Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 54 (1928)
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

dans des conditions de trafic et de parcours particulièrement favorables aux transports par route. Pour la comparaison, il faut d'ailleurs ajouter au prix du chemin de fer les frais de factage, de chargement et de déchargement supplémentaires de la marchandise au départ et à l'arrivée, sauf pour les maisons qui sont reliées au chemin de fer par embranchement. D'autre part, les délais de transport et de livraison par automobile sont généralement plus courts que ceux du chemin de fer. Si l'on compare d'ailleurs les prix de revient, il apparaît, d'après les déterminations faites par la *Reichsbahn*, que le prix de revient du chemin de fer est supérieur à celui des transports par camion jusqu'à une distance d'environ 60 kilomètres.

Il ne serait sans doute pas avantageux d'appliquer une réduction générale des tarifs de chemins de fer aux petites distances pour combattre la concurrence de l'automobile. Une telle réduction ne serait pas partout nécessaire et elle entraînerait dans l'ensemble une perte de recettes inacceptable pour le chemin de fer. Il semble donc plus opportun d'appliquer des réductions tarifaires seulement dans les cas particuliers où peut s'exercer la concurrence automobile. En agissant ainsi, le chemin de fer gagnera le plus souvent un trafic additionnel sans avoir à effectuer aucune dépense nouvelle et sans supporter aucune perte de recettes par ailleurs.

Dans cet ordre d'idées, la Compagnie a mis en vigueur depuis le commencement de l'année de nombreux tarifs exceptionnels, dits tarif *K*, qui ont pour but de faire regagner au chemin de fer des transports détournés par camions. Ces tarifs, qui sont subordonnés à la livraison d'un tonnage déterminé, ont donné, paraît-il, des résultats satisfaisants. Ils s'appliquent pour la plupart à des distances courtes, inférieures à 50 km. et à des marchandises de diverses classes, telles que papier et sucre de la classe *B*, céréales de la classe *C*, ciments et autres matériaux de construction de la classe *E*. On trouve cependant des exemples de ces tarifs à une distance supérieure à 100 km. D'autre part, les directions des chemins de fer ont été autorisées à réduire de 50 % les frais de gare au cas où la concurrence des transports par automobiles rendrait cette mesure nécessaire. On envisage, en plus, une meilleure organisation des bureaux d'expédition, des opérations de chargement des marchandises et des services de factage, et l'on étudie l'utilisation d'automotrices ou de trains légers pour établir de nouvelles relations entre des centres voisins surtout pour le transport des colis de détail.

La *Reichsbahn* a institué au commencement de l'année une commission chargée d'examiner d'un point de vue général l'attitude que la Compagnie doit prendre en face de la concurrence des lignes automobiles. Cette Commission a estimé qu'à l'heure actuelle la concurrence des transports automobiles cause à la Compagnie une perte de recettes d'environ 250 millions par an, dont 150 millions pour le trafic des marchandises et 100 millions pour le trafic des voyageurs ; pour les prochaines années, l'augmentation qu'on peut attendre du nombre des automobiles élèverait encore cette perte de recettes qui atteindrait au moins 400 millions en 1932. Ces estimations sont évidemment fort aléatoires.

La Commission est arrivée à la conclusion que les mesures que la Compagnie a prises où qu'elle pourrait prendre dans le domaine des tarifs ou de l'exploitation ne représentent pas, malgré leur intérêt, un remède assez efficace contre la concurrence des transports par automobiles. Aussi est-elle d'avis que la Compagnie devrait acquérir une influence prépondérante sur le trafic par la route, de manière à pouvoir, à son choix, répartir les transports entre la voie ferrée et la route et obtenir ainsi le meilleur rendement économique. Mais, comme les chemins de fer ne sont pas outillés pour organiser eux-mêmes des transports sur route, la Commission est d'avis que la Compagnie devrait chercher à établir une collaboration plus étroite avec les Sociétés de transport par automobiles.

Déjà, le Conseil d'administration de la Compagnie, suivant les suggestions de la Commission d'enquête, a décidé de commencer cette collaboration, en la limitant, à titre d'expérience, à quelques Sociétés importantes dans des régions industrielles où l'emploi des camions est très généralisé, afin de permettre d'étudier plus à fond la question du prix de revient des deux moyens de transport et de leur utilisation dans les conditions les plus économiques pour chacun d'eux.

