béguin. Nous savons gré à ces messieurs de leur clairvoyance et des aimables paroles dont ils ont agréémenté le dessert.

C'est du meilleur présage pour le soutien actif dont l'Association suisse Rhône-Rhin a un besoin urgent. Son nouveau président central, M. Arthur Studer, ingénieur, a annoncé une active propagande, dont le premier fruit doit être de fournir des moyens d'action à une association, dont les finances sont anémierées, et dont le second but, l'essentiel, sera de faire triompher l'idée mûrissante de la navigation intérieure suisse. Le devoir des techniciens conscients de leur mission, c'est d'aider à la réussite de ce programme vital pour l'avenir de la patrie.

A. PARIS, ingénieur.

## CARNET DES CONCOURS<sup>1</sup>

### Pont sur le Rhône et l'Arve.

La Direction générale des Chemins de fer fédéraux ouvre un concours pour l'établissement du projet d'un pont-rail sur le Rhône et l'Arve pour la ligne Genève-Cornavin-la Praille.

Sont admis au concours les ingénieurs, architectes, techniciens et entreprises de construction suisses domiciliés en Suisse, à l'exception des employés d'Etat et des communes.

<sup>1</sup> Nous rendons nos lecteurs attentifs au fait que sous cette rubrique sont mentionnés non seulement les concours d'architecture mais aussi les concours ouverts entre ingénieurs et relatifs à des ouvrages de génie civil.

(Réd.)

Les documents peuvent être retirés au Bureau de construction C.F.F., gare Cornavin, à Genève, à partir du 16 décembre 1940, contre versement d'un dépôt de garantie de 50 fr. qui sera restitué à tous les concurrents ayant présenté un projet en temps utile.

Délai pour la présentation des projets : 31 mars 1941.

La Direction générale des C. F. F.

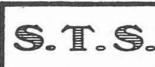
## COMMUNIQUÉ

### Cours de soudure électrique à Baden.

La Société anonyme Brown, Boveri et Cie organise dans l'école de soudure (qui contient 20 postes de soudure électrique) de ses usines de Baden le cours de soudure n° 123 en français, qui durera du 13-16 janvier 1941 et le cours de soudure n° 124 en allemand, du 27-30 janvier 1941. Théorie et exercices pratiques traitant tous les métaux soudables. Chaque participant a un poste à sa disposition pendant toute la durée du cours.

Celui-ci se terminera 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 postes de soudure de l'école).

Les intéressés sont invités à demander le programme du cours à la S. A. Brown, Boveri et Cie, Baden.



Swiss. Technische Stellenvermittlung  
Service Technique Suisse de placement  
Servizio Tecnico Svizzero di collocamento  
Swiss Technical Service of employment

ZURICH, Tiefenhöfe 11 - Tél. 35426. - Télégramme: INGÉNIUR ZURICH.

### Emplois vacants :

#### Section mécanique.

721. Ingénieur diplômé. Travaux scientifiques dans le domaine de la métallurgie et de l'essai des matériaux. Nord-est de la Suisse.

723. Quelques bobineurs. Importante fabrique de machines électriques de Lyon (France).

727. Technicien ou dessinateur-mécanicien. Tracteurs et faucheuves à moteur. Suisse romande.

729. Ingénieur diplômé. Projets et construction d'appareils d'une grande usine à gaz communale. Offres de services écrites à la main, avec indication des appointements demandés, à transmettre jusqu'au 28 décembre 1940.

731. Dessinateur-mécanicien. Fours industriels et constructions métalliques. Canton de Zurich.

733. Jeune technicien-mécanicien. Construction de machines et rationalisation. Suisse orientale.

735. Ingénieur ou technicien-chimiste. Construction et entretien des machines de l'industrie de la soie artificielle, filature, laine artificielle (cellulose), cellophanes. Langues : allemande, française et éventuellement anglaise. Suisse centrale.

737. Ingénieur-électricien diplômé pour travaux de laboratoire et calculs du domaine de la physique appliquée. Suisse romande.

739. Ingénieur-mécanicien diplômé ou technicien-mécanicien diplômé. Technique de la chaleur. Langues : allemande et française parlées et écrites, si possible aussi l'anglais et l'italien. Age environ 30 ans. Fabrique de machines de Suisse orientale.

741. Jeune technicien mécanicien. Construction d'outillage. Pratique d'atelier requise. Suisse romande.

Sont pourvus les numéros, de 1939 : 1091 — de 1940 : 355, 381, 419, 433, 451, 457, 563, 579, 659, 667, 669, 701, 709.

#### Section bâtiment et génie civil.

874. Jeune technicien, bon dessinateur. Correction de rivières. Bureau d'ingénieur du Jura bernois.

876. Jeune technicien ou dessinateur en béton armé. Bureau d'ingénieur de Suisse centrale.

878. Technicien en génie civil, éventuellement ingénieur civil. Construction de tunnels. Travaux militaires. Suisse centrale.

880. Architecte ou technicien en bâtiment. Travaux intérieurs, menuiserie, peinture. Suisse orientale.

882. Architecte, ingénieur ou technicien, habile dessinateur. Bureau d'ingénieur de Suisse orientale. Candidat suisse romand, sapeur ou mineur.

Sont pourvus les numéros : 420, 594, 712, 718, 720, 814, 838, 848, 852, 860.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.