

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 69 (1943)  
**Heft:** 15

## 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:** 18.02.2026

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

Häberlin, Walter	ing. civil	Berne	Berne
Chervet, Daniel, Dr	ing. chim.	Berne	Berne
Riccardi, Riccardo	ing. électr.	Genève	Genève
Youssoufian, Ara, Dr	ing. méc.	Genève	Genève
Scheurer, Raoul	ing. civil	Hérisau	Saint-Gall
Lerch, Arthur	architecte	Morges	Vaudoise
Monod, Henri	ing. civil	Prilly	Vaudoise
Reuge, Henri	ing. méc.	Sainte-Croix	Vaudoise
Vogler, Hans	ing. méc.	Winterthour	Winterthour
Jaussi, Walter	architecte	Zurich	Zurich
Meister, Alfr.-J.	architecte	Locarno	Zurich

Dans la séance du Comité central du 21 mai 1943 ont été admis :

Lutstorff, Otto	architecte	Berne	Berne
Chavaz, Fernand	ing. civil	Berne	Berne
Meyer, Erwin, Dr	ing. électr.	Berne	Berne
Honegger, Denis	architecte	Fribourg	Fribourg
Barth, Otto	ing. électr.	Schaffhouse	Schaffhouse
Pisenti, Oreste	architecte	Muralto-Locarno Tessin	Tessin
Merz, Hugo	ing. électr.	Lucerne	Waldstätte
Stock, Oskar	architecte	Zurich	Zurich
Albisser, Xaver	ing. civil	Ennetbaden	Zurich
Frey, Otto	ing. civil	Windisch	Zurich
Pelloni, Mario	ing. civil	Lugano	Zurich
Schoop, Werner	ing. méc.	Zurich	Zurich
Vital, Not, directeur	ing. civil	Dietikon	Zurich

#### Démissions :

Truniger, Paul, jun.	architecte	Saint-Gall	Saint-Gall
Schatzmann, Oscar	ing. civil	Saint-Légier	Schaffhouse
Fichter, Rudolf, Dr phil.	physicien	Schaffhouse	Schaffhouse
Widmer, Fritz	architecte	Berne	Berne
v. Sury-d'Aspremont, A.	ing. méc.	Zuchwil	Soleure
Humbert, H.-Ph.	ing. électr.	Zurich	Zurich

#### 2. Normes provisoires pour le calcul et l'exécution des maçonneries de pierres naturelles et de pierres artificielles.

Le Comité central prend note de la mise en vigueur de ces normes conformément aux décisions prises dans sa séance du 26 mars 1943, et de leur vente par le secrétariat en éditions allemande et française.

#### 3. Cinquante-huitième assemblée générale de la S.I.A. du 11 au 13 septembre 1943 à Genève.

Le programme est arrêté dans ses grandes lignes ; notamment la question des conférenciers est résolue.

#### 4. Service fédéral du contrôle des prix.

Les tractations avec le Service fédéral du contrôle des prix au sujet de l'augmentation du tarif établi d'après le temps employé, n'ont pas encore abouti à une solution satisfaisante. Par une nouvelle lettre au Service fédéral, la S.I.A. a confirmé sa prise de position en renouvelant les raisons.

Le Comité central a discuté ensuite l'assujettissement des ingénieurs mécaniciens et électriciens aux ordonnances du Service fédéral du contrôle des prix.

#### 5. Commission pour le supplément de renchérissement.

Sur la suggestion de la section de Zurich des ingénieurs et des architectes, il a été décidé d'étudier la question du renchérissement et des augmentations de salaires dans les professions techniques. Le Comité central charge une commission, composée de MM. Blattner, Grämiger, Mürset, Pingron, Rüfenacht, Stahel et du secrétaire, de rédiger des recommandations à l'usage des membres de la S.I.A. Ces recommandations devront être publiées dans le plus bref délai.

#### 6. Tarif d'honoraires pour les travaux d'architecture, form. no 102.

Le Comité central approuve une mise à jour de l'édition française de 1933, dont l'ancien texte ne correspond pas au texte de l'édition allemande à l'alinéa B/c et à l'art. 15. La nouvelle édition 1943 est rectifiée indépendamment de la révision envisagée du tarif d'honoraires.

