

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 53 (1927)  
**Heft:** 7

## 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>**

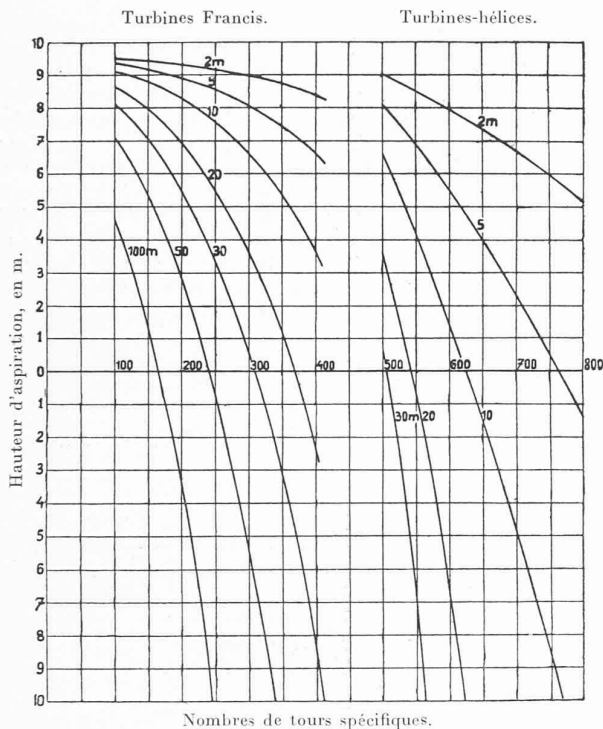


Fig. 5.

Hauteurs maximum d'aspiration en fonction de la hauteur de chute et du nombre de tours spécifique, calculées par le professeur *Hybl*, d'après la formule de *Rogers et Moody* et pour une pression atmosphérique de 9,6 m. d'eau.

### Grue électrique, pivotante et roulante, pour tramways.

Cet engin, d'une force de 1700 kg., a été construit récemment par la *Linke-Hofmann Werke A.-G.*, à Cologne, pour le service des tramways de cette ville qui l'emploie à la manutention des rails.

La photographie ci-jointe représente cette machine com-

posée d'un truck à 4 essieux et 2 plateformes en bout, d'une colonne avec grande couronne dentée commandant le mouvement de rotation de la grue, d'une flèche télescopique en fers profilés et tôles, et des mécanismes complets de rotation et de levage. La portée est variable entre 7,5 m., flèche complètement emboîtée, et 12,5 m., flèche complètement déboîtée, et à ces portées correspondent les charges maximum de 1,7 t. et de 1,35 t., respectivement. Le levage des charges (vitesse : 10 m/min.) et le télescopage de la flèche (vitesse : 20 m/min.) sont commandés par le même moteur et la rotation de la grue, d'amplitude réglable à volonté, est commandée par un moteur spécial. Un chariot-treuil, visible sur la figure, manœuvré à bras, sert au levage des petites charges au-dessous de la flèche.

Le truck à deux bogies mesure 8180 mm. entre tampons et le châssis inférieur a une longueur de 7280 mm. L'un des bogies, dont les essieux sont distants de 1800 mm., est actionné par les deux moteurs de traction, tandis que l'autre bogie, dont les essieux sont écartés de 1600 mm., n'est que porteur. La distance des pivots des bogies est de 3700 mm. Ecartement de la voie : 1432 mm. Le truck est équipé d'un frein à main agissant sur les huit roues. Tous les appareils de commande du truck et de la grue sont groupés dans les deux cabines couvertes.

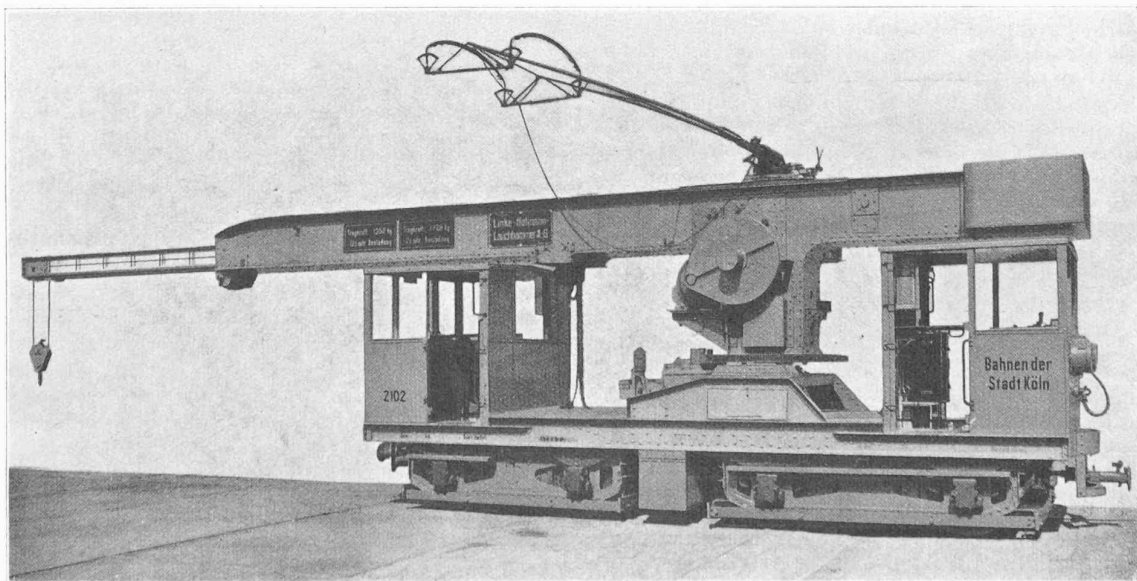
L'équipement électrique a été livré par l'*A. E. G.* Le truck est propulsé par deux moteurs-série, de 60 ch. chacun, sous 600 volts, le levage est commandé par un moteur-shunt de 8 ch. et la rotation par un moteur-série de 4 ch. Poids total du wagon-grue complètement équipé : 33 000 kg.

