

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 38 (1912)  
**Heft:** 1

## 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:** 26.01.2026

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

à aiguille placé sur le côté du cadre de la voiture permet le contrôle du fonctionnement de ces deux embrayages. Chaque année a lieu une vérification au dynamomètre à ressort de la valeur du moment de torsion de ces accouplements à friction.

Le frein à mâchoires ne peut être apposé sur chaque voiture que du côté extérieur de l'évitement où la file du rail est continue, l'autre file étant interrompue en deux endroits, à l'origine et à la fin de l'évitement pour laisser passer le câble. Les roues porteuses du côté intérieur sont à jante large et lisse afin d'éviter de toucher le câble et permettre un passage régulier et sans secousse de la voiture aux points de sectionnement du rail; la direction devant être alors assumée par les seules roues extérieures, celles-ci portent un double boudin qui encadre le rail continu. De cette façon la voie peut être à deux files de rails seulement, à la seule exception de l'évitement. Les évitements sont dissymétriques et mesurent, suivant la pente, 115 m. sur la première section et 102 m. 32 sur la seconde. Au point de croisement des voitures, la distance d'axe en axe des deux voies est de 2 m. 80 et le diamètre des courbes est de 280 m.

(A suivre.)

### Grande Salle, à Lausanne.

Nous reproduisons aux pages 6, 7 et 8 l'intéressant projet de Grande Salle élaboré par MM. Ed. Quillet, architecte, et C. Berche, notaire. Ce projet, dont l'exécution ne coûterait pas un sou à la Ville, n'a qu'un seul défaut, paraît-il, celui de masquer la Cathédrale aux passants du Grand-Pont!

### CHRONIQUE

#### La réorganisation des Chemins de fer de l'Etat autrichien.

Le compte de profits et pertes des Chemins de fer de l'Etat autrichien boucle par un déficit de 60 millions, qui a provoqué un mouvement dans le but d'arriver à une exploitation un peu plus économique.

Les chemins de fer autrichiens sont affligés d'une incroyable pléthora de personnel qui menace de les immobiliser sous ses paperasseries. Nous citons quelques faits empruntés à une conférence<sup>1</sup> de M. R. Heine, ingénieur. Ce sont surtout les juristes qui ont envahi l'administration et qui y règnent en maîtres du haut de leur inertie. La Direction du « Wiener Staatsbahn » compte 163 juristes, tandis que la Compagnie privée des Chemins de fer du Sud, dont le réseau est deux fois et demie plus étendu que celui de la « Wiener Staatsbahn », n'en héberge que 46. M. Heine calcule donc que cette dernière occupe 145 juristes absolument inutiles, dont les traitements cumulés atteignent annuellement 600 000 couronnes. La nationalisation des chemins de fer paraît avoir été décidée tout exprès pour procurer des places à ces hommes de loi: le rachat de la ligne du Nord, par

<sup>1</sup> Zeitschrift des Oesterreichischen Ingenieur-und Architekten-Vereines, N° 51, 1911.

exemple, a eu pour conséquence d'accroître de 79 à 141 le nombre des juristes préposés à l'administration de ce chemin de fer. Il paraît que ces gens inoccupés tuent le temps en élaborant des règlements et des prescriptions de toute sorte et en étouffant de leur mieux toute initiative. Exemple: un service spécial a été créé pour l'étude de l'électrification des chemins de fer et les juristes dont relevait le directeur du service lui ont témoigné tant de bienveillance que le malheureux s'en est allé, un beau matin, malade et écourcé.

On se doute que M. Heine ne porte pas ces « chicaneaux » encombrants dans son cœur! Cette antipathie est, d'ailleurs, partagée par la plupart des techniciens de l'Autriche, qui se défendent vigoureusement contre l'invasion des juristes.

Quant aux ingénieurs, ils remplissent souvent — même les chefs de service — les fonctions de simples copistes et M. Heine voudrait bien qu'on les rendit à leur profession. Il propose même — et ceci est du lèse-fonctionnaire — de pratiquer, de temps en temps, en manière de révulsif, dans le corps des techniciens officiels, une injection d'ingénieurs pris dans l'industrie privée! Voilà une idée qui paraîtra certainement saugrenue aux vieux fonctionnaires impénitents.