Le Comité central discute encore une série d'autres affaires, entre autres la question du calcul de l'impôt sur le chiffre d'affaires dans l'industrie du bâtiment, les travaux de la commission du coup de bâlier et des pertes de charge, la participation à l'élaboration d'un nouveau règlement de soumission, etc.

Zurich, le 30 juin 1943.

Le Secrétariat.

## BIBLIOGRAPHIE

**La Suisse et la navigation fluviale**, par A. Jaccard, ingénieur au Service fédéral des eaux. — Article extrait de la « Revue stellienne ». — Genève 1943. — En vente à la Librairie Rouge & Cie, Lausanne.

A quiconque désire être solidement documenté sur toutes questions relatives à la navigation fluviale en Suisse, et à nos liaisons par voies d'eau à la mer, nous recommandons la lecture de ce texte qui, en moins de vingt-cinq pages, fixe clairement les données du problème, fait état de l'œuvre déjà accomplie et précise les caractéristiques générales des divers aménagements prévus pour l'avenir.

La navigation sur le Rhône de la mer au Léman fait à elle seule l'objet d'un exposé constituant plus de la moitié de cette brochure, qu'il s'agisse du bas et du haut Rhône français, ou de la canalisation du fleuve entre la frontière et le Léman.

La navigation sur le Rhin et sur le haut Rhin, entre Bâle et Constance ; la navigation de l'Adriatique au lac Majeur, du Danube au lac de Constance ; la voie navigable transhélétique sont autant de sujets abordés ensuite par l'auteur qui en fin de son exposé et sous le titre « Economie de la navigation » s'exprime en ces termes :

1. La navigation fluviale est spécialement apte à transporter économiquement à grande distance des marchandises pondéreuses, c'est-à-dire de forte consommation et de peu de valeur par unité de poids.

Un chaland de 600 t transporte en une fois l'équivalent de 60 wagons de 10 t. Seuls les gros consommateurs, disposant de capitaux importants, peuvent acheter une pareille masse de marchandises d'un coup. Car si l'utilisation de ces marchandises — qu'elles soient transformées ou revendues — n'est pas suffisamment rapide, les charges d'intérêt résultant de cet achat massif mangeront les bénéfices que l'acheminement par eau aura permis de réaliser sur les frais de transport.

Donc, lorsqu'ils sont possibles, les transports par eau se développent entre les grands centres d'échange, de production ou de consommation.

2. Si la navigation du Rhin a pris un essor aussi prodigieux, cela est moins dû aux bonnes conditions techniques que ce fleuve offre à la navigation qu'au fait qu'il réunit entre eux de grands ports, des régions minières, d'énormes centres industriels, des villes peuplées. Le Rhin constitue à cet égard un cas pour ainsi dire unique au monde.

3. La vallée du Rhône est loin d'offrir des perspectives aussi favorables, ni par sa population, ni par ses industries, ni par son activité économique. Sans pouvoir atteindre l'importance que revêt pour notre pays la navigation rhénane, la navigation du Rhône est néanmoins susceptible de devenir un facteur important de notre économie nationale. Elle permettra d'abaisser, pour la Suisse romande surtout, les frais de transport d'une quantité de marchandises, à condition toutefois qu'elle puisse s'effectuer *librement* entre Marseille et le Léman, c'est-à-dire sans que des taxes de navigation soient prélevées. Il serait en outre désirable que les chalands de toutes nationalités aient accès au Rhône et y jouissent pratiquement des mêmes avantages afin de créer une saine concurrence, qui provoquera un abaissement des tarifs de transport.

Parmi les marchandises qui emprunteront sans doute la voie du Rhône à la remonte, nous entrevoyons : les céréales, les vins, les phosphates, la pyrite, la bauxite, les hydrocarbures, les bois coloniaux, les huiles, les graines oléagineuses, les tourteaux, cas échéant, les charbons et les métaux lourds venant d'Angleterre, d'Amérique et même d'Asie.

A la descente, le volume des transports sera bien moindre. Cependant, les granits du Valais, les ciments, l'aluminium et ses alliages, le carbure de calcium pourront suivre cette voie.

Le fait que le Rhône nous mettra en liaison quasi directe avec le continent africain, qui en est à l'aube de son essor économique, nous paraît constituer un élément favorable à la navigation rhodanienne.

