

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 73 (1947)  
**Heft:** 14-15

## 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>**

indique la signification des traits (fig. 2). Au-dessus ou au-dessous de la ligne horizontale de chaque gare figurent, le long du trait des trains, les minutes d'arrivée, de départ ou de passage, ces dernières entre parenthèses.

Les trains portent, en outre, chacun un numéro, des lettres, ou encore un numéro et des lettres combinés. Les numéros impairs indiquent les trains qui circulent du sud au nord ou de l'ouest à l'est, tandis que les numéros pairs se rapportent aux trains de la direction opposée.

En lisant le numéro, l'agent de l'exploitation reconnaît immédiatement le genre de train et le parcours qu'il emprunte. Dans le doute, il lui suffit, pour être renseigné, de consulter le tableau général de numérotage valable pour tout le réseau.

#### Relations internationales.

Pour l'étude des relations internationales, les C. F. F. établissent des graphiques spéciaux, où ne figurent que les trains de luxe et directs. La mise au point des dites relations a lieu généralement en octobre à la Conférence européenne des horaires — organisme créé par une convention internationale —, à laquelle participent les principales administrations du continent. Les C. F. F. assurent depuis plus de vingt ans la gérance de la conférence. L'an dernier, à Montreux, on leur a confié derechef cette mission pour la période 1947-1951. Ils assument aussi la gérance de l'Union internationale des voitures et fourgons. La conférence européenne des services directs réunit chaque année les membres de cette Union. Les sessions sont en général coordonnées avec celles de la Conférence européenne des horaires.

La conférence européenne des services directs a pour tâche de régler l'emploi réciproque des voitures, fourgons et wagons-poste en service international. Elle fixe pour chaque période d'horaire le plan de fourniture et de roulement des véhicules. L'administration gérante publie ensuite ce plan, qui porte le nom de tableau européen des services directs.

#### Conclusion.

A peine un horaire est-il en vigueur qu'il faut déjà mettre à l'étude le service futur. La direction de l'exploitation se fonde pour cela sur les observations journalières du contrôle de la circulation, sur la statistique de la fréquentation des trains, sur les renseignements communiqués par les chefs de gare et aussi sur les vœux exprimés par les autorités et les usagers. Comme on l'a vu plus haut, les améliorations techniques sont continues. D'autre part, les exigences du trafic international et du service interne sont changeantes. Quoi d'étonnant dès lors que l'étude de l'horaire soit un éternel recommencement. Parfois ce n'est qu'au prix de longs efforts que des problèmes jugés d'abord insolubles peuvent être résolus. Ainsi se justifie, d'année en année, la nécessité de renouveler l'horaire.

Tout comme les ménagères font leur appartement à fond chaque printemps, l'administration ferroviaire fait sa « revue printanière », qu'elle appelle prosaïquement changement d'horaire. Elle remet à ses agents quantité de documents fraîchement imprimés et chacun éprouve une satisfaction visible à se séparer des anciens, patinés par l'usage journalier durant toute une période d'horaire. Changer l'horaire, c'est parfois aussi faire peau neuve et nous croyons pouvoir affirmer, sans crainte d'être contredits, que les C. F. F. ont apporté du nouveau en matière d'horaire au cours des dix dernières années.

## LES CONGRÈS

### Association internationale du congrès des Chemins de fer.

XIV<sup>e</sup> session - Lucerne 23-28 juin 1947.

En 1885, à l'occasion du 50<sup>e</sup> anniversaire des chemins de fer belges, le gouvernement belge convoqua à Bruxelles un congrès scientifique dont le but était de rechercher les améliorations à introduire dans la construction et l'exploitation des chemins de fer.

Le succès de cette première réunion amena la création de l'*Association internationale du Congrès des chemins de fer* et l'institution d'une *Commission permanente* chargée de préparer le programme des congrès futurs.

Depuis 1885, l'*Association* a organisé 13 congrès à Bruxelles (1885), Milan (1887), Paris (1889), Saint-Pétersbourg (1892), Londres (1895), Paris (1900), Washington (1905), Berne (1910), Rome (1922), Londres (1925), Madrid (1930), Le Caire (1933), Paris (1937). Le premier congrès d'après-guerre vient de se terminer brillamment à Lucerne.

L'*Association* est composée d'administrations de chemins de fer d'Etat ou privés qui envoient aux sessions périodiques des délégués en nombre limité proportionnellement à l'étendue de leur réseau. Les gouvernements sont invités, par voie diplomatique du gouvernement belge, à se faire représenter aux sessions.

