

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 37 (1911)  
**Heft:** 23

## Sonstiges

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.11.2024

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

vouloir nommer une commission consultative qui comprendrait quelques membres de notre société et qui pourrait élaborer un avant-projet du règlement sur la police des constructions.

La séance est levée à 10 heures.

Etaient présents : 28 membres.

### Concessions de chemins de fer.

**Chemin de fer électrique à voie étroite de Broc à Charmey.** — Le but du chemin de fer projeté est de relier les localités de la vallée de la Jogne à Bulle. L'industrie hôtelière de Charmey et des villages environnants, bien que florissante, n'a pu prendre tout son essor par suite du manque de moyens de communication par chemin de fer. Les conséquences de l'établissement de cette nouvelle voie ferrée seront d'autant plus importantes qu'une route stratégique relie Charmey, par Bellegarde (Jaun), au Simmenthal et que, d'un autre côté, Charmey est le pied à terre des touristes se rendant de Fribourg dans la Gruyère par la vallée de la Singine et le lac Noir. De plus, l'industrie des bois et la future exploitation des carrières pourront plus facilement acheminer leurs produits vers leurs débouchés.

La ligne part de la station de la fabrique Cailler; éventuellement elle partira de la station de Broc, village, des chemins de fer de la Gruyère. Elle traverse la Jogne, près de la fabrique, sur un pont métallique, côtoie la rive droite de la Sarine jusqu'à Botterens. Elle traverse ensuite la route cantonale, entre dans la forêt en dessus de ce village et atteint Praz Pertet à une altitude de 885 m. Puis, elle se dirige, en longeant la route cantonale, vers la halte de Châtel-sur-Montsalvens. Elle continue jusqu'au chemin communal du village de Crésuz. Elle arrive au lieu dit La Savignière où elle entre dans un tunnel de 150 m. de longueur, puis aboutit à la station de Cerniat, traverse la route et croise le torrent de Javroz sur un pont métallique et atteint la station terminus de Charmey.

Longueur de la ligne : 8690 m.

Rampe maximum : 48 ‰.

Cotes d'altitude : Broc (station Cailler) 601.80, Charmey 885 m.

Rayon minimum : 100 m.

Stations intermédiaires et haltes : 4.

Transport des marchandises : Prévu : matériel roulant des chemins de fer électriques de la Gruyère.

Système d'exploitation : Electricité. Ligne aérienne à 1 fil de 7 mm. avec 2 cables d'alimentation de 9 mm.

**Chemin de fer électrique à voie étroite de Mendrisio à Rancate et à Ligornetto.** — Le but de ce chemin de fer est d'établir une communication commode et rapide entre les communes du district de Mendrisio (ligne du Gothard) intéressées à l'entreprise et les localités italiennes de la région industrielle de Varese qui est desservie par la ligne électrique Milan-Porto Ceresio.

La construction du chemin de fer n'exige pas de travaux d'art. Au point de vue technique les bases à appliquer seront les mêmes que pour la ligne Chiasso-Capolago-Riva San Vitale, afin que les « Tramvie Mendrisiensi » puissent se

charger de l'exploitation de la nouvelle ligne et y faire circuler leur matériel.

Longueur de la ligne : 4050 m.

Ecartement : 1 m.

Cotes d'altitude : station de Mendrisio 332 m.; frontière nationale 442 m.

Pente maximum : 7.6 ‰.

Système d'exploitation : électricité fournie par une génératrice du district de Mendrisio ou, le cas échéant, par les « Trams elettrici Mendrisiensi ».

La ligne ne transportera que des voyageurs et des bagages. Elle sera construite en grande partie sur corps de voie indépendant, longeant le plus possible la route. Elle utilisera en revanche la voie publique au passage des localités habitées.

### BIBLIOGRAPHIE

**Manuel élémentaire de télégraphie sans fil**, par Michel Tissot. Un volume in-8° avec figures. — A. Challamel, éditeur, 17, rue Jacob, Paris, 1911. Prix broché 5 fr. Relié toile 6 fr.

A côté des traités purement spéculatifs et des livres de vulgarisation déjà nombreux, il y avait place pour un ouvrage de caractère plus technique, capable de servir de guide, tant à l'ingénieur chargé du montage qu'au personnel préposé au fonctionnement d'un poste de télégraphie sans fil.

Le nouveau travail de M. Tissot remplit ce but; il est divisé en deux parties: une partie théorique qui est la reproduction à peu près textuelle des conférences que l'auteur a faites à diverses reprises à l'Ecole supérieure d'électricité, et qui contient sous une forme concise l'exposé des principes généraux sur lesquels repose la T. S. F., et une partie pratique, où sont données les descriptions des dispositifs d'usage courant, ainsi que les procédés de montage et de réglage des appareils.

La première partie constitue un tout assez complet pour donner à un lecteur non spécialiste une vue d'ensemble sur la production et l'utilisation des ondes électriques.

Bien que la lecture de cette partie théorique ne soit nullement indispensable pour l'intelligence des règles pratiques que contient la seconde partie, elle pourra aussi fournir au technicien, désireux de pénétrer plus avant l'étude des dispositifs, des compléments théoriques utiles.

Depuis que la T. S. F. est entrée dans la voie industrielle, une sélection s'est produite parmi les nombreux dispositifs primitivement proposés, au profit des plus pratiques, de sorte que ceux qui sont maintenant employés par les diverses compagnies, ne diffèrent les uns des autres que par des détails de construction. Aussi, l'auteur s'est-il borné à en décrire seulement quelques-uns à titre d'exemples, en prenant de préférence les appareils en service en France dans les compagnies de navigation, et en s'attachant à dégager les principes dont le technicien doit s'inspirer pour tirer le meilleur parti du matériel qu'il peut avoir entre les mains.

L'auteur a tenu à se limiter aux dispositifs entrés dans le domaine des applications pratiques, laissant de côté les systèmes qui ne sont encore qu'à l'état d'étude.