Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 43 (1917)

Heft: 26

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: 19.07.2025

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

tion intérieure en Suisse ». En une demi-heure il met d'une façon fort intéressante ses auditeurs au courant de cet état en leur parlant successivement :

1. Des relations des sociétés s'occupant de navigation intérieure avec les autorités fédérales, des nouvelles lois et des commissions officielles nommées pour l'étude de la question.
2. Des relations avec les Etats voisins et des questions connexes.
3. De la navigation sur le Rhône d'Arles à Lyon.
4. De la navigation sur le Haut-Rhône.
5. Du parcours de la voie navigable sur le territoire suisse.

Cette conférence ne donne lieu à aucune discussion, mais M. L.-W. Collet profite de l'occasion pour remercier très chaleureusement M. Autran de tout le travail accompli depuis bien des années et pour fournir divers renseignements complémentaires fort intéressants.

M. Fulpius adresse aussi ses remerciements au conférencier et l'assure de la sympathie avec laquelle toute la section suit les efforts des sociétés s'occupant de la navigation intérieure en Suisse.

Il n'est pas fait de proposition individuelle.

La séance est levée à 10 h. 10.

Le secrétaire,
EDM. EMMANUEL.

Séance du jeudi 13 décembre 1917.

M. F. Fulpius, président, ouvre la séance à 8 h. 40 en présence de vingt-quatre membres.

Il rappelle en commençant la mémoire de M. Alfred Gaulis, ingénieur, membre de la Section, qui est décédé il y a quelque temps et en l'honneur duquel l'assemblée se lève.

Il annonce que M. le Dr Walter Denzler, ingénieur-chimiste, a été reçu membre de la Société par le Comité central, puis fait les communications suivantes :

La Section de Zurich lui a écrit pour lui demander un ou deux conférenciers qui seraient disposés à donner des causeries en français à Zurich. Certains de nos collègues à Bâle et à Thoune ont signalé au Comité le fait que le champignon commence à faire des ravages dans ces deux localités. La commission nommée pour l'étude d'une Ecole d'Architecture est prête à rapporter et le fera vraisemblablement à la séance de janvier prochain. Les démarches auprès de la mairie de Veyrier au sujet d'une construction scolaire à Pinchat n'ont pas encore donné de résultat.

Le Comité de la Section a profité de l'occasion fournie par la conférence de M. G. Epitaux pour remercier le Cercle des Arts et des Lettres de l'hospitalité qu'il nous accorde si aimablement depuis plusieurs années en le priant d'assister à cette conférence. Une dizaine de membres du Cercle prennent place à ce moment dans l'assemblée.

La parole est donnée à M. G. Epitaux, architecte, à Lausanne, pour sa conférence sur les « Vieilles enseignes d'auberges et d'hôtelleries dans le canton de Vaud ». Le conférencier, en un peu plus d'une heure, expose d'une façon captivante quelles ont été les conditions dans lesquelles les auberges se sont trouvées en Suisse, de l'antiquité à la fin du XVIIIe siècle, fait défiler sous les yeux des assistants une trentaine de clichés fort intéressants, pris dans sa grande collection, et termine par quelques considérations générales. Pour le compte-rendu détaillé de cette conférence, le secrétaire renvoie au *Bulletin technique*, Nos 16 et 17, 1917, où se trouve une analyse d'une conférence semblable donnée par M. Epitaux à la Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes.

Aucune discussion n'a lieu.

MM. Fulpius et Maunoir, présidents de la Société et du Cercle, remercient brièvement, mais chaleureusement le conférencier.

Il n'est fait aucune proposition individuelle.

La séance est levée à 10 h. 25.

Le Secrétaire :
EDM. EMMANUEL.

BIBLIOGRAPHIE

La traction électrique et les chemins de fer de montagne, par *A. Beslay*, ingénieur (prisonnier de guerre interné en Suisse), 1 vol. 20×25 cm., 50 pages, avec de nombreuses figures ; Georg et Cie, éditeurs, Genève-Lyon et Dunod et Pinat, Paris.

L'auteur passe en revue les différentes installations de chemins de fer électriques de la Suisse, de la France et de l'Italie.

La question de la traction électrique étant un sujet si extraordinairement vaste, il est clair que l'auteur, dans un ouvrage de 50 pages, ne peut faire plus que mentionner les caractéristiques principales des différentes installations considérées. L'auteur aborde toutefois certains des problèmes caractéristiques de la traction électrique, mais sans les traiter à fond, ce qui, du reste, serait impossible sans augmenter considérablement les dimensions de l'ouvrage.

L'ouvrage est accompagné de nombreuses illustrations, dont beaucoup sont fort belles. A. D.

Bateaux en béton armé. *A.-A. Boon*, ingénieur en chef à Amsterdam. Edition W. Ernst, à Berlin. Broché 3 Mk.

Il a fallu la conflagration actuelle et la perte de frêt subie par tous les Etats maritimes, tant belligérants que neutres, pour attirer l'attention générale sur la navigabilité du béton armé. Disons bien générale, car il y a soixante ans passés que Lambot exposait à Paris son canot en ciment, armé d'un treillis métallique, esquif qui devait par la suite voguer cinquante ans encore au Parc de Miraval.

Ici encore, les Français se sont bornés à innover. Les Italiens ont mis l'idée à profit et l'entreprise Gabellini, de Rome, a pris depuis lors une place très en vue dans la construction de nombreux chalands et pontons, voire de barques et gabarres portant jusqu'à 150 tonnes et faisant le cabotage en mer entre Civittavecchia et Gênes.

Les Anglais ont préféré affecter le bateau monolithe au dragage tandis que les Allemands en ont fait des pontons fixes pour établissements de bains ou ponts-route. Les Norvégiens ont atteint la capacité encore modérée de 300 tonnes comme acheminement aux navires de 3000 tonnes projetés.

Quoique pesant et par suite un peu encombrant, le béton armé a toujours donné satisfaction, à condition d'être traîné en remorque. L'automobilisme ne lui convient guère jusqu'ici. Il est lent mais impénétrable. Même en simple paroi, il reste étanche à l'eau douce comme à la mer. Il ne craint ni les chocs et les abordages habituels, ni le feu ni la rouille si son armature est soigneusement enrobée. Facile à réparer, il souffre même moins des abordages qu'une carcasse métallique mince. Témoins les horions qu'un chaland hollandais administra à la cuirasse d'un bateau militaire qui le heurta.

On pare du reste à toute éventualité en ménageant double paroi et compartiments étanches aux types de grandes capacités, moins mobiles et plus exposés. Propres, économiques et vite construits, les bateaux en béton armé contribueront évidemment à reconstruire la flotte marchande anémiée par la guerre. A. P.

Lausanne. — Imprimerie La Concorde

1917, 195.