Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 38 (1912)

Heft: 8

Sonstiges

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: 16.07.2025

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

de s'y prêter, quand rien ne les y oblige. En fait c'est du trafic et du bénéfice net qu'ils ajoutent à celui de leur ligne de la rive droite. Mais nous avons bien le droit de constater que le raccordement n'y changera rien.

L'argument tiré de ce point de vue est donc facile à réfuter.

Cette observation nous permet aussi de reconnaître une des raisons du manque relatif de trafic de la ligne de la rive gauche, à laquelle les C. F. F. font concurrence en se mettant à son niveau.

3° Enfin la lettre du Conseil fédéral fait ressortir que le raccordement se fera surtout, et même exclusivement, dans l'intérêt de Genève, qui doit aussi pour cette raison y participer largement.

Une considération nous semble avoir échappé à ce propos, c'est la facilité offerte, pour les travaux de réfection de la gare des marchandises de Cornavin, de dévier une grande partie du trafic sur la ligne du raccordement. Précisément il est question d'une gare à marchandises, à la Praille par exemple, pour les industriels de Carouge et de Plainpalais. C'est là que peut se trouver la solution, et par conséquent il faudrait que l'établissement du raccordement et de cette gare précédât les remaniements de Cornavin. Il aurait fallu inventer le raccordement rien que pour cela.

Mais, en outre, pour que le détournement des marchandises destinées à Carouge et Plainpalais se fassent dans des conditions favorables c'est aussi avec Meyrin qu'il faut une jonction, car c'est de France qu'arrive le plus fort tonnage, et cette jonction permettrait de débarrasser Cornavin de tout ce trafic, qui n'a rien à y faire.

Il résulte de cette considération que les C.F.F. ont un intérêt direct et évident à faire le raccordement et à le compléter vers Meyrin, ce qui s'allie parfaitement avec les vœux de Genève. C'est un intérêt d'économie, puisqu'on pourra réduire les installations à la gare de Cornavin, dans la mesure où celles de la gare de La Praille les remplaceraient.

On ne peut pas croire que les C.F.F. n'y aient pas songé, et n'aient pas compris la simplification qui résulterait pour la gare de Cornavin de l'exécution du raccordement et de sa jonction vers Meyrin. Ce n'est du reste qu'en tenant compte de la réalisation complète de ce qui manque à Genève pour en faire le nœud des communications qui doivent venir s'y rencontrer, que l'on peut résoudre rationnellement le problème ferroviaire qui se pose.

Il nous a paru utile de formuler, dans un journal purement technique, quelques-unes des observations que suggère la manière de voir du Conseil fédéral sur ces questions, au moment où elles s'approchent d'une solution. Souhaitons qu'elle concilie des intérêts qui ne sont pas aussi divergents que cela peut paraître à première vue, et d'une manière qui ne laisse place à aucune arrière-pensée.

Genève, avril 1912.

Syndicat suisse pour l'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin.

Le troisième rapport du Comité de Direction renferme des détails intéressants sur l'activité du Syndicat. Seul le canal d'Entreroches est à peu près complètement étudié. On poursuivra l'étude des autres sections plus ou moins rapidement suivant les ressources dont le Syndicat disposera. Le rapport signale les obstacles que constituent pour la canalisation de l'Aar, d'Olten au Rhin, les nombreuses usines en construction, ou projetées, sur les rives du fleuve. Il y a même certain projet dont l'exécution rendrait la navigation fluviale impossible pendant plusieurs mois chaque année. A ce propos, citons un passage du rapport qui montrera que le Syndicat a bon espoir de voir son œuvre réalisée très prochainement: « la plupart des nouvelles concessions ré- » cemment accordées, dit-il, ou en préparation seront d'ici » *quatre* ou *cinq* ans en pleine période d'exécution et c'est » *probablement* à cette époque *précisément* qu'il faudra démolir à grands frais des ouvrages tout neufs pour les approprier aux conditions de la nouvelle navigation ». Dans quatre ou cinq ans *précisément !* Tout de même, une telle précision étonne un peu et peut-être eût-il été plus prudent de s'en tenir au *probablement.*

Un Comité franco-suisse du Haut-Rhône a été constitué et on procède au dépouillement des résultats de l'enquête d'où doit sortir la justification économique et financière de la nouvelle voie navigable. Le montant des souscriptions et des dons en faveur du Syndicat atteint Fr. 64 330.—.

