Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 47 (1921)
Heft: 8

Vereinsnachrichten

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: 15.07.2025

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

gonnets chargés ou 6 à 8 wagonnets vides ; un seul homme, — qui se trouve sur le tracteur, — assure le transport et le service de ces wagonnets. On peut immédiatement se rendre compte de l'économie de personnel réalisée, si on compare cette situation à celle des entrepôts où l'on utilise des véhicules à deux roues ou « diables » nécessitant chacun un homme. Pour des transports sur de petits parcours, le tracteur est inutile, car avec ces wagonnets à 4 roues un homme peut facilement transporter des charges doubles et triples de celles que l'on pourrait avoir avec des chariots à deux roues (voir fig. 2).

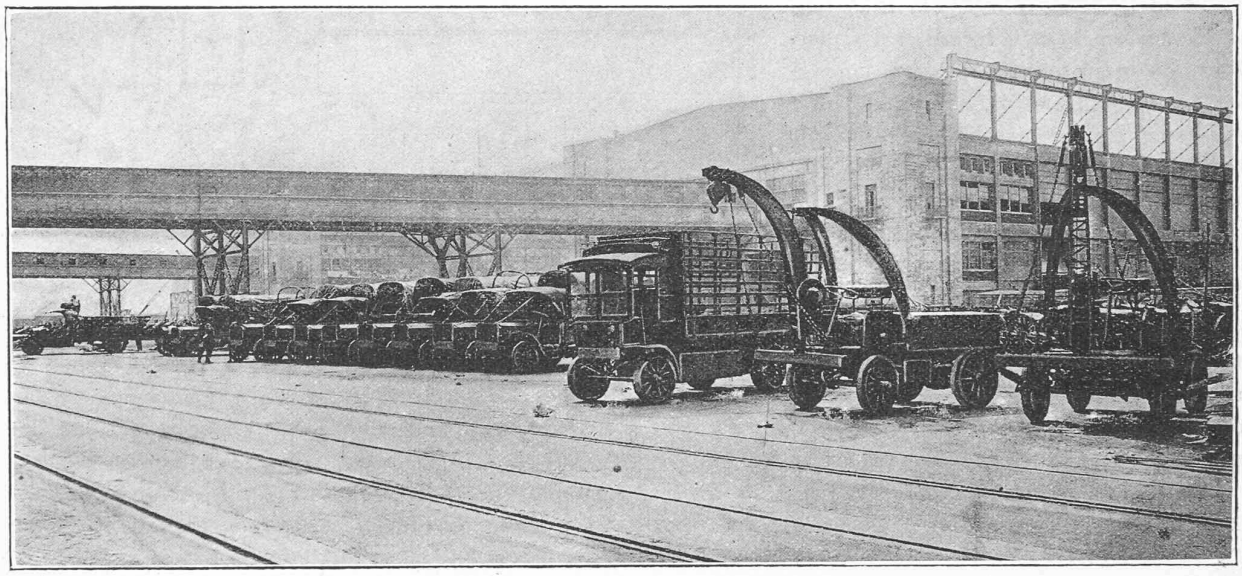

Fig. 3. — Pont reliant le quai à l'entrepôt.

Toute l'installation est répartie en « voies », dont chacune est destinée à un service spécial, et sur chacune desquelles le trafic se fait toujours dans le même sens ; on évite ainsi de nombreux ennuis et inconvénients. Ce même principe ne règne pas à l'intérieur seulement d'un entrepôt mais est appliqué aux communications entre les halles de déchargement des quais et l'entrepôt *A ;* trois ponts relient à une certaine hauteur les quais et ces entrepôts ; d'autres ponts, ainsi que des passages souterrains, font communiquer les entrepôts *A* et *B* entre eux, de telle sorte que les tracteurs et les wagonnets ne croisent nulle part les voies de chemin de fer, pas plus dans les halles même que dans les rues ; en effet, les marchandises qui passent par exemple du premier étage des halles des quais aux divers étages des entrepôts utilisent les monte-charges des quais, les ponts ou passages souterrains, et les monte-charges des entrepôts (fig. 3). (*A suivre.*)

Le calcul de la prime allouée aux réseaux sous le nouveau régime des chemins de fer français.

