

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 58 (1932)
Heft: 25

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: 13.07.2025

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

financière comparable à celle que la Suisse subirait si elle perdait une guerre.

IX. — Je crois donc que la solution du problème devrait être recherchée sur la base des thèses suivantes :

1. Le problème de la concurrence entre le rail et la route a pris une actualité de cette importance à cause du perfectionnement rapide dans la construction des autos qui a eu pour conséquence un développement inattendu et précipité du trafic routier.

2. Ce problème ne pourra être résolu par l'augmentation démesurée des charges à imposer aux autos.

3. Toutefois il faut reconnaître que la lutte entre les chemins de fer et les autos est inégale, les chemins de fer étant soumis à des obligations et des servitudes qui pèsent lourdement sur eux, obligations et servitudes que les autos ne connaissent pas.

4. Les obligations de leurs concessions et la législation spéciale applicable aux chemins de fer brident trop leur liberté d'action en les empêchant de se mouvoir avec la souplesse dont profitent les autos ; elles imposent, d'autre part, aux chemins de fer des charges financières dont les autos ne sont pas grevées.

5. Dans l'intérêt bien compris de la collectivité, il faut éviter la catastrophe qui atteindrait notre pays si son réseau ferroviaire était amené à la ruine ; le réseau est un instrument trop utile pour notre économie nationale ; d'ailleurs la ruine des chemins de fer entraînerait la perte d'une partie importante de la fortune nationale.

6. Il faut, dans la mesure du possible, délivrer les chemins de fer du lourd fardeau de certaines lois, ordonnances, règlements et prescriptions et étudier la modification de la législation ferroviaire.

7. Il est équitable de tenir la balance égale entre les deux moyens de transport, sur la route et sur le rail, en déchargeant les chemins de fer par le versement unique, en une ou plusieurs annuités, d'une somme égale aux dépenses de construction de leur voie (infrastructure et superstructure) et en mettant également à la charge de la collectivité, sous formes de subsides réguliers, les dépenses annuelles pour l'entretien, la surveillance et le renouvellement de la voie et le service des aiguilleurs.

8. Il est préférable de se décider courageusement le plus rapidement possible à cette solution, si douloureuse qu'elle paraisse, plutôt que de s'en effrayer et de laisser durer la situation intenable qui amènera une catastrophe et porterait un coup bien plus grave à notre pays.

9. La solution préconisée permettrait, d'ailleurs, aux chemins de fer d'introduire une forte baisse de tarifs. Cela exercerait une répercussion immédiate et importante sur toutes les affaires de notre pays et amènerait, d'un seul coup, une baisse générale du coût de la vie. La collectivité en verrait ainsi compensés rapidement en grande partie les subventions et subsides accordés aux chemins de fer. Ceux-ci, par l'accroissement de leur trafic, seraient d'autre part en mesure d'améliorer leur service, ce dont la collectivité serait la première à bénéficier.

10. La solution du problème doit être étendue à l'en-

semble des chemins de fer et ne pas être limitée aux chemins de fer étatisés.

11. Nos autorités devraient, sans retard, étudier ce problème pour l'amener à une solution dans le sens des thèses exposées ci-dessus et il est à espérer que tout le monde reconnaîtra la gravité de l'heure et que cette étude sera attaquée avec une largeur de vues suffisante.

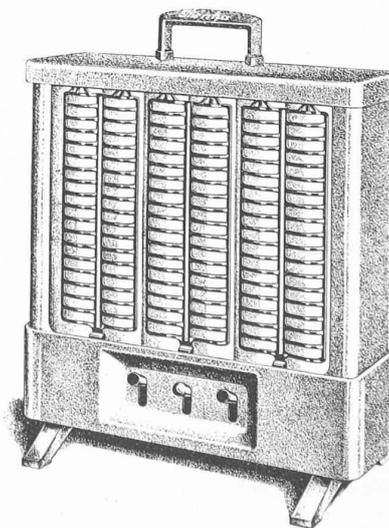
12. Il est évident que les chemins de fer devraient, de leur côté, collaborer de toutes leurs forces à l'opération de réorganisation de leur situation financière en remaniant leur service partout où c'est nécessaire, par exemple par l'augmentation de la rapidité des transports des voyageurs et des marchandises, la réduction des délais de livraison, par la suppression des formalités exigées pour la consignation des marchandises au transport (par exemple suppression de la lettre de voiture, etc.), la simplification du schéma de tarifs, par l'introduction, sur certaines lignes, d'un service de voitures légères rapides faisant un service d'autos sur rails auquel on n'imposera pas le caractère rigide du service des trains du chemin de fer ; par la réalisation des plus grandes économies possibles dans l'exploitation, par l'organisation toujours plus complète du service de camionnage en s'adjoignant, dans la plus large mesure, les autos pour le service de distribution et de rabattage des transports dans les régions non desservies par une ligne de chemin de fer. Toute cette réorganisation du service ferroviaire devra toutefois se faire en évitant autant que possible d'augmenter sensiblement les capitaux investis dans les entreprises de chemins de fer.