De la nécessité d'une assurance contre les risques d'inondation.

Notre pays a été cruellement éprouvé au courant de l'année dernière par les désastres qu'ont occasionnés les inondations. Les dégâts causés tant à la propriété publique qu'aux particuliers se chiffrent par millions de francs. Le mal a été d'autant plus sensible que les bienfaits de l'assurance ne s'appliquent pas à des accidents semblables, et que seule la générosité publique a pu intervenir pour adoucir ces calamités; on a toutefois constaté de nouveau à cette occasion que la seconde partie de notre devise « tous pour un » n'était pas un vain mot, mais qu'elle avait trouvé largement son application dans ces circonstances. Il est néanmoins de notre devoir d'examiner comment il serait possible de parer mieux à l'avenir aux conséquences de catastrophes semblables.

En Suisse, les entreprises de forces motrices et les établissements industriels situés aux bords des rivières ou des lacs ont gravement à souffrir des effets désastreux des hautes eaux, et leurs propriétaires ont à supporter seuls les risques de catastrophes toujours possibles. L'industrie trouverait donc un élément de développement puissant dans la possibilité qui lui serait offerte de couvrir de semblables risques.

Il s'agit tout d'abord de réunir les éléments statistiques sur lesquels doit être fondée une institution semblable. Les risques sont évidemment très différents selon la situation spéciale des objets à assurer, mais l'on pourra sans doute parvenir à la détermination d'un risque moyen permettant de fixer d'une manière rationnelle les conditions économiques de cette assurance. Cette recherche sera du reste facilitée par

l'extension à plusieurs pays du principe de l'assurance; la question est en effet déjà mise à l'étude par les associations allemandes et autrichiennes pour l'aménagement des eaux.

Notre association a ouvert l'année dernière une enquête dans la Suisse allemande; nous avons reçu des déclarations pour l'assurance d'une somme d'environ 100,000,000 francs. L'enquête doit être ouverte maintenant aussi dans la Suisse française et italienne.

Notre Association suisse invite donc tous les intéressés à entrer en rapport avec elle et à remplir le questionnaire envoyé sur demande; il va de soi que ces renseignements sont strictement confidentiels et n'engagent en rien ceux qui les donnent.

D'autre part, nous ferons tous nos efforts pour étudier dans ce domaine toutes les dispositions qui peuvent contribuer en Suisse à atténuer le danger des inondations. Mais tous les calculs et toute la prévoyance humaine ne peuvent suffire à supprimer complètement ces risques, et l'assurance préparée de longue date reste le seul moyen possible d'adoucir les effets désastreux des forces naturelles.

Association suisse pour l'aménagement des cours d'eau.
Zürich, I., Seidengasse 9.

Société suisse des ingénieurs et architectes.

Modifications à l'état des membres pendant le premier trimestre 1912.

1. Admissions.

Aargauer I. & A. V. : Max Fischer, ing., Lenzburg.

Basler Ingenieur & Arch. Verein : Otto Wenk, arch., i/Fa. Burckhardt, Wenk & C°, Basel; A. Kœchlin, ing., Basel.

Bernischer I. & A. V. : Max Zeerleder, arch., Bern, Bundesgasse 18; Ulrich Bühlmann, ing., Bern, Eigerweg 9; Georges Golliez, ing., Bern, Steigerweg 12; R. Meyer, ing., Spiez a/Thunersee; Walter Schaffer, ing., Kyburgstr. 13; Hermann Zollikofer, ing.-adj. b/d. Direktion des Gaswerks & der Wasserversorgung, Bern; Walter Wrubel, dipl.-ing., Bern, Greyerzstr. 77.

Société fribourgeoise de la S. I. A. : C. F. Keel, ing., professeur au Technicum, Fribourg.

Bündner I. & A. V. : Hans Conrad, Bauingenieur, Lavin (Unterengadin).

Sekt. Solothurn des S. I. A. : Armin Reber, Stadtingenieur, Solothurn.

