

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 40 (1914)
Heft: 2

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: 15.07.2025

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

- a) Statuts d'un groupe technique : « Voirie ».
- b) Statuts d'un groupe technique : « Ingénieurs-Mécaniciens ».
- c) Contrat de louage pour employés avec dénonciation mensuelle.

Ces temps derniers, l'intérêt apporté aux routes en Suisse s'est généralisé considérablement, surtout par suite de leur utilisation par les automobiles, les motocyclettes, etc.

Aussi s'occupe-t-on presque partout de l'étude de perfectionnements dans la construction et l'entretien des routes, comme également des mesures législatives au sujet de la circulation sur les routes.

Afin que nos membres qui s'occupent de la voirie, ou qui s'y intéressent spécialement, trouvent l'occasion de discuter avec des collègues de leurs expériences et de se tenir au courant des progrès les plus récents, nous proposons de créer un *groupe technique de la voirie*. Ce sera là un moyen de concentrer les efforts multiples qui se font de toutes parts pour développer le système des routes en Suisse, et nous ne doutons pas que l'activité que pourra déployer ce groupe technique ne porte ces fruits.

Comme il résulte du *projet des Statuts du groupe technique*, cette nouvelle organisation, tout en étant ralliée à notre société, disposera cependant d'une certaine liberté d'action.

Pour développer l'activité de notre société dans le domaine de l'Ingénieur-Mécanicien, nous vous proposons également de fonder un *Groupe technique des Ingénieurs-Mécaniciens*. Un mouvement continu, auquel nous assistons depuis quelques années, tend à spécialiser de plus en plus les divers domaines de l'art de l'Ingénieur-Mécanicien et exige un certain ralliement des collègues de la partie. Le groupe technique aura aussi à s'occuper des affaires concernant les ingénieurs-conseils.

Les *Statuts du Groupe technique des Ingénieurs-Mécaniciens* sont établis sur la même base que ceux de la Voirie. D'après des informations reçues, la Société autrichienne des Ingénieurs et Architectes, qui a adopté le système des groupes techniques spéciaux, en aurait jusqu'à présent obtenu de bons résultats.

Quant au nouveau projet d'un *contrat de louage de services pour les employés qui peuvent être congédiés à un mois*, projet que nous avons établi après entente avec le Comité de la Société suisse des Techniciens, le *nouvel art. 7* du contrat règle le *droit des employés au sujet d'inventions*. Vous n'ignorez pas que ce point avait fait défaut dans le premier projet soumis à l'assemblée des délégués du 14 décembre 1912 à Olten, et que le Comité central a été chargé de remplir cette lacune. En outre, l'art. 4, sur l'assurance contre les accidents, a aussi été révisé en conformité des circonstances nouvelles, et finalement on a fait quelques modifications de nature rédactionnelle.

Le Comité central vous propose d'accepter le projet de contrat tel qu'il est maintenant rédigé.

Les sections qui auraient l'intention de présenter des propositions de modifications aux trois projets ci-dessus, devront les faire parvenir au Comité central *au plus tard jusqu'au 31 janvier courant*.

Zurich, le 7 janvier 1914.

Pour le Comité central
de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes :

Le Président,
H. PETER.

Le Secrétaire,
Ing. A. HARRY.

*Circulaire du Comité central
aux sections de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes.*

CHERS COLLÈGUES,

Nous référant à notre circulaire du 3 décembre 1913, nous avons l'avantage de vous informer que les sections Bâle, Berne, Grisons et Winterthour ont été à même de nous fournir la liste de leurs conférences dont vous trouverez ci-joint la récapitulation.

Si vous désirez la répétition d'une ou de plusieurs de ces conférences, veuillez nous en aviser pour que nous puissions prendre les dispositions nécessaires.

Recevez, chers collègues, nos salutations très distinguées.

Société suisse des Ingénieurs et Architectes :

Le Président,
H. PETER.

Le Secrétaire,
A. HARRY, ing.

Liste des conférences devant les sections pendant le semestre d'hiver 1913-14.