## SOCIÉTÉS

### Section genevoise de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

*Rapport du Président sur l'année 1926  
présenté à l'Assemblée générale du 17 février 1927.*

Lors de notre dernière assemblée générale, notre Président, M. F. Fulpius, avait manifesté tous les regrets qu'il avait eus de constater que pendant trois ans aucun architecte ne s'était joint à notre Société. L'année 1926 nous a permis de combler



Grue à flèche télescopique pour la pose des voies de tramways.

partiellement cette lacune et nous avons eu le plaisir d'accueillir dans notre Section 10 nouveaux collègues, dont 5 architectes et 5 ingénieurs; l'appel de notre ancien Président a donc été entendu et nous a conduits à ce résultat très encourageant.

Au cours de l'année 1926 nous avons eu le vif regret d'enregistrer le décès de trois collègues: MM. Von Heurn et W. Wyssling, ingénieurs et M. Edouard Chevallaz, architecte; nous avons compté un transfert dans une autre Section et la démission de 4 de nos membres, dont deux étaient partis pour l'étranger. Au total, notre effectif s'est donc légèrement augmenté et notre Section comptait au 31 décembre 1926 123 membres réguliers, ainsi que 2 anciens membres cantonaux, dont 44 architectes et 81 ingénieurs.

Si nous tenons compte de la crise persistante qui sévit dans le domaine de la construction et des difficultés auxquelles doivent faire face nos industries locales, nous ne pouvons que nous féliciter de ce que notre Section reste aussi vivante et active.

Au cours de 1926 notre Section a tenu 7 séances dans les locaux si accueillants du Cercle des Arts et des Lettres auquel nous sommes heureux de rendre un témoignage reconnaissant pour sa fidèle hospitalité. Comme de coutume, nos séances ont été précédées de soupers modestes, mais dont l'atmosphère cordiale mériterait d'attirer un plus grand nombre de participants.

Nous avons eu le plaisir d'entendre les communications suivantes: M. R. Pesson, ing.: « Quelques revêtements modernes des chaussées »; M. Guillaume Fatio, publiciste: « L'évolution de l'architecture aux Etats-Unis »; M. M. Brémond, ing.: « La régularisation du lac. L'aménagement du Rhône à Genève. Le canal navigable »; M. G. Epitoux, arch.: « De quelques expériences faites lors de la construction de l'édifice du Bureau International du Travail »; M. Jules Buysens, architecte-paysagiste, inspecteur des plantations de la Ville de Bruxelles: « Le jardin moderne ».

Nous sommes reconnaissants aux conférenciers qui ont bien voulu, avec beaucoup de bonne grâce, céder aux instances de votre Président et nous faire les intéressantes causeries que nous venons de rappeler.

M. Fatio a illustré sa causerie par la projection d'une intéressante série de vues typiques relatives aux Etats-Unis et M. Buysens nous a fourni l'occasion d'admirer une collection de clichés autochromes tout à fait remarquables.

Le problème de la reconstruction de la gare de Cornavin a vivement préoccupé notre Société au cours de l'an dernier: notre Section lui a consacré deux séances entières, votre Comité s'en est occupé à plusieurs reprises et a entrepris un certain nombre de démarches tant auprès de nos administrations cantonales qu'auprès de la Direction Générale des C. F. F. Sans vouloir revenir sur ce problème, délicat entre tous, il sera tout de même permis à votre Président de constater que malheureusement il n'a été tenu compte que dans une bien faible mesure des divers vœux émis par notre Section.