Sekt. St. Gallen des S. I. A. : Karl Greulich, ing., Betriebsleiter der Appenzellerbahn, Herisau; Emil Siegrist, ing., St-Gallen, Teufenerstr. 7; Jakob Oertli, ing., St-Gallen, Ekkehardstr., 3; Hermann Streng, Oberingenieur, St-Fiden (St-Gallen); Guido Hunziker, Civilingenieur, St-Gallen, Wildeggstr. 38.

Section vaudoise de la S. I. A.: Charles Borel, arch., Bex; Charles Brugger, arch., Lausanne, Haldimand 17; Frédéric Gilliard, arch., Lausanne, rue de Bourg 25; Edouard Diserens, ing. rural, Lausanne; Charles Thévenaz, arch., Lausanne, place du Tunnel 12; René Neeser, ing., professeur à l'Ecole d'ingénieurs, Lausanne, Pré du Marché 23.

Sekt. Winterthur des S. I. A. : M. Hottinger, ing. b/Gebr. Sulzer, Winterthur.

Zürcher Ingenieur & Architektenverein : Hans Krauth, arch. Zürichbergstr. 16; Bau Edwin Bauer, Masch.-ing., Zürich, Nordstr. 31; W. Türcke, arch., Zürich, Asylstr. 19; Wakter Siegfried, ing., Zürich V, Dufourstr. 128; Paul Sturzenegger, ing., Kilchberg bei Zürich.

Membre isolé : J. Dufour, arch., Sion.

2. Transferts.

Basler I & A. V. : Elias Travlos, ing., Basel, Eulerstr. 9, auparavant membre isolé.

Zürcher I. & A. V. : Hans Roth, ing., Zürich V, Zürichbergstrasse 124, (auparavant Sekt. Bern); Hilarius Knobel, ing., Zürich IV. Weinbergstr. 53. a. (auparavant membre isolé).

Membres isolés : Rudolf Gelpke, ing., Basel (auparavant Sekt. Basel), Franz Tripet, ing., Naters, Valais (auparavant Basler J. & A. V.); Egg Hartmann, ing., Berlin N. W. Oldenburgerstr. 47 (auparavant Basler I. & A. V.)

3. Démissions.

Zürcher I. & A. V. : J. R. Streiff, arch., Zürich, Schanzengraben 27.

Sekt. Winterthur des S. I. A. : Arnold Sonderegger, ing., Winterthur.

4. Décès.

Bernischer I & A. V. : E. Auer, direktor der T. S. B., Bern; J. Amsler-Laffon, Prof. Dr,, Schaffhausen (membre d'honneur).

5. Changements d'adresses.

Bernischer I. & A. V. : E. Schmid, arch., Bern, Zeitglocken 5; Arthur v. Wyttenbach, Bahning, Bern, Hallwylstr. 28, Kirchenfeld.

Zürcher I. & A. V. : Jb. Schwarzenbach, ing., Schindlerstrasse 9, Zürich IV; Arch. Moggi, München, Reitmorstr. 30; E. Affeltranger, ing., Zürich, Tödistr. 15.

Bernischer I. & A. V. : F. v. Moos, ing., Bosnische Forstindustrie, Eissler & Ortlieb, Zavidovic (Bosnien-Oesterreich).

Société fribourgeoise des ingénieurs et architectes.

Communication sur les nouvelles installations d'eau potable de la ville de Fribourg, par M. H. Maurer, ing.

(Suite et fin [1]).

Réservoir d'aspiration. La trop grande différence de niveau entre les pompes refoulantes et le réservoir d'eau filtrée exigeait un pompage intermédiaire entre ces deux organes, ce qui occasionnait une perte inutile et un service encombrant.

Pompes à haute pression. Les anciennes pompes à piston marchant sous une pression de 16 atmosphères présentaient un inconvénient dans le sens que l'huile de graissage des plongeurs se mélangeait à l'eau et cela d'une façon importante en raison du graissage abondant exigé par le fort serrage des presse-étoupe sous une aussi forte pression. Cette huile formait émulsion avec l'eau, se décantait au réservoir du Guintzet et recouvrait d'une couche d'huile toute la surface de l'eau. Tout ce qui avait été tenté pour éliminer cet

[1] Voir N° du 25 mars 1912, page 75.