Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **53 (1927)**

Heft 21

PDF erstellt am: **01.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

jour [1], de sorte que le lendemain, à l'assemblée plénière présidée par M. *X. Rémy*, directeur des Chemins de fer électriques de la Gruyère, chacune de ces questions fit l'objet d'un bref rapport du président de chaque section. Cette procédure a le mérite de réduire considérablement les bavardages.

Le 14 encore, à 17 heures, M. le Dr *R. Zehnder* fit une conférence magistrale (elle dura deux heures) sur les *Systèmes de freins*. Son exposé, documenté avec le soin le plus minutieux, illustré de nombreux graphiques et croquis très suggestifs, devant être, ensuite du vœu formulé par plusieurs membres de l'Union, imprimé en français et en allemand, et mis à la disposition de tous les intéressés, nous ne tenterons pas l'entreprise, d'ailleurs fort malaisée, de le résumer. Disons seulement qu'après avoir analysé dans le détail, avec beaucoup de pénétration, les conditions du freinage, les principaux systèmes de freins et les très grands avantages d'ordre technique et économique qui découleraient de la substitution du freinage automatique et continu au freinage à la main et discontinu des trains de marchandises, M. Zehnder préconise, si nous avons bien saisi sa pensée, la solution suivante : Equipement de tous les vagons à marchandises au moyen du frein *Westinghouse*, dont l'excellence est universellement reconnue, mais auquel serait adjointe la valve de desserrage graduel de *Rihosek-Leuchter*. Cette combinaison constituerait un frein modérable au serrage et au desserrage sur toute l'étendue de la pression, apte à une utilisation très économique de l'air comprimé et propre à garantir l'« inépuisabilité » du fluide de commande puisque le réservoir auxiliaire est rechargé avant que le desserrage complet soit réalisé. L'adoption de ce dispositif présenterait en outre l'intérêt de réduire à deux le nombre des systèmes de freins internationaux utilisés en Suisse, savoir le frein Westinghouse et le frein Kunze-Knorr.

L'assemblée plénière [2], du 15 octobre, nomma président, pour les années 1928 et 1929, M. *Gysin*, directeur des tramways de Bâle et vice-président M. *A. Marguerat*, directeur du Viège-Zermatt, de la Furka et d'autres lignes encore.

Au banquet qui clôtura cette Conférence où on nous parut faire un travail précis et utile, plusieurs orateurs prirent la parole : MM. de Muralt, avocat et Conseiller national, qui eut la gentillesse de saluer aussi la presse *technique* ; M. Rémy, président de l'Union, M. Kuès, syndic de Montreux, le Dr Kohl, délégué d'une Association autrichienne d'entreprises de transport et M. le notaire Mottier qui égaya fort ses auditeurs en leur récitant un discours extrêmement spirituel que M. Rémy avec à-propos, qualifia de « pirate », car M. Mottier a la dent dure et quelques-unes de ses « victimes » ont dû éprouver la sensation qu'il « emportait le morceau ».

[1] Voici la liste de ces questions : Réglementation uniforme de la circulation routière. — Utilisation d'une carte de libre circulation de l'Union comme un abonnement par le détenteur de la carte. — Versements au fonds de renouvellement. — Révision du règlement sur les transports militaires. — Signalisation des passages à niveau. — Loi sur le statut des fonctionnaires fédéraux. — Intérêt moratoire sur les soldes du trafic direct. — Fonds de renouvellement. — Détaxes. — Restriction dans la délivrance des cartes et permis. — Concurrence des auto-cars.

Position à prendre par l'Union vis-à-vis de fournisseurs qui font usage des automobiles. — Service de presse. — Révision de la convention concernant la restitution du prix de transport de voyageurs. — Indemnités pour l'entretien des vagons à marchandises privés.

Abonnements dans le trafic-voyageurs : majoration pendant les mois d'hiver ou réduction pendant les mois d'été. — Participation des cantons au droit de douane sur la benzine et revendications des chemins de fer lésés par la concurrence des automobiles. — Abaissement des tarifs-marchandises : examen sur une base scientifique par un expert en matière d'économie nationale. — Effets de la concession postale B. — L'influence politique sur les C. F. F. et sa répercussion sur les chemins de fer secondaires.

