Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 26 (1900)
Heft: 11

Artikel: Chemins de fers fédéraux
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-21478

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: 08.07.2025

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

Chambre de partage des eaux. — Les eaux sortant des turbines sont recueillies dans une chambre de distribution et de jauge, d'où elles sont envoyées comme eaux potables, dans les différentes directions, savoir : pour Lausanne, 10.000 litres-minutes, par une canalisation spéciale de 28,2 klm. de longueur, actuellement en construction ; pour la région de Montreux par les canalisations des eaux des Avants qui passent à Sonzier, et enfin le trop plein est dirigé dans les réservoirs de Sonzier, pour resservir, avec une pression statitique de 240 mètres, dans les installations hydro-électriques de l'usine de Montreux.

Il résulte de ce qui précède que l'entreprise d'adduction des eaux du Pays d'Enhaut présente une solution élégante du problème de l'utilisation rationnelle des eaux, à la fois potables et motrices, et tout en faisant honneur aux promoteurs de cette œuvre, constitue un des plus beaux travaux de génie civil du canton de Vaud.

L. Flesch, Ingénieur.

Chemins de fers Fédéraux

Dimanche 25 novembre, a eu lieu dans la salle de la « Meise », à Zurich, une réunion d'une soixantaine de membres des trois principales sociétés techniques suisses, savoir : la Société suisse des Ingénieurs et Architectes, la Société des Anciens Polytechniciens et la Société suisse des Constructeurs de machines. La réunion, convoquée par les comités de ces trois sociétés, avait pour but d'examiner le bien-fondé des critiques formulées par plusieurs organes importants de la presse suisse au sujet de l'organisation du Conseil de direction des chemins de fer fédéraux et d'examiner si les dites sociétés ne devraient pas appuyer, avant la nomination définitive des cinq directeurs proposés par le Conseil d'administration, certains vœux contenus dans les dits articles de journaux et émanant de personnalités très compétentes en la matière.

M. Sand, président de la Société des Anciens Polytechniciens, présenta un rapport extrêmement concluant au sujet de l'importance considérable qu'aurait pour la bonne administration des chemins de fer fédéraux, la présence dans le Conseil de direction de ces derniers, d'un ingénieur-mécanicien. L'entretien de l'énorme matériel roulant, son perfectionnement en vue d'une unification progressive et la direction des nombreux ateliers de construction qui incomberont à la direction générale feront de la place de directeur du *Département de l'exploitation*, tel que le prévoit actuellement le Conseil fédéral, une tâche qui représente à elle seule deux bons tiers du travail total incombant au conseil de direction. Or, non seulement on n'a pas songé à introduire dans ce dernier un constructeur de machines, mais *on a décidé de confier à un seul directeur ces deux tiers du travail total* représentant une armée de 125,000 employés !

En présence de ces faits, les assistants à la réunion en question, parmi lesquels se trouvaient trois membres du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux, ont adopté à l'unanimité les conclusions suivantes :

Résolution

La réunion des membres des comités et des membres soussignés de :

la Société suisse des Constructeurs de machines ;

la Société suisse des ingénieurs et architectes ;

la Société des anciens élèves de l'Ecole Polytechnique fédérale de Zurich, siégeant aujourd'hui à l'hôtel de la « Meise », à Zurich, pour discuter l'organisation de la direction générale des chemins de fer fédéraux, décide, après audition des rapports relatifs aux objets mentionnés ci-après et s'appuyant sur la discussion qui a eu lieu que :

1° Vu la grande importance du service des machines et des ateliers, la création dans la direction générale d'un département spécial sous la direction d'un ingénieur-mécanicien est jugée nécessaire ;

2° Il est nommé une commission de sept membres chargée de transmettre personnellement cette résolution au chef du département des chemins de fer, M. le conseiller fédéral Zemp et au président du Conseil d'administration, M. le conseiller aux Etats von Arx et de leur exposer les vues de l'assemblée avant la réunion du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux qui va avoir lieu ;

3° Sont nommés membres de cette commission :

M. l'ingénieur en chef R. Abt, de Lucerne.

M. le directeur du chemin de fer du Gotthard, H. Dietler, de Lucerne ;

M. l'architecte de la ville de Zurich, A. Geiser.

M. le directeur H. Hall, de la Fabrique de locomotives, de Winterthour.

M. le colonel P.-E. Huber, de la Fabrique de machines d'Œrlikon.

M. le directeur des chemins de fer de l'Union suisse, O. Sand, à St-Gall.

M. le colonel Hch. Sulzer-Steiner de la maison Sulzer frères, de Winterthour.

4° Cette décision sera portée à la connaissance de tous les conseillers fédéraux et de tous les membres du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux. Le bureau de l'assemblée est chargé de l'exécution des résolutions qui précèdent.

Malheureusement la délégation chargée de porter ces vœux à M. le conseiller fédéral Zemp et à M. von Arx, n'a pas réussi à convaincre ces derniers de l'urgenee qu'il y aurait, soit au point de vue de la bonne administration des chemins de fer fédéraux, soit à celui de la sécurité du public voyageur à éviter l'écueil fâcheux que les hommes les plus compétents de la Suisse avaient cru devoir leur signaler et nous apprenons que le Conseil fédéral vient de confirmer sa décision de n'instituer que les cinq départements prévus dans son réglement d'exécution, quitte à examiner plus tard, si le besoin s'en fait sentir (lisez : lorsque l'on aura fait suffisamment de gaffes au détriment du public et des contribuables) l'opportunité de reconnaître le bien-fondé des observations présentées par les techniciens !

Nous ne pouvons que regretter cette déplorable entrée en matière qui est un indice fâcheux de l'état d'esprit qui règne à Berne au sujet des questions techniques. Nous osons d'autant mieux le dire qu'il ne s'agissait point en l'espèce de questions personnelles car, quoique certains journaux aient discuté cette affaire sur le terrain des personnalités en cause, nous pouvons affirmer, y ayant assisté, que la réunion de Zurich a discuté l'organisation de la direction des chemins de fer à un *point de vue purement objectif et technique* sans entrer en matière sur aucune question de personnes.

Bibliographie

Les locomotives étrangères à l'Exposition universelle de 1900, par M. A. Mallet

C'est une rare aubaine pour des ingénieurs de chemins de fer et plus spécialement pour ceux du service de la traction de pouvoir visiter une Exposition de locomotives en ayant pour guide une brochure de M. Anatole Mallet.

Les publications de notre éminent compatriote sont malheureusement rares ; sa modestie le retient dans l'ombre et l'on ne rencontre guère sa prose que dans les *Mémoires de la Société des Ingénieurs civils de France*, où il résume dans son style précis et scientifique les découvertes et applications de l'art de l'ingénieur. Ces Chroniques sont le principal et périodique attrait de