M. Heine proscrit tous les rouages superflus, tels que les nombreux adjoints des directeurs, et toute instance inutile, telle qu'une direction générale. Voici son projet de réorganisation:

*Ministère des chemins de fer*: 6 sections (au lieu des 8 actuelles) : 1. Exploitation. 2. Travaux. 3. Traction. 4. Service commercial. 5. Contentieux. 6. Administration. Le nombre des départements serait réduit de 49 à 21.

*Services auxiliaires du ministère*: 1. Inspectorat général. 2. Tarifs. 3. Répartition du matériel roulant. 4. Direction des travaux. Ces services existent déjà. On créerait, en outre : 5. Contrôle des recettes. 6. Etudes et essais du matériel.

Au ministère doivent seules être réservées les décisions importantes, toutes les mesures de détail étant du ressort des directions des différentes lignes et des services auxiliaires.

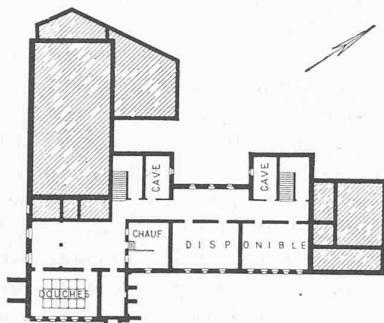
*Directions des lignes*: 6 sections (au lieu des 8 actuelles) : 1. Mouvement et trafic. 2. Travaux. 3. Traction. 4. Section commerciale. 5. Contentieux. 6. Administration.

Les tarifs ne subiraient aucun relèvement, mais on supprimerait les exemptions de taxes en faveur des sinistrés. On sait que cette exemption atteint rarement ceux qui devraient en être les bénéficiaires et qu'elle profite surtout aux intermédiaires. M. Heine conseille de réaliser immédiatement, en recourant à un emprunt, tout un programme de constructions nouvelles et d'améliorations qui favoriseraient le développement du trafic.

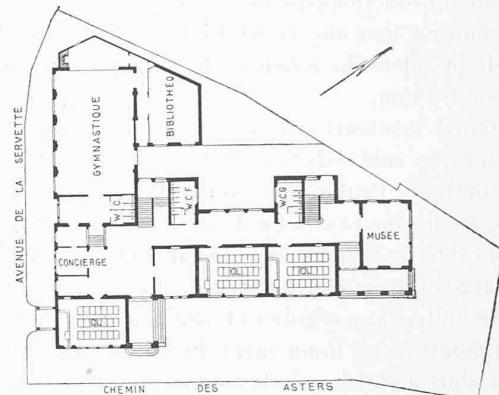
Enfin, la statistique devrait être cultivée avec moins de ferveur et il y aurait lieu de dégager le ministère des chemins de fer de l'emprise du ministère des finances, qui contrecarre les meilleures déterminations.

M. Heine estime à 40 000 000 de couronnes l'économie qui serait réalisée annuellement du fait de cette réforme de l'administration.

Voilà un fort beau projet, mais encore faut-il l'exécuter envers et contre ces damnés juristes, qui ne se laisseront vraisemblablement pas frapper sans mordre. N'ont-ils pas imaginé de créer deux bureaux, l'un pour la *petite*, l'autre pour la *grande* réorganisation et les conflits ont surgi tout aussitôt, paralysant les bonnes volontés. Quant aux autres



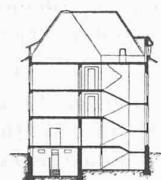
Sous-sol. — 1 : 1000.



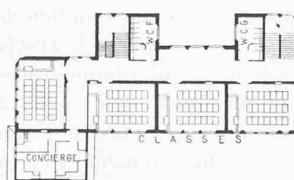
Rez-de-chaussée. — 1 : 1000.



Premier étage. — 1 : 1000.



Coupe. — 1 : 1000.