SOCIÉTÉS

ociété suisse des ingénieurs et des architectes.

Rapport de gestion
pour la période du 1er janvier au 31 décembre 1927.

1. *Mutations dans l'état des membres.*

Au cours de l'année 1927 la S. I. A. a eu le regret de perdre 22 membres, dont voici les noms :

Alfred Bernoulli, architecte, Bâle ; — Fr. Broillet, architecte, Fribourg ; — R. Colomb, ingénieur, Tolochenaz ; — L.-M. Daxelhoffer, architecte, Berne ; — Géd. Dériaz, architecte, Conches-Genève ; — H.-L. Etienne, ingénieur, Berne ; Rudolf Friedrich, architecte, Bâle ; — Léon Fulpius, architecte, Genève ; — Hans Hugi, ingénieur, Berne ; — Henri Hürlimann, architecte, Brugg ; — J. Lehmann, ingénieur, Fribourg ; — A. Mathey-Doret, ingénieur, Genève ; — Heinr. Meili-Wapf, architecte, Lucerne ; — Carl. Herm. Müller, ingénieur, Dietikon ; — E. Minster, ingénieur, Saint-Gall ; — O. Pupikofer, ingénieur, Bâle ; — Dr ing. A. Schucan, ingénieur, Zurich ; — H. Siegwart, architecte, Lucerne ; — E. Stettler, ingénieur, Berne ; — Oskar Wannier, ingénieur, Zurich ; — Rod. de Weck, ingénieur, Fribourg ; — Walter Zuppinger, ingénieur, Zurich.

Notre Société gardera un souvenir respectueux des membres décédés, en particulier de son membre honoraire distingué, M. le Dr A. Schucan, ainsi que de M. Fr. Broillet, membre du Comité central.

Le nombre des membres a augmenté d'une manière réjouissante au cours de l'année ; de 1733, il est arrivé à un total de 1799, onze membres appartenant à deux sections (1799 —11 = 1788). La répartition des membres sur les 17 sections se voit dans la liste arrêtée au 31 décembre 1927.

2. *Comité central.*

Le Comité central s'est réuni en séance trois fois au cours de l'année 1927. — Outre les nombreuses affaires courantes, il s'est occupé, entre autres, des questions suivantes d'ordre plus important :

La réalisation de nouvelles mesures d'économie a fait l'objet de plusieurs discussions. Le règlement favorable des comptes de l'année précédente a permis de diminuer encore une fois de 3 fr. la *cotisation annuelle* des membres et de la porter par conséquent de 15 à 12 fr. La contribution à la Caisse centrale se trouve ainsi réduite à une mesure tolérable, vu qu'elle n'atteint même plus son montant d'avant la guerre. En effet la contribution annuelle des membres de la *S. I. A.* a été fixée comme suit, au cours des années passées :

de 1906 à 1908 à	fr. 8.—	de 1924 à 1925 à	fr. 18.—
en 1909	» 10.—	en 1926 à	» 15.—
de 1910 à 1920 à	» 15.—	en 1927	» 12.—
de 1921 à 1923 à	» 20.—		

Des réductions ultérieures toutefois ne pourraient plus être justifiées, pour le moment du moins, car la Société doit disposer de certains moyens nécessaires à l'accomplissement de ses tâches courantes et futures.

Une affaire importante et de longue haleine a été conclue : le nouveau contrat avec la maison Orell Füssli concernant la publication des volumes de la *Maison bourgeoise en Suisse*. Les dispositions relatives à ce contrat ont déjà été communiquées d'autre part (voir Procès-verbal de l'Assemblée des délégués du 17 décembre 1927). Bien que d'une part on ait dû se résoudre à accepter une majoration du prix de faveur, d'autre part, il nous a été accordé des privilèges. — La concession principale consiste dans la nouvelle disposition conférant aux membres de la Société le droit d'acquérir dorénavant un nombre indéterminé de volumes à un prix fortement réduit. Il faut donc espérer que de nombreux membres profiteront de cet avantage.

