

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes**

Band (Jahr): **23 (1897)**

Heft 1 & 2

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

t_1 , la tension pratique du métal ;

l , l'effort de résistance à l'arrachement par millimètre carré ;

P , l'effort que l'on peut faire supporter au tire-fond ;

on aura :

$$P = \pi d l t = \frac{\pi d_1^2}{4} t_1$$

d'où :

$$l = \frac{d_1^2 t_1}{4 d t}$$

Mais nous pouvons admettre, du moins pour le sapin, pour la valeur de t , $\frac{0,50}{4} = 0,125$, et pour t_1 , 4 kg. ce qui donne :

$$l = \frac{4}{0,5} \frac{d_1^2}{d} = 8 \frac{d_1^2}{d}$$

et si nous posons $d_1 = 0,7 d$:

$$l = 8 \frac{0,49 d^2}{d} = 4 d.$$

Il faudrait donc faire pénétrer les filets, de quatre fois le diamètre, dans le bois.

La valeur de P serait approximativement de

$$P = \frac{\pi}{4} 4 \times 0,49 d^2 = 1,6 d^2,$$

ou

$$P = \pi d l 0,125 = 0,4 d l.$$

(Revue générale des chemins de fer.)

LE RELIEF DE LA SUISSE

a) *Un projet de relief de la Suisse à l'échelle de $\frac{1}{100\,000}$* . Note par Arthur de Claparède, Dr en droit, président de l'Association des sociétés suisses de géographie. Genève, W. Kündig & fils, 1897.

b) *Rapport adressé à la haute Assemblée fédérale sur l'établissement d'un relief de la Suisse à l'échelle de $\frac{1}{100\,000}$* , par une commission d'experts désignée par la Section genevoise du Club alpin suisse et la Société de géographie de Genève. — Genève, W. Kündig & fils, 1897.

On sait que le Conseil fédéral a saisi les Chambres fédérales d'une demande de crédit de 95 000 francs à affecter à l'exécution d'un relief de la Suisse à l'échelle de $\frac{1}{100\,000}$. Le modèle original serait envoyé à l'Exposition universelle de Paris et ses reproductions seraient répandues dans nos établissements d'instruction supérieure et nos écoles militaires. L'exécution du relief serait confiée à l'auteur du projet, M. Perron, l'habile cartographe genevois qui a établi la majeure partie des planches de la *Nouvelle géographie universelle* de M. E. Reclus.

On pouvait se demander a priori si l'échelle permettrait d'accuser à l'œil les accidents du terrain avec une netteté suffisante ; deux fragments terminés, exposés à Berne, et diverses ébauches ont pleinement rassuré quelques connaisseurs qui ont examiné ce remarquable travail.

Mais une opposition a surgi, à Zurich, témoignant de violentes rivalités de personnes, d'école et de clocher, embus-

quées derrière une façade affichant des principes techniques et des décors patriotiques ! On oppose au projet Perron un relief au $\frac{1}{25\,000}$. Or cette échelle, qui occuperait une superficie seize fois plus grande (plus de 100 mètres carrés), ne saurait réaliser le but, qui veut une vue d'ensemble embrassant le pays dans son entier. Les parties centrales ne seraient pas visibles à l'œil nu ; en outre, on se heurterait à des sujétions qui limitent forcément l'application de l'échelle de $\frac{1}{25\,000}$ à la figuration de superficies plus restreintes. En chevauchant cette chimère on lâcherait la proie pour l'ombre, en entravant l'exécution, en temps utile, d'une œuvre appelée à faire grand honneur à la Suisse dans les travaux de cette catégorie exposés à Paris en 1900.

Les deux brochures dont le titre figure en tête de ces lignes jettent un jour intéressant sur ce sujet.

A. v. M.

BIBLIOGRAPHIE

Calcul immédiat des fermes de charpente en fer et en bois. Nouvelle méthode, par LOUIS DURAND, Ingénieur civil des Mines. — Saint-Etienne, 1896, imprimerie typographique et lithographique Regis Neyret.

Les procédés empiriques, qui suffisaient autrefois pour déterminer les dimensions des pièces de charpentes en bois, ont fait place aux méthodes précises de la statique dès que l'on employa le fer pour ces ouvrages. Les méthodes scientifiques usitées généralement aujourd'hui soit pour le fer soit pour le bois exigent la connaissance de la statique et de quelques éléments de trigonométrie, ou bien de la statique graphique.

Il en résulte que bien des praticiens sont obligés d'avoir recours aux ingénieurs spécialistes dès qu'ils doivent dresser un projet de charpente.

Un ingénieur des mines, M. L. Durand, a eu la généreuse pensée de dresser des formules donnant, pour chaque pièce des types de charpente les plus usités, l'intensité de l'effort de tension ou de compression qu'elles ont à subir.

Ces formules n'exigent que des multiplications.