15 novembre 1932.

Nouveau radiateur électrique à feu vif.

Il s'agit de l'intéressant appareil représenté par la figure ci-dessous et dont voici les caractéristiques :

Le bâti consiste en quatre parties, soit le fond, la paroi avant et arrière, ces deux dernières assemblées au moyen de deux bandes en laiton nickelé, et le couvercle. Le montage



Radiateur lumineux à réflecteur orientable.

de toutes les connexions et des interrupteurs s'effectue par en dessous. Ces parties sont facilement accessibles après avoir dévissé le fond.

L'orientation du réflecteur étant commandée par le levier médian, situé entre les poignées des interrupteurs, le flux de chaleur peut être dirigé à volonté soit davantage vers le haut, soit davantage vers le bas. Interrupteurs et levier d'orientation du réflecteur sont construits pour être manœuvrés au pied.

Le couplage est le suivant : en connectant la prise murale, l'élément médian est mis sous tension et devient incandescent. Cette construction a été choisie intentionnellement parce qu'elle permet de constater immédiatement si le radiateur est sous tension ou non. Les corps de chauffe de gauche et de droite peuvent être enclenchés et déclenchés au moyen de leur interrupteur respectif. Le radiateur est donc réglable à trois allures de chauffe (1/3, 2/3 et 3/3).

L'angle de rayonnement dans le plan horizontal, aussi bien du radiateur entier que de chacun des trois corps de chauffe, est d'environ 90°. Les corps de chauffe sont verticaux, car cette disposition est préférable non seulement pour des raisons d'esthétique, mais aussi parce qu'il est prouvé que tous les corps de chauffe à feu vif disposés horizontalement sont d'une durée relativement courte, par suite de déformations des supports d'isolateurs et des enroulements du fil résistant.

Les pieds sont construits de façon que le radiateur accuse une grande stabilité et que ni un plancher poli ni une table ne soient rayés lors de la pose de l'appareil.

Le radiateur possède une excellente ventilation, évitant que le bâti atteigne des températures trop élevées et toutes les parties métalliques sont reliées à la terre au moyen de connexions spéciales en laiton.

Puissance raccordée : 1200 à 2500 watts, suivant le modèle. Poids : 6 kg.

Le chauffage et la réfrigération à la Foire de Lyon.

La *Foire Internationale de Lyon* organise, au cours de sa réunion du printemps prochain, une exposition, du 9 au 19 mars 1933, et des journées d'études, les 13 et 14 mars, spécialement consacrées au *chauffage et à la réfrigération*.

Le programme des conférences qui seront faites au cours des journées d'études comprend les questions les plus importantes et les plus actuelles, concernant la technique et les applications du chauffage et de la réfrigération.

Quant à l'exposition, elle présentera tous les appareils, les machines, les maquettes, les plans, les projets d'installation se rapportant aux industries de la chaleur et de la réfrigération.

SOCIÉTÉS

Société suisse des ingénieurs et des architectes.

Procès-verbal

de l'Assemblée des délégués, du 24 septembre 1932,
au Comptoir suisse, Lausanne.

ORDRE DU JOUR :

1. Procès-verbal de l'Assemblée des délégués du 27 septembre 1930, à Saint-Gall (« Bulletin technique », 56^e année, p. 306 et 327).
2. Election du président et des six autres membres du Comité central.
3. Election des deux reviseurs des comptes et de leurs suppléants.