Selon l'habitude, notre Section ou notre Comité a eu à intervenir à diverses reprises dans des questions de concours d'architecture: nous avons rencontré la meilleure bonne volonté auprès des autorités communales de la commune de Chêne-Bougeries au sujet de l'élaboration du programme d'un concours restreint relatif à la construction d'une Salle de Réunions; quant à la Société des Nations, elle n'a pu accéder à notre désir de voir prolonger les délais pour la remise des projets relatifs au concours d'architecture pour l'édification d'un Palais de la Société des Nations.

Au mois d'avril, nous avons accepté avec plaisir une invitation de la G. e. P. de participer à une excursion à Ouchy; cette expédition, fort réussie en tous points, avait pour but de visiter dans les chantiers de la Compagnie Générale de Navigation le nouveau bateau-salon en construction *Helvétie*.

Au mois de mai, une sortie archéologico-gastronomique a réuni un grand nombre de participants qui eurent l'occasion, sous l'expertise conduite de notre collègue, M. L. Blondel, de visiter châteaux et ruines dans la région des Allinges et d'apprécier avec reconnaissance la très aimable réception qu'avaient préparée au château de Boisy M<sup>me</sup> et M. M. Turretini.

Ce rapport annuel très succinct ne serait toutefois pas complet s'il n'était fait mention de la bonne harmonie qui n'a cessé de régner entre nos membres tout le long de notre activité, activité qui provoque parfois, comme il est naturel, l'écllosion d'opinions divergentes et de discussions animées. Cette bonne harmonie et l'appui et la bonne volonté que votre Président a toujours rencontrés auprès de chacun et tout spécialement auprès de ses collègues du Comité lui auraient fait désirer de pouvoir accomplir jusqu'au bout le mandat de deux ans que vous aviez bien voulu lui confier. C'est bien à regret qu'après une année j'ai dû résigner mes fonctions, éédant ainsi à d'impérieuses nécessités professionnelles.

Je vous remercie, Messieurs et chers collègues, de cet appui et de cette bonne volonté et je forme pour le développement de notre Société, développement qui ne peut être que fort utile à la communauté, les vœux les meilleurs et les plus cordiaux.

Genève, le 17 février 1927.

G.-F. LEMAÎTRE, ing.

#### Composition du Comité pour 1927:

MM. J. CAMOLETTI, arch., Président.  
J. PRONIER, ing., Vice-président.  
W. DENZLER, ing.-chimiste, trésorier.  
E. STEINMANN, ing., secrétaire.  
G.-F. LEMAÎTRE, ing.  
F. FULPIUS, arch.,  
M. TURRETTINI, arch.

## BIBLIOGRAPHIE

### Beiträge zur Geologie der Schweiz.

Sous le titre général *Beiträge zur Geologie der Schweiz*, la commission géotechnique de la Société helvétique des sciences naturelles à Zurich a entrepris, depuis un certain nombre d'années déjà, la publication d'une série d'ouvrages traitant des *gisements des matières premières minérales de la Suisse*<sup>1</sup>. Aux dix livraisons déjà parues sont venus s'ajouter récemment trois nouveaux volumes dont nous nous proposons de donner ici un résumé sommaire.

Mais auparavant, nous tenons à faire remarquer que les données présentées dans tous ces ouvrages sont le résultat de patientes et laborieuses recherches exécutées sur le terrain par des géologues suisses de grande valeur. L'exposé clair et précis qu'ils en font a une haute portée scientifique et à côté de ce point de vue purement spéculatif il y a aussi l'intérêt économique et technique que la connaissance de ces matières premières présente pour les ingénieurs.

Dans la série des livraisons parues nous devons noter qu'il y en a six qui traitent des *combustibles minéraux* et des matières bitumineuses. Comme les trois nouvelles livraisons ont aussi pour objet l'étude de gisements de charbon, nous voulons rappeler brièvement, pour l'intelligence de notre court exposé, que les différentes sortes de combustibles exploitables en Suisse se groupent dans les catégories suivantes:

1. L'*anthracite* (houille modifiée par un effet de métamorphisme dynamique). Ses gisements appartiennent au terrain carbonifère et se trouvent dans les Alpes.

2. La *houille* appartient à des terrains postcarbonifères (le Trias, le Bathonien, faciès littoral, le nummulitique). On en trouve dans les Préalpes (Pays d'Enhaut), le Bas Valais, au Beatenberg, etc.

3. Le *lignite noir*, en filons dans les terrains molassiques du Plateau, avec prédominance dans la molasse d'eau douce inférieure (Aquitainien).

4. Le *lignite brun* ou *feuilleté* (Schieferkohle), du terrain diluvien interglaciaire. Ce combustible, rare dans la Suisse occidentale, est relativement abondant dans la région limitrophe des cantons de Zurich et de Saint-Gall.

5. La *tourbe*.

<sup>1</sup> Kümmerli & Frey, éditeurs à Berne.