Les questions de *concours* ont souvent figuré à l'ordre du jour ; elles sont presque toujours peu réjouissantes. Conscient de la nécessité absolue qu'il y a, en matière de concours, d'appliquer strictement nos « Principes à observer dans l'organisation des concours » (No 101) le Comité central a,

par une circulaire, rappelé ce devoir aux membres de jurys.

La Commission des concours a été chargée en outre de la revision de la « Notice N° 105, sur la marche à suivre dans les concours » en tenant compte des expériences faites jusqu'ici ainsi que des vœux émis par les sections. Grâce à l'énergie de M. Rybi, architecte, président actuel de la Commission des concours, ces travaux sont déjà bien avancés et pourront être terminés au commencement de la nouvelle année.

De même, après étude soignée, l'édition revisée des « Principes relatifs à l'admission des membres », a pu être publiée au cours de l'année. Ces principes sont imprimés maintenant au verso des formules d'admission, mesure satisfaisante à tous égards.

Parmi les questions d'ordre plus important il faut citer le « Point de vue du Comité central à l'égard du *Concours pour le Palais de la Société des Nations* (Confr. lettre à la Société des Nations du 22 octobre 1927) ainsi que les efforts de la direction de la Société en vue d'ouvrir des perspectives plus favorables à l'étranger pour nos ingénieurs et nos architectes (voir Procès-verbal de l'Assemblée des Délégués du 17 décembre 1927).

Le Comité central a chargé des commissions spéciales de l'étude de deux autres questions importantes, à savoir :

1° La question de la *régularisation du lac Léman et du Rhône*,

2° Le point de vue pris par notre Société dans la question d'une *nouvelle carte de la Suisse*, en tenant compte des vœux spéciaux des techniciens.

3. *Conférence des Présidents.*

Au cours de l'année, deux conférences des présidents ont eu lieu, les 26 février et 29 octobre, toutes deux à Olten.

La première fut consacrée principalement à la discussion des comptes de l'année précédente et du budget pour l'année courante. La seconde s'occupa de la discussion préliminaire des nouvelles élections au Comité central.

4. *Assemblée des Délégués.*

Au cours de l'année, une assemblée des délégués a eu lieu à Zurich, le 17 décembre 1927.

L'Assemblée adopta entre autres les normes revisées N° 120 « Conditions spéciales et principes pour les soumissions de travaux en béton armé ». On y approuva de même le contrat passé avec la Maison Orell Füssli concernant la « Maison bourgeoise en Suisse ». En outre, l'Assemblée dut s'occuper des nouvelles élections au Comité central. En conséquence de la démission tout à fait inattendue de M. le professeur C. Andreae, il fallait discuter en premier lieu l'élection du nouveau président de notre Société. M. Vischer, vice-président de la *S. I. A.* fut chargé par l'Assemblée de la conduite des affaires et l'élection du nouveau président fut renvoyée à la prochaine Assemblée des délégués.

5. *Groupe professionnel des ingénieurs ruraux et arpenteurs.*

L'Assemblée générale de ce groupe professionnel eut lieu à Fribourg, le 22 juillet, à l'occasion de la conférence des ingénieurs ruraux de la Suisse. — A côté des questions réglementaires qui y furent traitées, on y reçut deux motions de la part de l'Assemblée.

1° Motion concernant l'attitude de la *S. I. A.* à l'égard de la nouvelle carte de la Suisse.

2° Fondation d'une section suisse de la Société internationale de photogrammétrie.

Ces postulats furent soumis au Comité central avec une adresse. *(A suivre.)*

Communication du secrétariat.

Le tome XIX de la « Maison bourgeoise en Suisse » vient de paraître et il peut être acquis auprès du Secrétariat de la S. I. A. au prix de Fr. 14 pour les membres de la Société (Fr. 25 en librairie).

Les membres de la Société sont rendus attentifs au fait que *dorénavant*, et contrairement aux conditions antérieures, ils peuvent acquérir *plusieurs* exemplaires de chaque tome à des prix très réduits, savoir Fr. 14 pour le premier exemplaire et Fr. 17 pour les suivants (port en sus). Le Comité central espère qu'il sera fait un abondant usage de ce privilège.