On peut estimer que le mouvement des marchandises pour et de la Suisse, passant par le Rhône navigable, pourra atteindre un demi million de tonnes par an dans les débuts, et un million de tonnes après quelques dizaines d'années.

Les tarifs des ports maritimes reliés au Rhône (Marseille, Saint-Louis du Rhône, Sète) joueront un rôle très important dans le développement possible de la navigation du Rhône. La navigation maritime ne craint pas, en effet, de prolonger ses parcours de plusieurs milliers de kilomètres, s'il le faut, pour utiliser des ports où les conditions de manutention et d'entrepôt sont plus avantageuses et où le fret de retour est plus abondant.

Il est très difficile de supputer, avant que le Rhône n'ait été rendu navigable, le trafic que serait appelée à supporter la voie navigable transhélvétique. A cet égard, nous nous trouvons devant une complète incertitude.

Pour les besoins intérieurs de la Suisse, on peut estimer grossièrement que cette voie d'eau nous amènerait 500 000 t/an par le Rhin et 200 000 t/an par le Rhône.

Le transit ne peut pas être évalué sans spéculation excessive sur l'avenir. En effet, jusqu'à présent, alors que le transit nord-sud à travers notre pays a pris un développement considérable, grâce aux transports lourds (charbons et fer), le transit ouest-est est resté très faible. Il est impossible de discerner quel éléments seraient susceptibles de l'accroître. Peut-être les transports de céréales et de carburants provenant des pays d'Europe orientale et dirigés sur le Midi de la France ? Cependant, il ne faut pas oublier que ces transports fluviaux seraient concurrencés par les transports maritimes bon marché. En outre, ils supposent la création préalable du canal Bodensee-Danube, dont les conditions techniques d'établissement sont difficiles.

#### Conclusion.

Notre pays peut se montrer très déterminé en ce qui concerne la création de nouveaux accès navigables à la mer. Il doit concentrer ses efforts en vue d'aboutir à leur réalisation, qui nous apportera des avantages économiques fort appréciables.

C'est seulement après que l'accès à la Méditerranée par le Rhône aura été créé que l'on pourra songer à le réunir au Rhin navigable au moyen d'une voie d'eau transhélvétique, problème qui, de toute façon, doit conserver son caractère national.



ZURICH 2, Beethovenstr. 1 - Tél. 35426 - Télégr.: STSINGENIER ZURICH

#### Emplois vacants :

##### Section mécanique.

449. Quelques dessinateurs mécaniciens. Travaux militaires. Engagement civil.

425. Ingénieur mécanicien ou technicien mécanicien. Machines et camions automobiles. Condition : officier de l'armée suisse.

423. Jeune dessinateur. Bureau d'exploitation d'une grande fabrique de machines de Suisse orientale.

425. Quelques dessinateurs et techniciens. Appareils électriques. Age : de 20 à 30 ans. Grande fabrique de Suisse centrale.

427. Deux constructeurs. Fabrication en série d'appareils électriques. Fabrique de Suisse orientale.

429. Ingénieur mécanicien ou technicien mécanicien. Installations frigorifiques. Bureau d'ingénieur de Zurich.

431. Technicien mécanicien ou technicien électrique. Candidat astreint au service militaire. Entreprise de chemin de fer. Suisse orientale.

433. Technicien mécanicien. Machines-outils. Fabrique de machines de Suisse centrale.

435. Jeune technicien électrique. Installations électriques, éclairage et courant faible. Suisse centrale.

437. Technicien électrique. Pratique du matériel roulant. Exploitation, formation du personnel. Langue maternelle : français. Entreprise de transports de Suisse romande.

439. Ingénieur électrique ou technicien électrique. Fabrique de machines de Suisse orientale.

441. Jeune ingénieur électrique. Projets et vente de transformateurs. Langues. Fabrique de Suisse orientale.

443. Technicien mécanicien ou électrique. Atelier et, si possible, service de traction. Langues : italien et connaissances de l'allemand. Entreprise de chemin de fer. Suisse méridionale.

445. Jeune dessinateur mécanicien. Zurich.

447. Plusieurs jeunes techniciens mécaniciens. Fabrique de machines de Suisse orientale.

449. Technicien mécanicien. Construction d'appareils pour industrie chimique. Fabrique de Suisse orientale.

451. Jeune chimiste. Laboratoire (analyses et contrôle de combustibles, de gaz, de matières premières et des produits fabriqués, recherches et essais divers). Entreprise du Jura bernois.

