

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **41 (1915)**

Heft 19

PDF erstellt am: **29.06.2024**

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.

La batellerie peut aussi prêter son concours de diverses manières pendant ces périodes de trouble; en Allemagne, par exemple, les remorqueurs et les bateaux-porteurs ont pourvu avantageusement au service de la grande vitesse et des expéditions de détail sur la Vistule, l'Oder et l'Elbe; il en a été de même sur le Rhône.

Actuellement encore, les chemins de fer de l'Etat allemand recommandent au commerce d'utiliser le plus possible la voie d'eau pour alléger l'encombrement de certaines parties du réseau.

D'autre part, le transport des vivres a pu, dans certains cas, s'effectuer par bateaux: ainsi Bruxelles a été ravitaillé par des chalands qui avaient transbordé à Rotterdam les milles tonnes de vivres amenées sur un navire depuis Londres.

On utilise les péniches des canaux français comme infirmeries militaires et pour le transport des blessés; sur le Rhône, toutes les dispositions étaient déjà prévues pour transformer les barques de 500 tonnes en hôpitaux flottants avec des hamacs et des couchettes.

On doit à un officier français, le colonel Bruzon, un règlement complet sur l'utilisation de la batellerie en temps de guerre. Ce règlement était, du reste, si bien fait, que les Allemands l'ont traduit littéralement pour leur usage.

Ces quelques exemples, cités par le Comité de direction du *Syndicat suisse pour l'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin*, dans son rapport pour 1915, montrent clairement l'importance que peut prendre la navigation en cas de trouble dans le service des chemins de fer.

Il est donc probable que, lorsque tout le désordre actuel aura cessé, nos autorités ne tarderont pas à prendre en mains la réalisation de ces projets et en assurer l'exécution. La période troublée que nous traversons sera suivie inmanquablement d'une reprise très active des affaires et d'une augmentation considérable du trafic.

Il n'y aura donc pas de temps à perdre pour encourager ce développement économique en lui fournissant les moyens de transport et l'outillage qu'il nécessitera, tout en procurant à la population ouvrière un travail considérable, réparti sur tout le pays.

Coût de la voie navigable de Chancy à Koblenz.

Il est possible, dès maintenant, de fournir les estimations du coût de construction de la voie navigable de Chancy à Koblenz.

Ces devis s'appliquent à l'achèvement complet des écluses et des ports de commerce nécessaires pour faire face à un trafic de plusieurs millions de tonnes.

En voici le résumé:

Rhône: Chancy-Léman	Fr. 26,400,000
Canal d'Enteroches	» 54,500,000
Aar: Bienne-Olten	» 13,700,000
Olten-Koblenz	» 30,400,000
Total	Fr. 125,000,000

La première période de construction, avec des écluses simples au canal d'Enteroches et une partie des bassins des ports, suffisante pour assurer un trafic de 600,000 tonnes par an, coûterait 110 millions.

Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Modifications

à l'état des membres pendant le III^e trimestre 1915.

1. Admissions.

Section de Berne: Lanzrein, Alfred, architecte, Thoune.

Section des Grisons: Winkler, Herm., architecte, St. Moritz-Dorf.

Section Vaudoise: Colombi, Charles, ing., professeur, Lausanne; Tobler, Werner, ingénieur, directeur Société du gaz, Vevey.

Section de Winterthur: Müller, A. V., arch., prof., au Technikum, Schafhauserstrasse, 13, Winterthur.

2. Démissions.

Section de Berne: Lehmann, W., architecte, Berne.

Section de Zurich: Haller, J., arch., Eschergut, Høgg; Schindler, Karl, arch., Usterstrasse, 5, Zurich.

3. Décédés.

Section de Bâle: Kelterborn, Julius, arch., Blumenrein, 22, Bâle.

Section de Schaffhouse: Gysel, Hans, ingénieur de la ville, Schaffhouse.

Section de St. Gall: Greulich, Karl, chef d'exploitation de l'Appenzellerbahn, Herisau.

Section de Zurich: Vøegeli-Bodmer, A., ingénieur, Löwenstrasse, Zurich.

4. Changements d'adresses.

Section de Berne: Theiler, Hans, ing.-constr.; Pfulmann & Theiler, Gstaad; Wulleumier, Berne, ingénieur, Schillingstrasse, 24, Berne.

Section Vaudoise: Monod, E., architecte, 4 rue du Lion d'Or, Lausanne; Amaudruz, Victor, ing., C. F. F., Lausanne.

Section de Winterthur: Halter-Ackeret, Werner, ing., Wartstrasse, 66, Winterthur.

Section de Zurich: Halder, Max, ing., Dufourstrasse, 51, Zurich VIII; Jacot, Max, ing., Rämistrasse, 2, Zurich I; Roth, Hans, ing., Ruttenstrasse, 54, Zurich VI; Stadelmann, A., Bahning. IV, a. C. F. F., Bülach.

5. Transferts.

Section de Zurich: Moser, Dr Karl, architecte, Zurichbergstrasse, 118, Zurich VII, auparavant section de St. Gall; Wrubel, Walter, dipl. ingénieur, Schmelzbergstrasse, 20, Zurich VII, auparavant section de Berne.

BIBLIOGRAPHIE

Deutscher Ausschuss für Eisenbeton. (*Probebelastung von Decken*). Par les professeurs M. Gary et N. Rudeloff. Editeurs Wilhelm Ernst und Sohn, Berlin. Prix de l'ouvrage broché, 2 Mks.

Comme l'indique le titre, le *Deutscher Ausschuss für Eisenbeton*, dans sa 32^{me} brochure, traite des essais de surcharge de planchers en béton armé.

Dans l'introduction de la première partie, le professeur Gary expose un procédé pratique et économique permettant une répartition rigoureusement uniforme des surcharges.

La première partie de l'ouvrage donne les résultats détaillés des essais de charge faits sur de nombreux échantillons de planchers tous différents; en outre, on y trouve les résultats d'essais faits dans différentes constructions industrielles.

Dans la deuxième partie, le professeur Rudeloff nous expose toutes les phases et les résultats très détaillés des essais de charge faits sur une dalle continue sur poutre. L'ouvrage contient de nombreuses figures et graphiques permettant de se rendre facilement compte de la marche et des résultats des essais.

Cette brochure, toute pratique, contient des données et des renseignements très précieux pour tous les constructeurs de ciment armé appelés à faire des essais de charge.

M. H.