La Commission permanente, renouvelée par tiers lors de chaque session, siège à Bruxelles une fois par an; en dehors de ses séances, elle délègue ses pouvoirs à un *Comité de direction* composé de six membres. Pour chaque session, la commission y adjoint, dans le pays où se tient le congrès, des membres temporaires constituant le *Comité exécutif d'organisation*.

L'*Association* compte des adhérents dans les cinq parties du monde; elle s'étend actuellement à 34 gouvernements, 11 organismes et 150 administrations représentant un développement de lignes de 450 000 km.

Le secrétariat général de l'*Association* est à Bruxelles, 19, rue du Beau Site. Les membres suisses de l'*Association* sont : les Chemins de fer fédéraux, les Chemins de fer rhétiques, le Chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Loetschberg-Simplon, le Chemin de fer Viège-Zermatt, le Lausanne-Ouchy, le Chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune, les Chemins de fer fribourgeois, le Chemin de fer d'Yverdon à Sainte-Croix.

Les travaux effectués sous l'égide de l'*Association* embrassent l'établissement des chemins de fer ; la construction et l'entretien de la superstructure de la voie ; la construction, l'utilisation et l'entretien du matériel roulant, les méthodes d'exploitation, l'administration du personnel, l'organisation générale et financière. L'examen des questions est confié à cinq sections : voies et travaux, traction et matériel, exploitation, ordre général, chemins de fer économiques et coloniaux.

L'examen des nombreuses questions mises à l'étude par l'*Association* reviendrait à faire l'histoire du développement technique des chemins de fer pendant plus de soixante ans.

L'*Association* publie un *Bulletin mensuel* qui contient, outre les documents officiels de la Commission permanente, les rapports rédigés en vue des sessions, les compte rendus complets des discussions et des conclusions adoptées ainsi que des études originales et l'analyse des articles les plus intéressants parus dans la presse technique des chemins de fer du monde entier.

\* \* \*

Le président de la *Commission permanente* est actuellement M. F.-H. Delory, directeur général de la Société nationale des chemins de fer belges. Les membres suisses siégeant au sein de cette commission sont : MM. le Dr Cottier, directeur de l'Office fédéral des transports ; A. Marguerat, directeur des compagnies des chemins de fer de Viège à Zermatt, Furka-Oberalp, Gornergrat et Schöllenen ; le Dr Meile, président de la direction générale des chemins de fer fédéraux. C'est ce dernier qui assuma la présidence du *Comité exécutif d'organisation* du congrès qui vient d'avoir lieu à Lucerne. Faisaient en outre partie de ce dernier comité de nombreuses personnalités dirigeantes de nos sociétés et administrations de transports ferroviaires et de tourisme. Le secrétariat de l'organisation du congrès était dirigé par M. G. Dreyer, chef de section au secrétariat général des C. F. F.

Parmi les nombreuses personnalités figurant sur la liste du *Comité d'honneur du congrès de Lucerne*, présidé par M. le conseiller fédéral Celio, chef du Département fédéral des postes et chemins de fer, nous trouvons aux côtés des directeurs généraux de nos hautes administrations de transports et des représentants des autorités cantonales et municipales de Lucerne, MM. A. Rohn, président du Conseil de l'Ecole polytechnique fédérale et A. Stucky, directeur de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne.

La liste des treize rapporteurs de divers pays nommés par la Commission permanente pour le Congrès de Lucerne et dont la tâche était de préparer sur des sujets choisis à l'avance une solide documentation faisant l'objet de rapports distribués aux participants et discutés en séances, porte, comme représentant suisse, le nom de M. R. Guignard, ingénieur à la division de la traction et des ateliers de la direction générale des chemins de fer fédéraux.

Les délégués gouvernementaux suisses au Congrès étaient MM. R. Cottier et F. Steiner, directeur et vice-directeur de l'Office fédéral des transports, E. Thomann, professeur à l'E. P. F. et R. Bratschi, président de la Fédération suisse des cheminots. Parmi les délégués suisses des administrations figuraient entre autres MM. F. Chenaux et W. Berchtold, directeurs du 1<sup>er</sup> et du 3<sup>e</sup> arrondissement des C. F. F., le Dr h. c. A. Buehler, ingénieur en chef des C. F. F., MM. A. Marguerat et X. Remy, directeurs du chemin de fer de Viège à Zermatt et des Chemins de fer fribourgeois.