[2] Ordre du jour de cette assemblée : Affaires administratives internes. — Budget de l'année 1928. — Rapport de la Commission technique. Nomination de la Commission pour la période 1928 à 1930. — Service de publicité, réclame. — Indemnités postales. — Révision du règlement sur la construction et l'exploitation des chemins de fer secondaires. — Révision de la loi sur les transports et du règlement de transport. — Révision des prescriptions actuelles sur la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer. — Exemption du service militaire du personnel des chemins de fer. — Chemins de fer et automobiles. — *Sesa*. Contrat-type avec les chemins de fer privés. — Cour administrative fédérale. — Nominations : *a*) Comité de l'Union, pour les années 1928 et 1929 ; *b*) Secrétaire général, pour les années 1928 à 1930. — Désignation du lieu de la prochaine conférence.

Concours d'idées pour le bâtiment de la Bibliothèque nationale, à Berne [1].

Résultats des délibérations du jury. Pas de premier prix. Classement : I. MM. A. et E.-H. Oeschger, à Zurich (Fr. 4000). — II. M. J. Kaufmann, à Zurich (Fr. 3500). — III. M. E. Hostettler, à Berne (Fr. 3000). — IV. M. W. Vetter, à Paris (Fr. 2800). — V. MM. F. Widmer et W. Gloor, à Berne (Fr. 2500). — VI. M. J. Schutz, à Zurich (Fr. 2200).

Les 100 projets sont exposés dans la salle des pas-perdus du Conseil national, de 8 à 12 h. et de 14 à 18 h.

[1] Voir *Bulletin technique* du 7 mai 1927, page 128.

S. T. S.
Schweizer. Technische Stellenvermittlung
Service Technique Suisse de placement
Servizio Tecnico Svizzero di collocamento
Swiss Tecnical Service of employment

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telephon : Selnau 23.75 — Telegramme : INGENIEUR ZÜRICH

Gratuit pour tous les employeurs.

Nouveaux emplois vacants :

493. *Maschinen-Zeichner* mit einiger Praxis. Zentralschweiz.
495. Junger *diplom. Elektro-Techniker*. Kt. Zürich.
497. Tüchtiger *Maschinen-Techniker* oder Ingenieur als Betriebsleiter, mit Erfahrung im Fabrikwesen. Alter ca. 30—40 Jahre. Kt. Basel.
499. Plusieurs *Ingénieurs* constructeurs soit dans la partie charpentes métalliques, soit dans les appareils de levage. Une pratique d'au moins 5 à 6 ans est exigée. Maison de construction métallique du Grand-Duché de Luxembourg.
646. *Architekt* spez. guter Zeichner und Entwerfer für Herrschaftshäuser. Architekturbureau Zürich.
648. Tüchtiger *Bautechniker* oder Architekt auf Bureau. Kt. Solothurn.
650. *Bautechniker*. Architekturbureau Basel.
652. *Bautechniker* oder Bauführer. Architekturbureau Zürich.
654. Tüchtiger *Bautechniker*. Kt. Zürich.
660. *Bautechniker*. Architekturbureau Zürich.
662. Tüchtiger *Architekt* mit Erfahrung von Kostenvoranschlägen, Berechnungen und Submissionswesen. Zürich.
664. Junger *Bautechniker* ev. Architekt. Konstanz.
668. Selbständiger Ingenieur mit Erfahrung im Flussbau und Organisationstalent, zur Leitung von Rekonstruktionsarbeiten in Lichtenstein.
670. Jüngerer Vermessungs-, Tiefbau- und Wasserbautechniker zur Vornahme von Vermessungsarbeiten und Ueberwachung des Strassen- und Wasserwesens. Griechenland.
501. Tüchtiger *Maschinentechniker*. Kt. Schauffhausen.
503. Jüngerer *Maschinen-Ingenieur* mit Diplom der E. T. H. Zürich als Assistent. Zürich.
507. *Chemiker-Techniker*, mit Technikums-Diplom für metallographisches Laboratorium. Ostschweiz.
509. Technischer *Betriebsleiter* in Tonwarenfabrik. Kt. Solothurn.
126. *Architekt* oder Bautechniker. Architekturbureau Kt. Schaffhausen.
674. Energischer, tüchtiger *Architekt* eventl. auch Hochbautechniker. Zürich.
676. *Hochbautechniker*. Zürich.
678. Tüchtiger *Bauführer* für Eisenbeton-Industriebauten, auf ca. 1 Jahr nach Polen.
680. Jüngerer *Bautechniker*. Kt. Appenzell.
682. Jüngerer tüchtiger *Hochbautechniker*. Architekturbureau Zürich.

Adressser toutes les communications à Zurich, Tiefenhöfe, 11.

Lausanne. — Imprimerie La Concorde.