453. Jeune technicien électrique. Suisse centrale.

455. Ingénieur ou technicien électrique. Transformateurs. Suisse orientale.

457. Technicien électrique. Ventilation. Travaux militaires. Engagement civil.

459. Jeune dessinateur. Chauffage et ventilation. Suisse romande.

Sont pourvus les numéros, de 1942 : 877 ; de 1943 : 85, 97, 101, 135, 139, 155, 159, 193, 207, 213, 215, 219, 221, 223, 251, 253, 269, 271, 327, 339, 343, 389, 409.

#### Section du bâtiment et du génie civil.

938. Jeune ingénieur civil. Aménagements hydro-électriques. Bureau d'ingénieur du nord-ouest de la Suisse.

944. Dessinateur en bâtiment. Bureau militaire. Engagement civil.

948. Jeune technicien en bâtiment. Constructions en bois. Entreprise de Zurich.

952. Jeune dessinateur ou technicien en bâtiment. Détails d'exécution. Tessin.

956. Architecte ou technicien en bâtiment. Chef de bureau. De même :

Dessinateur en bâtiment. Plans et détails d'exécution. Suisse centrale.

958. Jeune dessinateur en bâtiment ou technicien en bâtiment. Suisse centrale.

960. Dessinateur en génie civil ou dessinateur en béton armé. Zurich.

962. Jeune ingénieur civil, éventuellement technicien en génie civil. Travaux hydrauliques, béton armé. Nord-est de la Suisse.

964. Jeune technicien en bâtiment. Charpente. Bureau d'architecte de Suisse centrale.

966. Jeune dessinateur en bâtiment. Chantier. Bureau d'architecte de Zurich.

968. Technicien ou ingénieur. Questions économiques. Suisse centrale.

972. Jeune ingénieur civil, technicien en génie civil ou technicien en bâtiment. Améliorations foncières et remaniements parcellaires. Grisons.

974. Jeune technicien en bâtiment. Construction en bois, mouvements de terres, fondations. Suisse orientale.

976. Jeune technicien ou dessinateur en génie civil. Travaux hydrauliques. Bureau. Zurich.

978. Jeune ingénieur civil. Suisse centrale.

980. Ingénieur rural ou technicien. Améliorations foncières. Suisse centrale.

982. Jeune technicien géomètre. Bureau technique de Suisse centrale.

984. Jeune technicien en bâtiment. Zurich.

986. Jeune dessinateur en bâtiment. Suisse orientale.

988. Dessinateur en génie civil. Travaux d'améliorations foncières. Entrée immédiate. Engagement provisoire d'une durée indéterminée. Administration officielle de Suisse orientale.

990. Ingénieur civil ou technicien en génie civil. Béton armé et génie civil en général ; projet et direction des travaux. Zurich.

992. Jeune technicien en bâtiment. Zurich.

994. Technicien en bâtiment. Maisons d'habitation. Bureau d'architecte de Suisse romande.

998. Jeune technicien géomètre ou dessinateur en génie civil. Améliorations foncières. Bureau exclusivement. Suisse centrale.

1000. Jeune technicien ou dessinateur en bâtiment. Bureau d'architecte de Suisse centrale.

1006. Jeune technicien ou dessinateur en bâtiment. Plans et détails d'exécution. Suisse orientale.

1008 a. Ingénieur rural ou géomètre du registre foncier. De même :

b. Technicien géomètre ou technicien en génie civil. Améliorations foncières. Suisse centrale.

1010. Technicien en génie civil. Routes, adductions d'eau. Midi de la Suisse.

1012. Jeune dessinateur en génie civil. Zurich.

1014 a. Technicien en bâtiment. De même :

b. Jeune dessinateur en bâtiment. Plans et détails d'exécution. Bureau d'architecte de Suisse orientale. Chantier en Suisse centrale.

1016. Jeune technicien ou dessinateur en bâtiment. Suisse centrale.

1018. Technicien en génie civil. Leviers de terrain et projets de routes. Suisse orientale.

(Suite page 7 des annonces.)

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.