BIBLIOGRAPHIE

La cinématographie, par *Lucien Bull*, sous-directeur de l'Institut Marey. Un volume in-16, 40 figures. — Collection Armand Colin. — Relié 10 fr. 25 ; broché 9 fr.

Le livre sur la cinématographie dont vient de s'enrichir la Collection Armand Colin enchantera tous les amateurs du cinéma. Ils y trouveront, avec la description détaillée des appareils, celle des différents procédés utilisés aujourd'hui pour la production de toutes les illusions, qui, sur l'écran, réalisent, pourrait-on dire, l'invraisemblable.

Mais il n'y a pas que cela dans le livre de M. Bull. On y trouve décrites aussi les différentes techniques pour l'obtention des projections animées en couleur ou en relief, ainsi que les méthodes scientifiques en usage dans les laboratoires pour la cinématographie analytique du mouvement sous ses formes les plus diverses. Un aperçu historique résolvant avec la plus grande impartialité le problème de la priorité, termine l'ouvrage.

La théorie de la relativité et la mécanique céleste (tome 1er) par *Jean Chazy*, chargé de cours à la Faculté des Sciences de Paris. Un volume (25×16) de VIII-261 pages. 1928, 60 fr. — Gauthier-Villars et Cie, éditeurs, à Paris.

Le but de ce livre, qui est le développement d'un cours professé à la Faculté des Sciences de Paris en 1927, est d'exposer le plus clairement possible la théorie de la relativité dans ses rapports avec la mécanique céleste, en prenant comme point de départ les connaissances d'un étudiant qui a suivi quelques leçons de calcul différentiel et intégral et de mécanique.

Table des matières : I. *Le calcul des variations. Les géodésiques d'un* ds^2. — II. *La loi de gravitation déduite du* ds^2 *de Schwarzschild et les avances des périhélies planétaires.* — III. *La loi de gravitation de la théorie de la Relativité et la théorie classique des perturbations.* — IV. *Les travaux de Le Verrier et de Newcomb.* — V. *Les explications des trois désaccords entre la théorie newtonienne des grosses planètes et l'observation.* — VI. *La courbure des rayons lumineux au voisinage du soleil.*

Pour l'ajusteur mécanicien (Origine, composition et propriété des matières premières. Recettes, formules, procédés, « trucs » et tours de main du praticien) par *A. Lefèvre*, constructeur-mécanicien. 2e édition, refondue et augmentée. — Volume (12×18) VIII-200 pages, 171 figures ; 1928. Broché, 17 fr. 25. — Dunod, éditeur, à Paris.

Les progrès incessants de la mécanique imposent au praticien la nécessité de se tenir au courant des procédés de travail les plus récents et les plus perfectionnés. Pour compléter ainsi ses connaissances professionnelles, il lui faut un ouvrage abondamment documenté et cependant de lecture facile. Le livre de M. Lefèvre répond à ce besoin. Il constitue en quelque sorte l'aide-mémoire, le « carnet de notes » où l'artisan, s'il en avait eu le temps, aurait recueilli les notions et chiffres théoriques jugés indispensables à la parfaite exécution de certains travaux mais dont il est souvent impossible de se souvenir au moment de les utiliser.

Tout ce qui intéresse le travail de l'ajusteur-mécanicien : matières premières, outillage, traitements thermiques et chimiques, procédés de travail, réparations, etc., a été envisagé dans cet ouvrage dont la deuxième édition tient compte de nombreuses nouveautés.

Probleme und Konstruktionen aus der Hydrometrie. — 1 volume broché, 48 pages et 17 tableaux (nomogrammes), format 17 × 24, par *Hans Mettler*, ingénieur, à Zurich, édité par Lehmann Frères & Co S. A., Zurich. — Prix : Fr. 2.—.

Dans cette petite brochure, l'auteur expose quelques problèmes du domaine de l'hydrométrie et donne le moyen d'en trouver les solutions en utilisant des tableaux graphiques (nomogrammes) de sa construction et des méthodes de calcul appropriées à ces tableaux. L'auteur traite notamment les problèmes suivants : Calcul graphique du débit de cours d'eau pour différents profils et pentes. — Calcul du débit d'un cours d'eau à profil combiné (double profil). — Calcul des courbes de niveau et de remous de cours d'eau avec barrage. — Etude