\* \* \*

La séance d'ouverture du Congrès de Lucerne eut lieu le 23 juin en présence de M. Etter, conseiller fédéral. Les travaux du Congrès se poursuivirent durant la semaine entière ; ils portèrent notamment, en plus de questions d'ordre administratif, sur les problèmes techniques suivants :

*Section I. Voies et travaux.* — Traverses, différents types, méthode d'entretien, comparaison économique.

*Section II. Traction et matériel.* — Allègement du matériel, réduction du poids du matériel de transport (voyageurs et marchandises) par : le choix du mode de construction, l'utilisation d'aciers spéciaux, l'utilisation de matériaux légers.

*Section III. Exploitation.* — En matière de trafic des voyageurs, exposer la tendance vers laquelle il convient d'orienter l'organisation du service des trains des points de vue fréquence et composition, pour assurer les transports avec succès au prix de revient le plus bas possible, tout en assurant aux voyageurs des facilités raisonnables.

Envisager successivement les cas des lignes à traction vapeur et des lignes électrifiées en indiquant pour les premières l'importance du recours aux trains à traction à vapeur et aux autorails, et pour les secondes, l'importance du recours aux automotrices et aux trains à traction électrique dans l'hypothèse des lignes à fort, moyen et faible trafic, pendant et en dehors des heures d'affluence de la journée.

*Section IV. Ordre général.* — Intérêt qu'il y aurait pour les Administrations de Chemins de fer à construire des habitations pour leur personnel à tous les degrés de la hiérarchie.

*Section V. Chemins de fer économiques et coloniaux.* Question 2 de la II<sup>e</sup> section.

Chacun de ces problèmes fit l'objet de conclusions adoptées en fin de session et qui seront publiées dans le *Bulletin* de l'Association.

Signalons ici que deux nouveaux ingénieurs suisses furent au cours de cette session appelés à faire partie de la Commission permanente, ce sont MM. C. Lucchini, directeur du 2<sup>e</sup> arrondissement des C. F. F. et F. Steiner, vice-directeur de l'Office fédéral des transports.

En marge des séances de travail, les quelques centaines de délégués, venus du monde entier, furent invités à prendre part à des excursions et à des visites techniques organisées de main de maître, plus spécialement de nos industries spécialisées dans la fabrication du matériel de chemin de fer.

\* \* \*

Chacun se plut à reconnaître la parfaite ordonnance de cette importante manifestation internationale qui, peu après l'achèvement de la guerre, réunit les représentants de plus de vingt-cinq pays désireux de venir sur sol helvétique, dans un climat favorable, renouer des relations et poursuivre des travaux interrompus pendant près de dix ans. On ne saurait assez féliciter ceux qui en prirent l'initiative et ceux qui depuis de nombreux mois déjà, en Suisse et ailleurs, mirent tout en œuvre pour assurer le plein succès de la XIV<sup>e</sup> session de l'*Association internationale du Congrès des chemins de fer*.

D. BRD.

#### Comité provisoire suisse de l'Union internationale des architectes.

Conformément à la résolution adoptée à la conférence de Londres, en septembre de l'année dernière, les deux grandes associations suisses d'architectes viennent de prendre la décision de constituer un Comité provisoire susceptible de représenter à l'étranger l'ensemble des architectes de notre pays et qui, tout en restant indépendant à la fois du « Comité permanent international des Architectes » (C. P. I. A.) et des « Réunions internationales d'Architectes » (R. I. A.), se tient en contact avec ces associations.

Ce comité a été officiellement constitué à Zurich, le 4 février. Il comprend les architectes suivants :

M. le Prof. Jean Tschumi, Lausanne	président
M. le Prof. W. Dunkel, à Zurich	représentant la S.I.A.
M. Paul Vischer, Bâle, président du C.P.I.A.	» S.I.A.
M. Ernest F. Burckhardt, Zurich	» F.A.S.
M. Fernand Decker, Neuchâtel	» F.A.S.
M. Léon Jungo, Directeur des constructions fédérales, Berne	» le C.P.I.A.
M. Jean-Pierre Vouga, Lausanne, secrétaire	» les R.I.A.

Ce comité provisoire a été représenté à une réunion, qui vient d'avoir lieu à Bruxelles et au cours de laquelle il fut chargé officiellement d'organiser, en juin 1948, le 1<sup>er</sup> Congrès de l'Union internationale des Architectes », qui consacrera la fusion des associations existantes.

Un prochain communiqué renseignera sur les premières dispositions prévues pour l'organisation de cet important congrès, qui aura lieu en juin 1948 à Lausanne.

Lausanne, le 24 juin 1947.

Le président : Le secrétaire :  
J. TSCHUMI. J.-P. VOUGA.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.