Deuxième étage. — 1 : 1000.



## LE COLLÈGE DU CHEMIN DES ASTERS, A GENÈVE

Architectes : MM. Peloux et de Rham, à Genève.

fonctionnaires, ils ont tenu à prouver qu'ils sont indispensables et même trop peu nombreux: M. Heine nous confie qu'ils sont en train de tout noyer sous un nouveau déluge de paperasseries.

H. D.

**Règlement du concours pour la construction d'un muséum d'histoire naturelle, à Genève.**

Le Conseil administratif de la Ville de Genève ouvre un concours, entre les architectes suisses ou domiciliés en

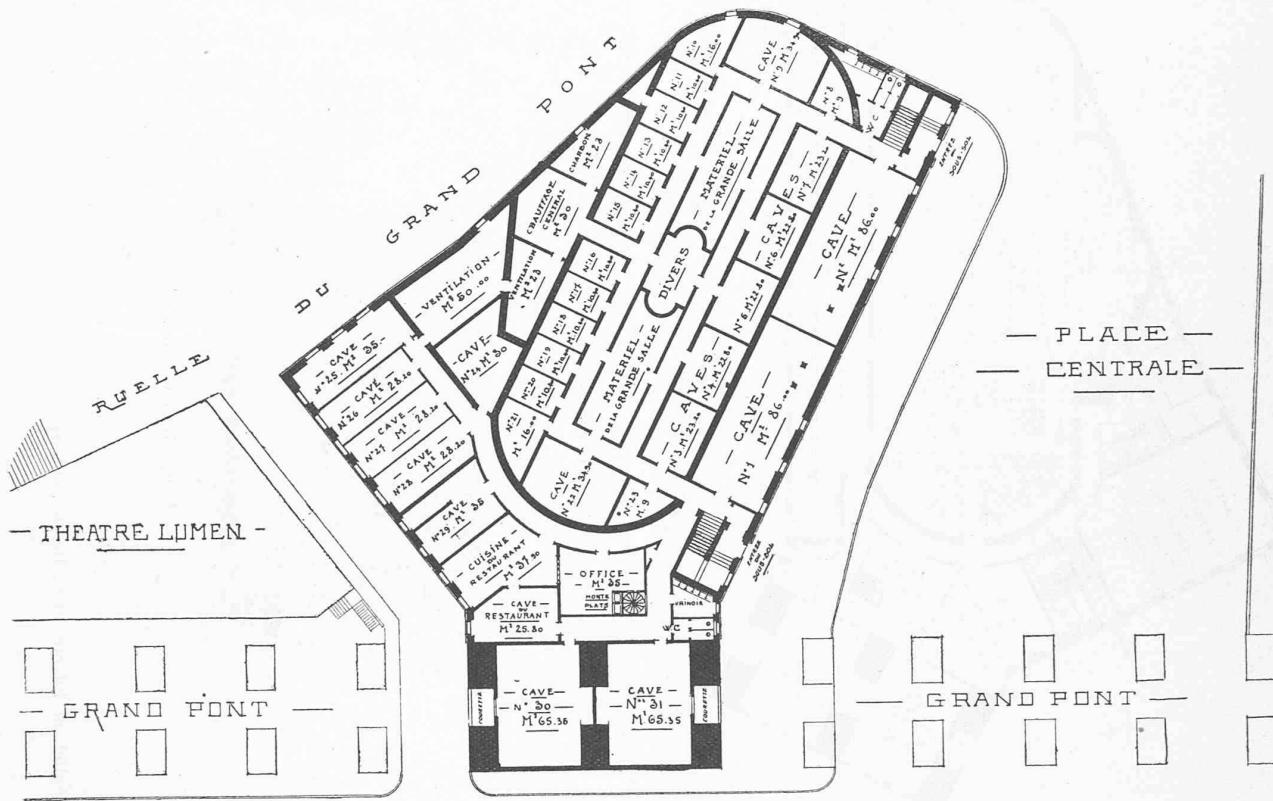
Suisse, pour l'élaboration d'un projet de Muséum d'histoire naturelle à construire à la rue Sturm.