1. Section de Bâle.

Ing. Ziegler: Ueber die Schiffahrtsanlage am Elsässerheinweg und die projektierte Hafenanlage bei Kleinhüningen.

Dr G. Lüscher, Ing. (Aarau): Der Bau der direkten Wasserfassung des Werkes Brusio im Poschiavosee (mit Projektionen).

Prof. Dr Heiderich: Das niederländische Architekturbild.

Dr A. E. Brinckmann (Karlsruhe): Optischer Lasstab im Stadtbau.

Ingenieur Müller: Ueber die Verwendung des Eisenbetons im Brückenbau der Schweiz.

Dr H. Zickendraht: Ueber Radiotelegraphie nach eigenen Versuchen.

Prof. C. Schmidt: Der Untergrund Basels.

Ingenieur H. Mast: Strassenbauten in Macedonien u. Albanien, in den Jahren 1911-1913.

Dr P. Lischer, Direktor des Gas- u. Wasserwerkes: Die Wasserversorgung der Stadt Basel.

2. Section de Berne.

Controll-Ingenieur Stettler, Berne: Mitteilungen über die neue Brückenverordnung und einige Bemerkungen zu den bestehenden Vorschriften über armierten Beton.

Ing. Alex. von Steiger, Berne: Felsstürze (mit Lichtbildern).

Ingenieur W. Rubel: Einiges über Druckluft und deren Verwendung; (mit Lichtbildern) vom Bau des Lötschberg-tunnels.

Architekt H. Bernoulli, Basel: Zusammenhänge zwischen Architektur und Fluchtenplan. (Mit Lichtbildern).

Ingenieur E. Huber-Stockar, Berne: Ueber die Elektrifizierung der Gotthardbahn.

Professor Rohn, Zurich: Der Brückenbau in den letzten Jahren (mit Lichtbildern).

Architekt Weber, Berne: Historisches vom Bahnhof Bern.

Ingenieur Rothpletz, Berne: Ventilation des Simplon-tunnels.

Architekt Propper, Biel: Ueber Kirchenrenovationen.

Architekt Blaser, Berne: Ueber die neue Schlachthofanlage in Bern.

3. *Section des Grisons.*

Cult.-Ingenieur Good: Statistik des Bodenverbesserungswesens und alpwirtschaftliche Neuerungen im Kant. Graubünden.

D^r Meuli: Churer Stadtbaufragen. Diskussionsabend.

Ingenieur Müller: Verwendung des Eisenbetons beim Brückenbau der Schweiz (mit Projektionen).

Obering. Bener: Bau der Chur-Arosabahn (mit Projektionen).

Ingenieur Gugler: Bau des Moliniserwerkes (mit Projektionen).

Ingenieur v. Steiger: Rustchungen und deren Sanierung (mit Projektionen).

Ingenieur Sommer: Rhein-Bodensee-Schiffahrt.

Ingenieur Thurnherr: Das Eisen an der Internationalen Baufachausstellung in Leipzig 1913 (mit Projektionen).

4. *Section de Winterthour:*

Prof. Girowitz: Der Kreisel und dessen techn. Anwendungen (mit Demonstrationen und Lichtbildern).

Prof. D^r Schmidt: 1. Die Schweiz als Industriestaat; 2. Die Schweiz als Welthandelsstaat; 3. Welwirtschaft und soziale Kultur.

Prof. D^r Bachmann: 3 Vorträge über Bilanzen an Hand von Geschäftsberichten; 1. Zusammensetzung und gegenseitiges Verhältnis der Bilanzpassiven; 2. Zusammensetzung und gegenseitiges Verhältnis der Bilanzaktiven; 3. Gewinn und Verlustrechnung.

Hans de Frémery: Die Humphrypumpe.

Ingenieur Affeltranger: Der hydraulische Teil der Elektrifizierung der Bundesbahnen.

Extrait du procès-verbal des séances du Comité central des 5, 9 et 11 décembre 1913.