On sait que le nouveau régime des chemins de fer français d'intérêt général comporte un fonds commun alimenté par les excédents de recettes des Compagnies et, en outre, une prime destinée à inciter les réseaux, ainsi que leur personnel, à développer leur trafic et à réduire leurs dépenses. Cette prime sera fonction, d'une part, de l'augmentation, rapportée à des normes, du nombre de tonnes chargées et de kilomètres parcourus et, d'autre part, du coefficient d'exploitation du réseau.

M. Maunoury, rapporteur de la Commission des finances de la Chambre des députés, a exposé, dans les termes suivants, le calcul de cette dernière fonction.

« On admet qu'une exploitation de réseau à 100 % est acceptable. On augmentera de 1 % la prime pour chaque réduction de 1 % sur le coefficient. Pour les coefficients au-dessous de 90 % l'augmentation sera de 2 %. Au-dessous de 75 % la surprime atteindra 3 %.

» Prenons l'exemple d'une exploitation à 60 % ; c'est donc de 10 + 30 + 45, soit de 85 % que la prime est augmentée.

» La récompence est forte, mais la punition est terrible, car on retire 4 % de la prime par centième lorsque le coefficient d'exploitation dépasse 100 %. Pour 125 %, cela fait 100 % en moins : plus de prime !

» Enfin la Commission a fait en sorte que les Compagnies ne fussent pas récompensées pour des « faits extérieurs » n'ayant rien à voir avec le plus ou moins d'économie de leur gestion, par exemple, les variations sur le prix des charbons. »

SOCIÉTÉS

Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Communication du secrétariat.

Le parti radical-démocratique suisse s'est adressé à notre C. C. pour connaître l'avis de notre société au sujet de *la création d'un conseil suisse d'économie politique* (Schweiz. Wirtschaftsrat). Le C. C. a répondu que nous étions opposés à cette institution dont la formation serait difficile et l'effet utile insuffisant en comparaison de l'effort et des frais. Le C. C. demande par contre que le Conseil fédéral, les Chambres et les autres autorités s'adressent plus souvent aux professionnels reconnus pour se faire renseigner par eux en matières économiques.

Communication provisoire du secrétariat.

Dans sa séance du 18 mars 1921, le *C. C.* a décidé d'organiser de nouveau un cours cette année et cela d'après le programme suivant :

COURS D'ORGANISATION ÉCONOMIQUE DU TRAVAIL
du 3 au 8 octobre 1921 à Lausanne.

Des cours traitant des questions d'économie publique donneront la base pour d'autres qui auront comme sujet les méthodes et les expériences modernes en matière d'organisation du travail. Un certain nombre de leçons plus courtes donneront l'application de la théorie à la pratique dans les diverses catégories du travail.

Les cours principaux et, dans la mesure du possible, aussi les leçons d'application seront donnés en français en en allemand et cela de façon que chaque participant puisse suivre les cours dans les deux langues. Cela a un certain intérêt car les différents orateurs auront des points de vue différents. Le cours complet comprendra trente-six heures environ et deux soirées de discussion.

L'écolage pour tout le cours sera de 25 fr. pour les membres de la *S. I. A.* et de 50 fr. pour les tiers. Ceux qui désireront entendre certaines leçons sans suivre tout le cours auront à payer 2 fr. par heure s'ils sont membres de la *S. I. A.*, 3 fr. s'ils ne le sont pas.

Le programme détaillé suivra plus tard.

Requête au Conseil fédéral en faveur de la représentation des techniciens dans les Commissions.

Le Comité Central de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes et le Comité de l'Association des anciens élèves de l'Ecole polytechniqne fédérale ont adressé conjointement, le 1er mars, au Conseil fédéral, une requête, longuement et solidement motivée, revendiquant pour les techniciens la représentation qui leur est due, mais trop parcimonieusement accordée, au sein des Commissions fédérales, notamment de celles qui sont chargées de l'étude de questions techniques et économiques. On sait assez que ces commissions sont le quasi monopole des juristes et des politiciens. Exemples récents : 1) sur les 25 membres du Conseil d'administration des C. F. F., nommés le 5 janvier dernier, par le Conseil fédéral, 4 sont des techniciens, 3 sont des fonctionnaires des C. F. F., tous les autres sont des politiciens. 2) Les 2 nouveaux représentants de la Confédération au Conseil d'administration des Chemins de fer rhétiques, nommés le 2 mars dernier, sont MM. Wettstein, député au Conseil des Etats et Schmid, ancien conseiller national. Et tous deux juristes, bien entendu !