Le Secrétariat du Service des Travaux délivrera gratuitement le règlement et le programme du concours.

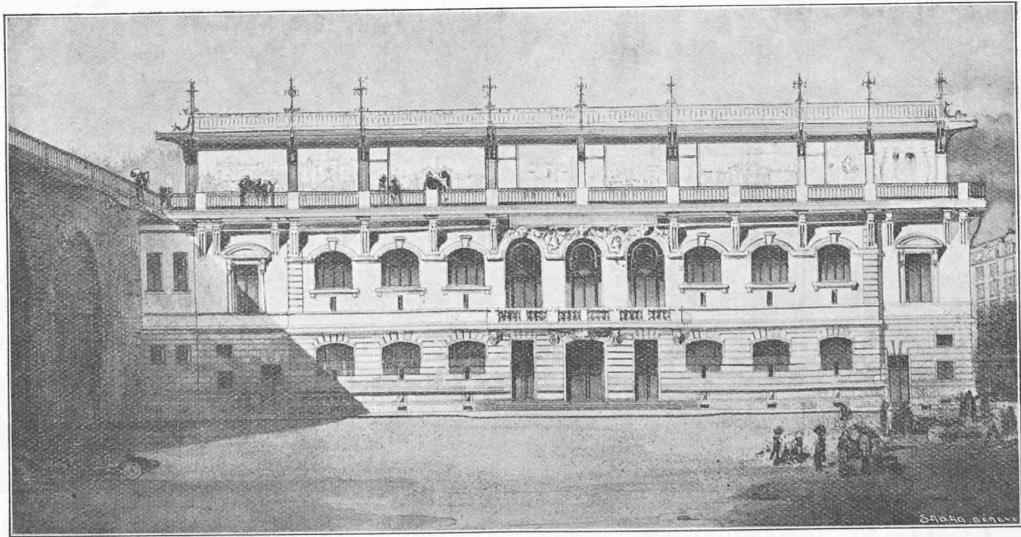
Les concurrents auront à fournir :

a) Un plan d'aménagement des terrains de la rue Sturm à l'échelle de 0,004 par mètre;

b) Un plan général du rez-de-chaussée de l'ensemble à l'échelle de 0,005 par mètre;

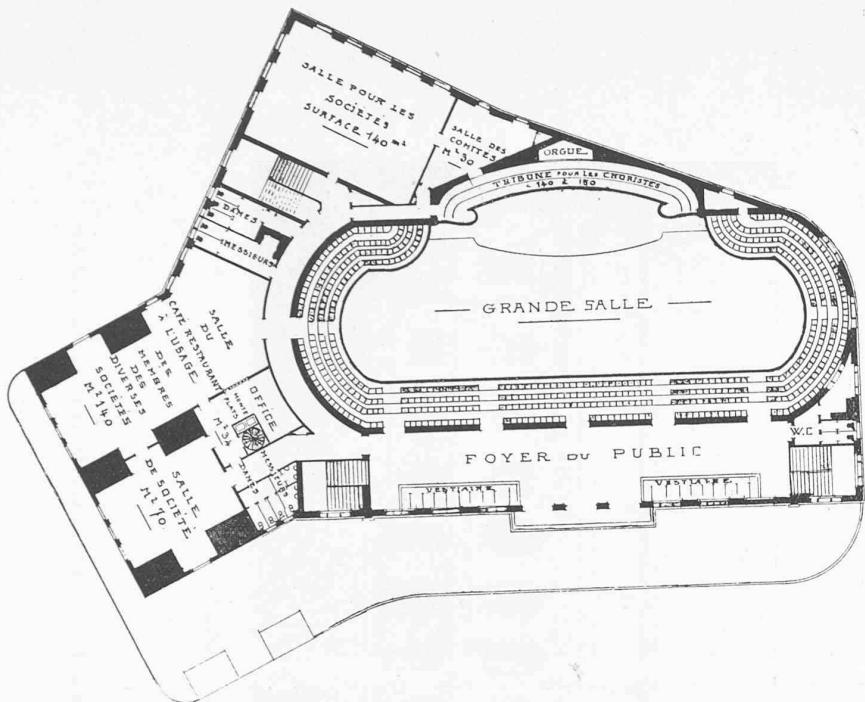


Plan du sous-sol.