Le budget de 1914 est arrêté et sera soumis, avec celui de 1913 et les comptes de 1912, à la prochaine Assemblée des délégués.

Constructions en Suisse. Il est décidé de renoncer à cette publication, vu que les ouvrages envisagés ont déjà été ou seront décrits dans les organes de la Société.

Office de placement. La Commission d'administration est convoquée pour le 20 décembre aux fins d'élaborer le règlement et le budget.

Contrat de travail des employés. Conformément aux décisions de l'assemblée des délégués du 14 décembre 1912, à Olten, on a inséré au contrat une disposition concernant le droit des employés sur leurs inventions. L'assurance maladie et accidents a été mise en harmonie avec la loi fédérale. Le projet sera soumis à l'Association suisse des techniciens.

Groupes techniques de la voirie et des ingénieurs-mécaniciens. Les statuts de ces deux groupes seront soumis à la prochaine assemblée des délégués.

Exposition nationale de 1914. Le délai pour l'inscription au groupe « Hochbau » est prolongé jusqu'au 15 janvier 1914.

Conventions avec les organes de la Société. Les nouvelles conventions seront soumises à l'assemblée des délégués. Il a été donné connaissance aux membres, par une circulaire, de l'augmentation du prix d'abonnement de la « Schweiz. Bauzeitung ».

Bau- und Bodenpolitik. M. Schatzmann a acquis le droit

d'édition de ses conférences. La brochure sera mise à la disposition des auditeurs du Cours de sciences politiques et commerciales, au prix de Fr. 1. Fr. 2 pour les membres de la société qui n'ont pas suivi le cours.

Assemblée des délégués. Il est prévu deux assemblées de délégués au printemps 1914. Les ordres du jour en sont établis.

Changements dans l'état des membres survenus pendant le IV^e trimestre 1913.

1. **Admissions.**

Section de Bâle: Fröhlich, Edwin, Ingenieur, Bureauchef, des techn. Bureau's des Gas- u. Wasserwerkes, Bâle; Linder, Albert, Ingenieur, Adjunkt des Inspektora des Wasserwerkes, Bâle; Tamm, Architekt, Bâle, Palmenstrasse 25.

Section de Berne: Gabriel, Karl, Architekt, Burgdorf, Hünerwadel, Werner, Kantonsgeometer, Berne; Ith, Arnold, Ingenieur, Landestopographie, Berne; Korrodi, Heinrich, Maschineingenieur, Berne, Beatusstrasse 24; Rölli, Anton, Ingenieur, Berne, Thunstrasse 20; Stoll, Hans, Ingenieur, Berne, Bernische Kraftwerke A.-G.; Wahl, Carl-A., Direktor a. D., Berne, Liebeggweg 18/b.; von Wattenwyl, Alfred, Ingenieur, Berne.

Section des Grisons: Bernold, Hans, Ingenieur, Mels.; Tonella, Silvio, Direktor der Società Ferrovie del Mottarone, Stresa.

Section de St-Gall: Sulzberger, Fritz, Maschineningenieur, St-Gall, Felsenstrasse 18.

Section de Zurich: Frölich, Alb., Architekt, Zürich, Sihlhofstrasse 3/IV; von Gonzenbach, Hans, Dipl.-Ingenieur, Zurich VI, Büchnerstrasse 21; Misslin, Max-Paul, Maschineningenieur, Zürich VII, Arterstrasse 26; Müller, Otto, Bauingenieur, Zürich VI, Hadlaubstr. 108; Schucan, Max, Architekt, Zürich, Winterthurerstrasse 27.

2. **Démissions.**

Section de Zurich: Däniker, L., Architekt, Zürich, Reg.-Baumeister; Kaus, A., Zürich; Schmid, A., Ingenieur, Zürich, Sihlstr.

Section de Winterthour: Monkewitz, Alex., Ingenieur, Winterthour.

Section vaudoise: Wintsch, Ed., ingénieur, Lausanne.