4. Election complémentaire d'un membre de la Commission de la Maison bourgeoise.
5. Revision des normes de tarifs d'honoraires pour travaux d'architecture, formulaire N° 102, et du Contrat entre le maître de l'ouvrage et l'architecte, formulaire N° 21.
6. Revision des formulaires :
N° 23. Contrat entre le maître de l'ouvrage et l'entrepreneur.
N° 117. Principes pour la mise en soumission des travaux de construction du bâtiment et du génie civil.
N° 118. Conditions générales applicables aux travaux du bâtiment.
N° 119. Conditions spéciales et mode de métrage pour les travaux de terrassement et de maçonnerie.
7. Revision du formulaire N° 118a des Conditions générales pour l'exécution des travaux du génie civil.
8. Revision des Statuts des sections de Berne, Vaud et Tessin.
9. Revision du Règlement du « Groupe professionnel des ingénieurs s'occupant des constructions en acier et en béton armé ».
10. Protection des titres.
11. Propositions individuelles et divers.

Sont présents :

les membres du Comité central : MM. P. Vischer, président, A. Walther, P. Beuttner, M. Brémond, M. Paschoud, E. Rybi, M. Schucan, et le secrétaire M. P.-E. Soutter ;

et 65 délégués de 17 sections, à savoir :

Argovie : MM. H. Herzog, V. Flück.
Bâle : MM. R. Christ, F. Bräuning, E. Frauenfelder, F. Lotz, O. Ziegler.

Berne : MM. R. Eichenberger, O. Gfeller, F. Hiller, W. Lang, Th. Nager, H. Nydegger, W. Rieser, J. Wipf.

Fribourg : M. L. Hertling.

Genève : MM. E. Choisy, Ed. Emmanuel, R. Maillart, J. Pronier, P. Reverdin.

Grisons : MM. J. Solca, E. Bernasconi, H. Peterelli.

Neuchâtel : M. Ed. Boitel.

Saint-Gall : MM. E. Schenker, H. Rüesch.

Schaffhouse : MM. A. Meyer, H. Bosshard.

Soleure : M. W. Luder.

Thurgovie : M. R. Brodbeck.

Tessin : M. L. Rusca.

Valais : M. G. Dubuis.

Vaud : MM. Ed. Savary, J. Bolomey, A. Dumas, E. Décombaz, H. Dufour, Ch. Thévenaz, R. Von der Mühl, A. Stucky.

Waldstätte : MM. A. Rölli, O. Dreyer, R. Schulthess, L. Schwegler, E. Vogt.

Winterthur : MM. Dr H. Brown, R. Rittmeyer.

Zurich : MM. H. Näf, F. Bäschlin, H. Blattner, J. Bolliger, E. Diserens, F. Fritzsche, Dr F. Gugler, R. Guyer, A. Hëssig, W. Henauer, C. Jegher, W. Jehger, Dr M. König, G. Korrodi, E. Ochsner, Dr M. Ritter, H. Weideli.

Présidence : M. P. Vischer, architecte, président.

Procès-verbal : M. P. Soutter, ingénieur, secrétaire.

Le président ouvre la séance et salue les délégués.

M. Soutter, secrétaire, annonce que la S. I. A. compte actuellement 2169 membres, dont 125 âgés de moins de 30 ans. L'effectif se partage entre 857 ingénieurs-construc-teurs, 580 architectes, 412 ingénieurs-mécaniciens, 194 ingénieurs-électriciens, 67 ingénieurs ruraux et topographes, et 59 chimistes, forestiers, etc.

1. Procès-verbal de l'Assemblée des délégués du 27 septembre 1930. Il est approuvé tacitement.

2. Election du président et des six autres membres du Comité central. M. Vischer, président, cédant à la demande du Comité central, se met à la disposition de la Société pour une nouvelle période administrative ; mais il serait heureux que l'Assemblée fasse d'autres propositions de nomination.

M. Paschoud, directeur général des C. F. F., se voit forcé par les charges de son activité nouvelle de se retirer du Comité.

M. Schucan, architecte, a maintenu sa démission malgré toutes les instances ; il reste néanmoins à la disposition de la Société, en particulier comme président de la Commission de la Maison bourgeoise.