

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 42 (1916)
Heft: 12

Vereinsnachrichten

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: 22.01.2025

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

Il existe pourtant, sur toutes les lignes dont les gares sont munies de sémaphores de sortie, un moyen bien simple, non pas d'empêcher totalement les accidents, mais tout au moins de les réduire dans une proportion notable et de supprimer définitivement le doute quant à l'annonce du train par la sonnerie de la cloche.

Voici comment nous résolvons le problème : Tout départ de train étant nécessairement précédé de la mise à voie libre du sémaphore de sortie, nous relient le transmetteur automatique de la cloche actuellement manœuvré à la main, au levier du sémaphore de sortie correspondant, de manière à obtenir, par une articulation mécanique très simple, la conjugaison des deux signaux. Le mouvement opéré par l'employé renversant le levier déclenchera la sonnerie. Le mouvement inverse, destiné à replacer le levier dans sa position normale après le départ du train, sera le moteur qui remontera le mouvement d'horlogerie.

Nous réalisons ainsi l'annonce automatique des trains par les cloches électriques, sans appareil nouveau et à peu de frais.

La question reste posée pour les lignes secondaires où n'existent pas de sémaphores de sortie, mais la circulation étant ici moins dense, le danger est diminué d'autant.

Ch.-A. M.

Locomotives système Mallet.

Le directeur de la Compagnie du Chemin de fer Yverdon-Ste-Croix nous écrit :

« En nous référant à la notice bibliographique parue dans votre numéro du 25 avril 1914, page 95 (Etude sur les locomotives de montagne et particulièrement la locomotive compound articulée, système Mallet), dont nous venons seulement de prendre connaissance, nous tenons à déclarer que nous avons été très satisfait du service des trois locomotives compound, système Mallet que nous employons sur notre ligne.

» Nous sommes en train d'y installer la surchauffe afin de diminuer encore la dépense en combustible, dépense qui, à l'époque de la construction (1892-1893) de ces locomotives, était relativement faible et qui peut être encore diminuée en utilisant et adaptant les découvertes faites dès lors ».

Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Section de la voirie.

Conférence du Comité de la section et du Comité de la « Vereinigung Schweiz. Strassenbaufachmänner », le 29 avril 1916, à Zurich.

EXTRAÏT DU PROCÈS-VERBAL.

Preennent part à la conférence :

a) Pour la section de la S. S. I. A. : MM. Wenner, président du Comité; Bernath, Zurich; Moor, Bâle et Dick, St-Gall.

b) Pour la « Vereinigung » : le Comité tout entier composé de MM. E. Pletscher, de Schaffhouse, président; Keller, Baden; Deppe, Frauenfeld; Hotz, Neuchâtel et Wild, Frauenfeld.

Les débats qui visent à une entente au sujet d'efforts en commun pour l'amélioration des routes, sont présidés par M. Wenner, ingénieur de la ville de Zurich. Le président fait remarquer que les deux associations poursuivant à peu

près le même but, il pourrait arriver qu'elles étudiassent, chacune de son côté, les mêmes questions, d'où la possibilité de divergences qui devraient être évitées. C'est pourquoi le Comité de la section de la S. S. I. A. a décidé de proposer au Comité de la « Vereinigung » d'étudier en commun certains sujets, par exemple, en première ligne, celui de l'empierrement qui figure à l'ordre du jour des deux associations.

M. Pletscher se félicite de cette initiative et tient pour possible et nécessaire une collaboration dans l'étude de toutes les questions. Les autres participants à la conférence se prononcent dans le même sens.

Il ressort de la discussion qu'une fusion des deux associations n'est pas opportune et que la création d'une Commission mixte conduirait le plus sûrement au but visé.

L'institution de cette Commission est alors décidée. Y sont délégués :

a) du groupe de la S. S. I. A. : MM. Bernath, inspecteur de la voirie, à Zurich; Dick, ingénieur de la ville de St-Gall; Moor, adjoint de l'ingénieur cantonal, à Bâle; Devey, ingénieur cantonal, à Lausanne.

b) de la « Vereinigung » : MM. Pletscher, à Schaffhouse; Keller, à Baden; Hotz, ingénieur cantonal, à Neuchâtel; Grivaz, ingénieur, à Lausanne, et Steiner, ingénieur de la ville de Berne.

La Commission mixte maintient le contact entre les deux associations et prépare les travaux qui feront l'objet des discussions de l'une ou de l'autre ou des deux ensemble.

La première question à l'ordre du jour est celle de l'empierrement.

Des résumés de l'activité de la Commission seront communiqués aux organes des deux associations (*Schweiz. Bauzeitung*, *Schweiz. Zeitschrift für Strassenwesen*, *Bulletin technique de la Suisse romande* et *Rivista tecnica*), qui seront aussi autorisés à publier les travaux spéciaux sous réserve de l'assentiment de leurs auteurs.

Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

La course projetée à Fully n'aura pas lieu, les installations étant situées dans la zone militaire dont l'accès est interdit par le commandant de la garnison de St-Maurice.

Service de placement de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Demandes de places.

N° 855 : Jeune architecte, dipl. Zurich, 4 années de pratique, pour le 15 juillet.

N° 859 : Jeune dessinateur (arch.) avec bons certificats.

N° 861 : Ingénieur-méc., longue pratique dans première fabr. de turb. hydr., parfaite compétence, pour situation semblable.

Prière de s'adresser au Secrétariat de la Société, à Zurich, Tiefenhöfe II (Paradeplatz).

Association amicale des anciens élèves de l'École d'ingénieurs de l'Université de Lausanne

Ingénieur-constructeur, 8 ans pratique, grande expérience dans l'entreprise de travaux publics, cherche situation. Disponible tout de suite. S'adresser au Secrétariat de l'École d'ingénieurs, Valentin.