

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 42 (1916)
Heft: 15

Wettbewerbe

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>

et celles qui étaient possédées, directement ou indirectement par l'intermédiaire de « Holdings », par d'autres Compagnies, au 30 juin 1915.

Il ressort de ces chiffres que, dans la région de l'Est¹, 409 Compagnies possèdent le 30 % du capital-actions de toutes les Compagnies de la région. Dans les autres régions, on a : Sud : 94 Compagnies et 21 % ; Ouest : 185 Compagnies et 31 %. Enfin, pour l'ensemble des Etats-Unis, 688 Compagnies possèdent le 30 % du capital-actions total investi dans les chemins de fer.

Il est regrettable qu'on ne puisse comparer ces résultats, postérieurs à la grande opération d'assainissement qu'on a baptisée « House cleaning process », avec ceux qu'aurait fournis une enquête instituée à l'époque du grand essor des « corners », alors que, dans le fameux procès de la « Northern Securities » devant la Cour suprême, un avocat affirmait que la tactique suivie par cette « holding » « pourrait être appliquée de façon à faire de tous les chemins de fer du pays la propriété d'un seul groupe d'individus ».

Fermeture des barrières des passages à niveau et annonce des trains par les cloches électriques.

On nous écrit :

Dans la notice parue sous ce titre dans l'avant-dernier numéro de ce journal (du 25 juin 1916) l'auteur propose de réaliser l'annonce automatique des trains par les cloches électriques d'une façon aussi simple que judicieuse. A son dernier alinéa M. Ch.-A. M. constate que « la question reste posée pour les lignes secondaires où n'existent pas de sémaphores de sortie », condition indispensable à l'application du système préconisé.

Or, la question est résolue depuis longtemps pour les lignes secondaires à traction électrique, tout ou moins, par la barrière automatique pour P. N., inventée par M. Zehnder-Spörry, directeur du chemin de fer M.-O.-B.

Ces barrières automatiques, actionnées électriquement, fonctionnent depuis nombre d'années à l'entière satisfaction des Compagnies intéressées sur plusieurs de nos lignes électriques, en particulier sur le M.-O.-B. et les chemins de fer électriques veveysans.

En principe, c'est le convoi lui-même qui, en s'approchant du P. N., ferme la barrière, fait sonner un timbre avertisseur, particulièrement précieux aux traversées marquées, et allume une ampoule électrique qui éclaire la barrière baissée.

Voici en deux mots comment ce principe a été réalisé : L'archet de prise de contact de l'automotrice transmet le courant au triple système de barrière, sonnerie et éclairage, par un fil auxiliaire tendu parallèlement au fil de contact de la ligne aérienne sur une certaine distance en amont et en aval du P. N. Lorsque le contact cesse entre le fil auxiliaire et l'archet, la lumière s'éteint, la sonnerie cesse de tinter et un contrepoids relève la barrière ; le passage est libre.

Ces barrières automatiques sont fabriquées par les Ateliers de Construction d'Oerlikon.

M. L. D.

¹ Pour la délimitation de ces régions, voir *Bulletin technique*, 1915, page 258.

Programme du concours de façades pour la gare de Bienne.

La Direction générale des C. F. F. et le Département fédéral de l'Intérieur ouvrent, entre les architectes suisses et les architectes domiciliés en Suisse depuis le 1^{er} janvier 1915, un concours de projets de façades pour le bâtiment des voyageurs et l'Hôtel des Postes de la nouvelle gare de Bienne.

Font règle, les principes de la S. I. A.

Sont demandés :

a) *Bâtiment des voyageurs* : les 4 façades du bâtiment principal et les 2 façades de l'annexe au 1 : 200. — Les coupes nécessaires au 1 : 200. — Une vue du corps central au 1 : 50.

b) *Postes* : 2 façades au 1 : 200. — Les coupes nécessaires au 1 : 200. — Un détail au 1 : 50.

c) Une perspective de l'ensemble.

Terme : 30 novembre 1916.

Jury : MM. Sand, directeur général C. F. F. ; Stäger, directeur général des Postes ; Baumgart et Weber, architectes, à Berne ; Chamorel et Laverrière, architectes, à Lausanne ; Leuenberg, président de la ville de Bienne ; Ritsch, architecte, à Coire ; Rittmeyer, professeur, à Winterthour.

Récompenses : Fr. 12 000 pour récompenser et, éventuellement, acheter 6 projets au maximum.

On peut se procurer le programme et les plans à la Direction générale des chemins de fer fédéraux, à Berne (bureau N° 91 du bâtiment d'administration), contre dépôt d'une somme de 10 fr., qui sera remboursée aux architectes qui présenteront un projet.

Société genevoise des ingénieurs et des architectes. (Section de la Société suisse).

Conclusions du rapport de la Commission nommée pour étudier la question des altérations mycotiques des bois de charpente.

Exposé des motifs.

Frappée du développement subit, rapide et inquiétant des maladies végétales parasitaires qui ont envahi, depuis un certain temps, les bois de charpente des toitures des nouvelles constructions urbaines et rurales de notre contrée, causant, par suite des altérations mycotiques, la destruction totale ou partielle des ouvrages, la Section genevoise de la Société suisse des ingénieurs et architectes a nommé, en septembre 1915, une Commission spéciale, composée des architectes BAUDIN, BRAILLARD, FATIO et WEIBEL et de l'ingénieur REVERDIN, en la chargeant d'étudier cette grave question et de présenter un rapport circonstancié sur les causes du mal, les remèdes et les responsabilités. Dans sa séance du 7 avril 1916, la Société a entendu un rapport complet, étudiant la question au point de vue des tuiles, du bois, des dispositions constructives, responsabilité, etc., rapport accompagné de documents graphiques, échantillons et modèles. A la suite de l'échange d'idées qui a eu lieu, la Commission a été priée de rédiger, sous une forme résumée et concise, un projet de conclusions destinées à être rendues publiques, afin d'apporter une utile contribution à l'étude d'une question qui intéresse particulièrement les propriétaires, architectes et constructeurs.

Voici les conclusions définitives, adoptées à l'unanimité, dans l'ordre suivant : Enquêtes. — Recherche des causes du mal. — Moyens de préservation. — Responsabilité des constructeurs.