Le travail, déjà considérable que s'est imposé l'auteur, se serait étendu sans limites s'il n'avait pas imposé à ses types de fermes certaines conditions qu'il peut être utile d'indiquer ici.

Il exige que les diverses pièces des fermes ne soient soumises qu'à des efforts de tension ou de compression. Ce desideratum est ordinairement réalisable.

En outre, les pannes doivent être équidistantes et uniformément chargées ; cette condition peut être obtenue, sauf dans les cas où la toiture présente une lanterne un peu importante.

Enfin la toiture doit être absolument symétrique.

Dans le calcul des efforts, l'auteur a supposé que le vent ne produit que des pressions verticales et qu'il agit également sur les deux versants de la toiture.

Cette supposition n'étant pas tout à fait exacte, il conviendra de majorer un peu certaines sections de contrefiches.

Les tableaux de formules sont accompagnés d'applications numériques et d'épures de statique graphique destinées à les contrôler.

Le calculateur qui aura eu le soin d'imiter cette marche prudente se mettra ainsi à l'abri de toute erreur grave dans l'évaluation des efforts.

L'ouvrage de M. l'ingénieur Durand mérite d'être bien accueilli soit pour sa valeur intrinsèque, soit pour la clarté et l'élégance de l'impression.

A. V.

BIBLIOTHÈQUE

Recueils techniques périodiques reçus.

Sommaire des principaux articles publiés pendant le second semestre de l'année 1896.

Génie civil (Paris).

P. Basquin : Tramway électrique à trolley souterrain à New-York. (N° 10.) — *Duclercq* : Ascenseur à flotteurs pour bateaux du canal de Dortmund à l'Ems, à Heinrichsburg. (N° 11.) — *A. Dumas* : La visite des égouts de Paris. Tramway et trieur électriques. (N° 12.) — *P. J.* : Nouveaux cuirassés américains. (N° 13.) — *E. Demenge* : Les installations des nouvelles forges de Douai. (N°s 14 et 15.) — *G. Dumont et E. Hubon* : L'acétylène historique, propriétés, fabrication, applications. (N°s 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16.) — *E. Bahier* : Note sur les principaux types de voitures usités par les compagnies de chemins de fer de la Grande-Bretagne. (N°s 17 et 18.) — *G. Dumont et G. Baugnères* : Les ascenseurs. Organes accessoires, ascenseurs hydrauliques, ascenseurs hydrauliques avec moteur, ascenseurs électriques. (N°s 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25.) — *R. Zerner* : Appareil de centralisation de la manœuvre des aiguilles dans les gares (système Henning). (N° 20.) — *A. Dumas* : Les nouveaux travaux du port de Bordeaux. (N°s 21, 22.) — *Ch. Dantin* : Le bateau rouleur l'« Ernest-Bazin. » (N° 27.) — *J. Gaudard* : La halle des machines de l'Exposition nationale suisse de Genève. (N° 1.) — *L. Arraou* : Réservoir de Saint-Cloud pour l'alimentation de Paris au moyen des eaux de la Vigne et de Verneuil. (N° 2.) — *P. Basquin* : Pont tournant à quatre voies ferrées sur la rivière Harlem, à New-York (U.-S. A.) (N° 3.) — *Ch. D.* : Les tramways électriques. (N°s 3 et 4.) — *H. Maréchal* : Eclairage des voies publiques. Allumage des foyers. (N° 5.) — *A. Dumas* : Travaux d'extension du port de Dunkerque. (N°s 6 et 7.) — *J. Gaudard* : Application du système cantilever aux combles métalliques. (N°s 6 et 7.)

Annales des ponts et chaussées (Paris).

M. D'Ocagne : Application générale de la monographie au calcul des profils de remblai et déblai. (N° 3.) — *A. Considère* : Captages d'eau de Quimper. (N° 4.) — *M. Wender* : Note sur l'emploi de vannettes à galets avec roulement sur billes pour la fermeture des barrages mobiles. (N° 4.) — *M. Tourtay* : Détermination rapide de l'épaisseur à donner aux culées des ponts de faible ouverture; calcul de la poussée et du poids de la voûte. (N° 5.) — *G. Blot* : Notes sur l'appareil hélicoïdal des voutes biaises par la méthode Theuil (N° 5.) — *A. Pasqueau* : Les nouveaux quais verticaux du port de Bordeaux (N° 6.) — *M. Legay* : Note sur la question de l'utilité des chemins de fer. (N° 7.) — *P. Breuille* : Etude sur la précision des crues de l'Yonne, du Serein et de l'Armançon. (N° 8.) — *L. Pierret* : Note sur le prix de revient du cylindrage à vapeur. (N° 8.) — *R. Feret* : Essais de divers sables pour mortiers. (N° 8.) — *Dupuy* : Résistance des barres soumises à des efforts agissant parallèlement à leur axe neutre et en dehors de cet axe. (N° 9.)