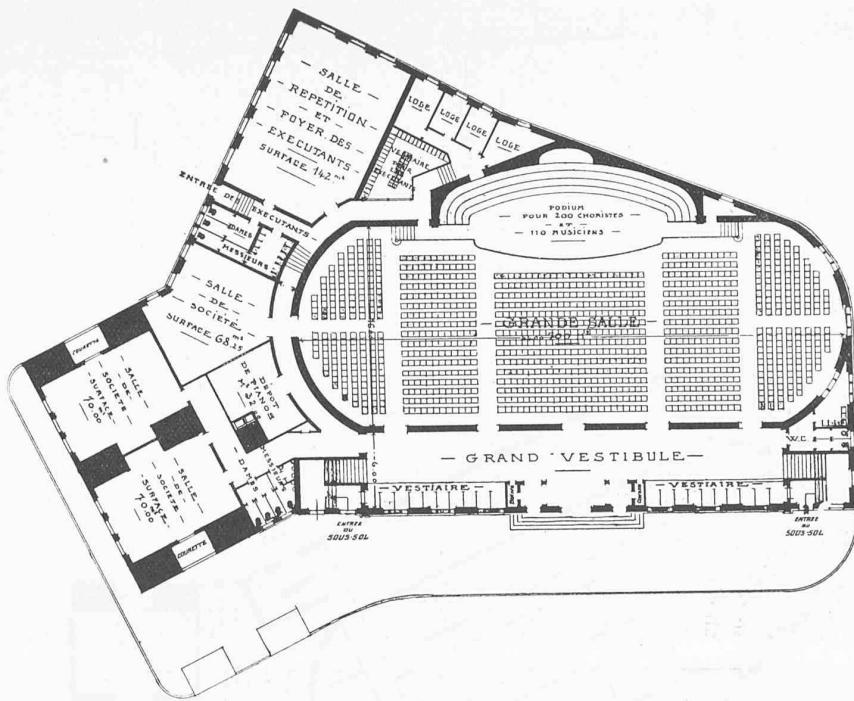


Façade principale.

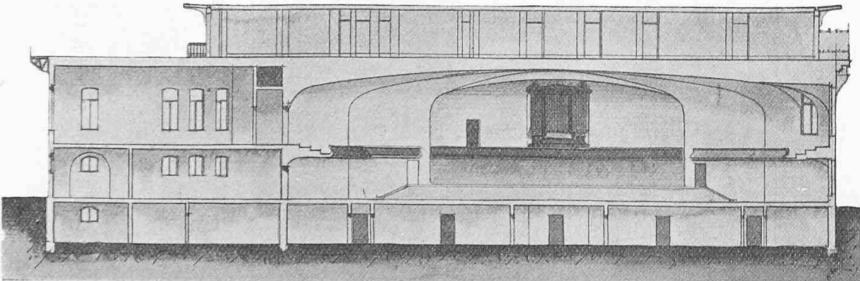
Projet de Grande Salle, à Lausanne, par MM. Ed Quillet, architecte, et C. Berche, notaire.



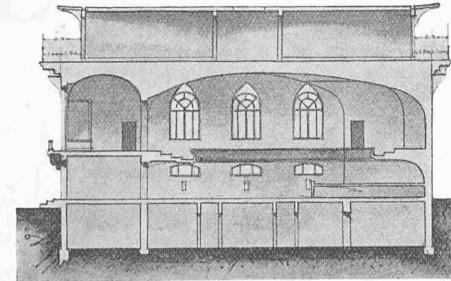
Plan du premier étage.



Plan du rez-de-chaussée.



Coupe longitudinale.



Coupe transversale.

Projet de Grande Salle, à Lausanne, par MM. Ed. Quillet, architecte, et C. Berche, notaire.