Enfin, probablement en manière de réponse à la requête de nos deux grandes Associations de techniciens, le Conseil fédéral ayant à nommer un membre de la Commission fédérale des poids et mesures, en remplacement de M. le Dr Alf. Amsler, le célèbre constructeur de machines d'essai et d'instruments de précision a choisi un juriste bernois membre de diverses autorités politiques.

Société genevoise des Ingénieurs et des Architectes.

Assemblée générale ordinaire et séance du 3 février 1921.

L'assemblée générale est ouverte à 8 h. 35 par M. Edmond Fatio, président, et réunit vingt-neuf membres.

Lecture est donnée des rapports du président, du trésorier, des vérificateurs des comptes pour l'exercice 1920 ; ils sont adoptés sans opposition, puis la cotisation pour l'année 1921 est fixée à 12 francs pour tous les membres qui ont plus de 35 ans révolus et à 8 francs pour tous ceux qui sont âgés de moins de 35 ans révolus.

MM. Brémond, Fatio, Imer-Schneider sont nommés délégués en titre, MM. Bolle, Bourrit, Weibel délégués suppléants pour 1921.

Le Comité propose d'augmenter le nombre de ses membres, qui était jusqu'ici de 3 à 5, et de le porter de 5 à 7 pour tenir compte du fait que depuis l'élaboration en 1912 des statuts en vigueur le nombre des membres de la Section a doublé ; la modification correspondante des statuts est votée et deux nouveaux membres du Comité sont nommés en la personne de MM. Maurice Delessert, ingénieur, Antoine Leclerc, architecte.

Les tractanda de l'assemblée générale étant ainsi épuisés, on passe à l'ordre du jour de la séance.

Parmi les communications du Comité, il y a lieu de mentionner la démission de M. Camille Barbey, ingénieur, l'augmentation de la location du local du Cercle des Arts et des Lettres, la circulaire du Comité central au sujet de l' « Aluminium-Fonds Neuhausen », la souscription qui va être ouverte parmi les membres de la Section en réponse à l'appel de la « Commission centrale d'aide aux Chômeurs ».

M. Frantz Fulpius informe les assistants que, trop chargé d'occupations, il va se retirer du Comité central. Tout en regrettant cette décision pour la Société genevoise, ils autorisent le président et les délégués de celle-ci à déclarer à la prochaine assemblée de délégués qu'ils ne revendiquent pas pour la Section la place qui deviendra vacante au Comité central et à appuyer au contraire une candidature vaudoise.

M. Robert Pesson, ingénieur cantonal adjoint, précédemment membre de la Section bernoise, est reçu à l'unanimité membre de la Société genevoise.

Il n'est pas fait de propositions individuelles.

Le dernier objet de l'ordre du jour est une « Discussion sur la question de la gare ».

Cette discussion fort animée dure près de deux heures. Elle est introduite par M. Edm. Fatio qui explique sommairement le point de vue urbanique au sujet duquel l'un des assistants est d'avis que les C. F. F. se sont surtout, sinon uniquement, préoccupés de la question ferroviaire.

Deux opinions se font jour dans l'assemblée. Selon la première, si la question de la gare avance si peu, c'est que les techniciens n'ont pas eu jusqu'ici sous les yeux un seul plan complet, bien étudié au point de vue ferroviaire et que, dans ces conditions, il ne leur a pas été possible de faire un choix judicieux entre les emplacements proposés ; la solution doit être renvoyée jusqu'au jour où des avant-projets comparatifs seront à disposition. D'après l'autre opinion, au contraire, il faut, avant d'établir de tels avant-projets, faire un choix entre les trois solutions générales suivantes : Gare à Cornavin, gare de rebroussement à Beaulieu, gare de rebroussement à Plainpalais. Il est rappelé à ce sujet que les experts de 1920 estiment que la gare principale de Genève doit demeurer sur la ligne Lausanne-Lyon, que l'emplacement de Cornavin est bon et qu'on peut en tirer parti en utilisant l'une des trois solutions partielles suivantes : Etablir la gare aux marchandises à Vernier-Meyrin ; développer la gare de Cornavin-marchandises sur place en ajoutant des voies ; débarrasser Cornavin de la gare des marchandises qui serait transférée à Plainpalais.

M. Camille Martin, un peu embarrassé par le manque de plans, ne veut pas se prononcer pour tel ou tel emplacement, mais voudrait montrer à titre d'exemple quelles seraient les