Revue générale des chemins de fer (Paris).

Couard : Note sur les déformations permanentes de la voie. (N° 2.) — *Gressier* : Traversées obliques. Croisements doubles de voie. (N°s 2, 4 et 5.)

Mémoires et compte rendu des travaux de la Société des ingénieurs civils de France (Paris).

Kreglinger : Note sur l'acétylène. (N° 7.) — *de Chasseloup-Laubat* : Observations sur la note de M. G. Hart, sur les grands croiseurs des diverses puissances. (N° 7.) — *Pesce* : La navigation sous-marine. (N° 7.) — *G. Duclout* : Théorie du flambage des pièces élastiques comprimées. (N° 9.) — *J. Fleury* : L'eau à New-York. (N° 10.) — *C. de Perrodil* : Fabrication industrielle du carbure de calcium et de l'acétylène. (N° 10.) — *E. Lippmann* : Les forages artésiens du Sahara. (N° 11.)

L'Ingénieur civil (Paris).

Bertran : L'éclairage par l'acétylène. (N° 105.) — *H. Bertran* : Les bois entrecroisés. (N° 106.) — *H. Bertran* : Le bateau rouleur « Ernest Bazin. » (N° 107.)

Revue de l'électricité (Berne).

R. Chavannes : Congrès international des électriciens, Genève 1896. (N°s 10 et 11.)

Schweizerische Bauzeitung (Zürich).

A. Rychner : L'industrie du bâtiment à l'exposition nationale suisse de Genève, 1896. (N°s 4, 5, 6 et 7.) — *Gentili* : Das Beil-Planimeter. (N° 8.) — *v. Tetmayer* : Die Gesetze der Knickungsfestigkeit der technisch wichtigsten Baustoffe. (N° 9.) — *Denzler* : Statistik der elektrischen Anlagen in der Schweiz für die Jahre 1894 u. 1895. — (N° 10.) — *C. Koppe* : Die photographischen Aufnahmen für die Jungfrauabahn. (N°s 11 et 12.) — *Markus* : Das Wasserwerk der Stadt Basel. (N° 14 et 15.) — *v. Linden* : Die Kornhausbrücke in Bern. (N°s 16, 17, 18 et 19.) — *F. Prasil* : Die Turbinen und deren Regulatoren auf der schweizerischen Landesausstellung in Genf 1896. (N°s 20, 21, 22, 23.)

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen (Berlin).

Wilke : Gleichzeitiges Telephonieren und Telegraphieren auf einem Drahte. (N° 1.) — *Reyman* : Elektrische Lokomotive, System Baldwin-Westinghouse. (N° 2.) — *Eickenrodt* : Verwendung der Elektrizität auf Schiffen. (N° 2.) — *Mehrtens* : Der Planrost. (N° 3.) — *X.* : Die Eisenbahn Remscheid-Solingen und die Thalbrücke Mungsten. (N°s 4 et 5.) — *Eickenrodt* : Untersuchung des für Dampfleitungen und Dampfkessel zu benutzenden Materials. (N° 5.) — *A. Hering* : Die Zweite bayerische Landessaussstellung in Nürnberg. (N° 8.)

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins (Vienne).

v. Empeyer : Der Schnellverkehr innerhalb amerikanischer Grosstädte. (N° 27.) — *Fichy* : Das Streckenmessen in polygonalen Zügen. (N° 28 et 29.) — *Thullie* : Messung der Spannungen und Durchbiegungen der eisernen Brücken. (N° 30.) — *Zschetzsche* : Das neue Gasbehälterhaus im städtischen Gaswerk in Nürnberg. (N° 31.) — *Sellerygren* : Das Messen des Widerstandes der Metall bei Anordnung von Schneidestählen. (N° 32.) — *A. Riedler* : Ueber den Ingenieurberuf. (N° 33.) — *am Ende* : Ueber einen Plan zur Verstärkung der Kaiser Franz-Joseph-Brücke zu Prag. (N° 33.) — *Finetti* : Die unterseeischen Sprengungen in Sardinien. (N° 35.) — *Wellner* : Versuche mit grösseren Luftschrauben. (N° 35 et 36.) — *Frühwirth* : Die Breslauer Rieselfelder. (N° 37.) — *M. Draghicescu* : Die Bohrarbeiten für artesischen Brunnen in Rumänien. (N°s 43 et 44.) — *J. Mandl* : Zur Theorie der Cement-eisen-Konstruktionen. (N°s 45 et 46.) — *L. Geusen* : Beiträge zur graphischen Berechnung des Fachwerks. (N° 47.) — *Paul* : Die neue Eisenbahnbrücke unterhalb des Niagarafalles. (N° 50.) — *F. Engesser* : Ueber die Elasticitäts- und Festigkeits-Verhältnisse von Stäben mit veränderlichen Elasticitätsmodul. (N° 52.)