3. **Décès.**

Section de Berne: Fruliger, Joh., Baumeister, Oberhofen b/Thun; Herzog, Hans, Ingenieur, Berne; Schott, G., Architekt, Burgdorf.

Section de Genève: Imer, Georges, ingénieur, Genève, Villa Caroline.

Section des Grisons: Gilli, G., Obermaschineningenieur, Chur.

Section de Soleure: Spillmann, I., Ingenieur, Solothurn.

Section vaudoise: Golliez, Henri, Professeur, Berne.

Section de Zurich: Sauter, H., Ingenieur, Zürich; Weiss, Albert, Direktor des Gaswerks, Schlieren.

Changements d'adresse.

Section de Berne: Kästli, Ernest, Ingenieur, Berne, Ensignerstr. 20; Schafir, Alex., Oberingenieur, Täuffelen am Bielersee; Walther, Rud., Ingenieur, Spiez (Berne); Zuberbühler, Ingenieur, Berne, Monbijoustrasse 21.

Section de la Chaux-de-Fonds : Schöchlin, H., Ingénieur, La Chaux-de-Fonds, rue Daniel-Jean-Richard, 13.

Section de St-Gall : Joos, Francis, Ingénieur, St. Gall, Tannenstrasse 11.

Section de Zurich : Eberle, Henry, Architekt, Zürich, Stolzestr. 32; Ehrlich, Aloïs, Zürich, Witikonstr. 98; Erismann, Fr., Ingénieur, Zürich VIII, Höschgasse 68; Gauchat, D., Ingénieur, Direktor, Grunewald-Berlin.

Membre isolé : Hartmann, Ingénieur, Zürich, Sophestri. 6.

Une nouvelle liste des *membres de la Société* devant être publiée le 1^{er} février 1914, le secrétariat prie les membres de lui faire connaître *au plus tôt*, les changements d'adresse.

BIBLIOGRAPHIE

Les débuts des chemins de fer en Suisse, par Albert Cuony. — brochure in-8° de 106 pages. Lausanne, Bureau de la *Bibliothèque Universelle*. Prix, 1 fr.

La *Bibliothèque Universelle* a publié dernièrement (livraison de septembre, octobre et novembre 1913) une étude de M. Albert Cuony, secrétaire honoraire de la Direction du 1^{er} arrondissement des C. F. F. sur les *Débuts des chemins de fer en Suisse*. Ces articles, complétés par des adjonctions qui n'avaient pu y trouver place, viennent d'être réunis en une brochure de 106 pages, que le bureau de la *Bibliothèque Universelle* s'est chargé d'offrir au public.

L'auteur se défend d'avoir voulu écrire une histoire des chemins de fer suisses. Cependant son travail constitue une contribution importante à cette histoire, puisqu'il comprend toutes les compagnies principales qui ont établi les premières voies ferrées dans notre pays, et dont les lignes forment aujourd'hui le réseau fédéral. Après un exposé des études préliminaires entreprises par la Confédération et des délibérations qui ont abouti à l'abandon à l'industrie privée de la construction et de l'exploitation des chemins de fer, un chapitre spécial consacré à chacune des compagnies raconte sa formation, la marche de l'entreprise, ses vicissitudes, les difficultés de tout genre, les crises financières et autres, les appels aux capitaux étrangers et l'ingérence de ceux-ci, enfin le relèvement progressif jusqu'à la nationalisation. Quelques pages essaient de tirer les conclusions de la politique suivie en cette matière par les autorités fédérales.

On sait que M. Cuony a été pendant 56 ans secrétaire de toutes les administrations ferroviaires qui se sont succédé dans la Suisse romande et pendant 34 ans secrétaire des conférences des chemins de fer suisses. Il a assisté aux événements qu'il relate et connu personnellement la plupart des hommes qui ont établi et dirigé les premières voies ferrées. Il était donc spécialement qualifié pour faire l'étude à laquelle il s'est livré.

