

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 65 (1939)
Heft: 9

Vereinsnachrichten

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: 12.01.2026

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

ANNÉE 1936

PAYS	Mode d'exploitation	Longueur moyenne exploitée (km)	NOMBRE		Densité de la population (hab : km ²)	Rapport Δ/N
			de trains-km voyageurs	moyen N de trains à distance entière par jour		
Suède . .	vapeur électrique	4 845	11,3.10 ⁶	6,4	15	1,34
		2 610	18,8	10,7		
		7 455	30,1	11,2		
Suisse . .	vapeur électrique	864	4,9.10 ⁶	15,5	98	3,3
		2 336	30,1	35,5		
		3 200	35	29,9		
France . .	vapeur électrique	39 686	229.10 ⁶	15,8	76	4,5
		2 787	31,3	30,7		
		42 473	260	16,8		
Espagne . .	vapeur électrique	10 695	34,3.10 ⁶	8,3	42	4,5
		370	3,3	24,5		
		11 065	37,6	9,3		
Grande-Bretagne	vapeur électrique	29 709	371.10 ⁶	34,3	196	5
		986	68	189		
		30 695	439	39,2		
Allemagne	vapeur électrique	52 159	415.10 ⁶	21,8	133	5,6
		2 256	54	65,3		
		54 375	469	23,7		
Autriche . .	vapeur électrique	4 904	23.10 ⁶	12,8	78	5,7
		897	6	18,6		
		5 801	29	13,6		
Roumanie	vapeur	11 216	40,7.10 ⁶	9,9	61	6,2
Belgique . .	vapeur électrique	4 974	55.10 ⁶	30	262	6,6
		44	2	124		
		5 018	57	39,5		
Hollande . .	vapeur électrique	3 164	29,6.10 ⁶	25,6	235	7,8
		234	8,0	94		
		3 398	37,6	30,4		
Yougoslavie	vapeur	9 375	24,6.10 ⁶	7,2	56	7,8
Italie . .	vapeur électrique	13 558	55.10 ⁶	11,2	133	9,8
		3 287	29,8	25		
		16 845	84,8	13,7		
Pologne . .	vapeur	20 514	62.10 ⁶	8,3	83	10
Bulgarie . .	vapeur	3 236	5,4.10 ⁶	4,6	53	11,7

En ce qui concerne les locomotives et les automotrices, la simplification peut être cherchée aussi bien dans la suppression de dispositifs non indispensables que dans l'unification du matériel. Il faut, pour cela, que les ingénieurs qui se croient compétents, ne veuillent pas imposer aux constructeurs des spécifications autres que celles fixées maintenant par des ingénieurs spécialisés dans les Commissions mixtes internationales.

Un effort d'unification a été tenté dans tous les pays d'Europe, en France comme en Italie, en Suisse, en Allemagne ; il serait désirable que cet effort fût poursuivi chez nous, malgré les changements inévitables de personnel.

Il faudrait, notamment, unifier la tension à la valeur de 1500 V, puisque l'expérience a maintenant démontré que le nombre d'incidents sur le matériel à 1500 V n'était pas, à l'âge égal, supérieur à celui constaté sur le matériel à 650 V. Les statistiques montrent même actuellement que le matériel à 650 V donne lieu à plus d'incidents que le matériel à 1500 V, sans doute en raison du soin plus grand apporté dans la construction de ce dernier.

Tout l'appareillage à 1500 V pourrait être unifié afin de réduire les prix qui sont toujours trop élevés dans l'industrie

électrique, faute de l'organisation raisonnable des fabrications en grande série.

Le progrès ne serait certes ni arrêté ni ralenti si, par application de plans quinquennaux par exemple, on répartissait un travail bien défini et toujours le même entre les ateliers de constructions, tout en demandant aux constructeurs de présenter des machines de conception entièrement nouvelle qui pourraient être essayées, dans cette période de cinq ans, pendant un temps assez long pour que les meilleurs modèles puissent servir de prototypes pour la construction du matériel à réaliser par application du plan quinquennal suivant.

Ce n'est que par application de méthodes de ce genre que l'on arrivera à développer rationnellement la traction électrique par abaissement des prix de revient d'un ensemble de matériels dont la supériorité technique ne fait plus de doute pour personne, tant au point de vue de la souplesse qu'à celui de l'endurance.

SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

Communiqué du Secrétariat.

Les comptes de la Société pour l'année 1938 seront adressés au commencement du mois de mai aux membres de la Société, avec prise en remboursement de la cotisation pour 1939 du montant de Fr. 12.— ou Fr. 6.— pour les membres âgés de moins de 30 ans. Pour éviter toute erreur nous attirons spécialement l'attention de nos membres sur le fait qu'il s'agit de la cotisation pour la Caisse centrale, et non pas de celle de leur section.

Les intéressés sont priés de ne pas laisser retourner le recouvrement faute d'instructions données à leur entourage. On peut s'acquitter aussi, en cas d'absence, par versement au compte de chèques postaux VIII 5594 Zurich.

Les changements d'adresses doivent être annoncés au Secrétaire aussitôt que possible.

Zurich, le 21 avril 1939.

Le Secrétaire.

1939.

VIII^e Concours de la Fondation Geiser.

PROGRAMME :

A. *Sujet.* — Le sujet est le suivant :

Problèmes actuels des concours d'architecture.

Le but de ce concours est de déterminer les raisons initiales des concours d'architecture, de faire un examen critique des principes en vigueur et de l'organisation actuelle et de présenter, le cas échéant, des suggestions nouvelles.

Les concurrents ont la liberté de s'appuyer, à titre de comparaison, sur des exemples historiques ou sur des expériences faites à l'étranger. Les travaux présentés peuvent traiter la question dans son ensemble ou se limiter à des problèmes partiels. Les propositions nouvelles doivent tenir compte, avant tout, des conditions particulières à la Suisse et conduire à des possibilités d'application pratique.

B. *Participation.* — Pour pouvoir prendre part au concours il faut être citoyen suisse. Il n'est pas nécessaire d'être membre de la S. I. A.

C. *Jury.* — Le jury est composé comme suit :

MM. F. Bräuning, architecte diplômé, à Bâle, président ; Ed. Fatio, architecte diplômé, à Genève ; Dr H. Fietz, architecte diplômé, à Zurich ; M. Kopp, architecte diplômé, à Zurich ; A. Mürsel, architecte diplômé, à Zurich ; J.-P. Vouga, architecte diplômé, à Pully-Lausanne.

D. *Conditions complémentaires.* — Les mémoires doivent être remis, en 3 exemplaires écrits à la machine, avec interlignes (format normal 297×210). Ils ne devront pas avoir plus de 30 pages. Ils pourront être présentés en allemand, en français, en italien ou en romanche. Il sera tenu compte de la présentation, du style et de la rédaction.

E. *Délais.* — Les envois doivent être remis sous enveloppe fermée, avec la mention « VIII^e concours de la Fondation