La brochure que nous annonçons s'adresse en premier lieu aux employés de chemins de fer, qui y trouveront des renseignements sur l'origine et l'histoire des lignes auxquelles ils sont attachés. Elle sera d'une grande utilité pour les professeurs et les élèves des écoles de commerce, branches de l'administration et des chemins de fer. Enfin, elle est de nature à intéresser tous ceux qui s'occupent des problèmes économiques : la question des chemins de fer n'est-elle pas une des plus importantes pour la prospérité et l'avenir de notre pays ?

Handbuch von Emperger. Vol XIII, 1. — Le béton armé et la sécurité en cas d'incendie. Prof. H. Henne, 44 pages et 15 fig. Edition W. Ernst, Berlin. Broché : 2.40 Mk.

On ne fait pas toujours assez nettement la distinction entre l'incombustibilité des matériaux de construction et leur sécurité en cas d'incendie. Il y en a beaucoup d'incombustibles, partiellement ou tout à fait, mais il n'en existe aucun qui ne fléchisse à la longue sous un feu violent et durable. La plus grande sécurité ne dépend même pas précisément de l'incombustibilité de la matière, mais bien plutôt du temps que les matériaux en vue peuvent supporter leur charge pendant que l'incendie fait rage autour d'eux. L'effondrement d'une pièce peut aussi bien avoir pour cause la diminution de résistance élémentaire que l'amointrissement de la section utile. A ce point de vue, le fer incombustible est souvent plus désastreux que le simple bois massif qui se carbonisera lentement, tandis que le fer cédera sous la charge, entraînant peut-être des maçonneries dans sa chute.

Un poteau métallique est, à ce point de vue, beaucoup plus dangereux qu'un pilier en granit, ou surtout que la brique cuite, dont la résistance au feu n'est atteinte par aucune autre matière, pas même par le béton de ciment. La pile métallique ne devrait jamais être tolérée autrement que revêtue d'un robuste enduit au ciment, soutenu par un fort treillage. De nombreuses expériences d'incendies en font foi, et le motif d'esthétique intérieure ne devrait pas pouvoir primer contre cette constatation. Quant à l'esthétique des façades, elle aurait tout à gagner si l'on ne mettait pas la construction entière sur de minces béquilles pour ménager quelques centimètres aux devantures des magasins. Ici, comme ailleurs, la course aux loyers se fait au dépens de la valeur même de l'immeuble. Mais au moins, si béquille il y a, qu'on les habille et les protège.

L'incendie intérieur est l'origine normale de tout grand incendie. Il s'agit donc de le limiter. Quant à l'exclure, il ne peut en être question aussi longtemps qu'il y aura des allumettes, des marchandises inflammables et des dépôts d'essences dans les maisons. La seule limitation possible est dans les planchers, les cloisons et les charpentes.

La question pour nous est de savoir si le béton armé est ou peut être la meilleure protection contre l'extension du feu. Qu'il le puisse être, c'est prouvé par l'expérience, et seul il résiste sans fléchir comme la poutrelle en fer, sans éclater comme le hourdis en brique creuse et sans brûler comme la poutrelle en bois. Mais, pour cela, il doit recouvrir son armature d'une suffisante et suffisamment garnie d'étriers pour éviter l'échauffement rapide du fer et l'éclatement de la gangue protectrice. A ce propos, M. Henne n'hésite pas à déclarer que nos épaisseurs de deux centimètres de béton sur le fer sont insuffisantes pour garantir l'armature pendant un incendie de quelque durée. Loin de pousser l'entrepreneur à diminuer l'épaisseur de ses planchers, l'architecte devrait donc exiger de lui des nervures plus épaisses que nos maigres six centimètres. La nervure de 9 ou 10 cm. devrait être un minimum, et cela même au prix de quelques frais supplémentaires. Au moins sentirait-on là-dedans l'armature en sécurité, et combien la construction elle-même y gagnerait en rigidité et en résistance générale.

Notre livre montre clairement ce que les avantages du béton armé peuvent assurer au bâtiment largement conçu, mais il fait voir aussi ce que ces avantages peuvent devenir illusoires si l'on lésine sur les dimensions et les prix de revient.

A. P.