

Objekttyp: **AssociationNews**

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

Band (Jahr): **38 (1912)**

Heft 4

PDF erstellt am: **26.04.2024**

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.

Une inspection de cet essai, qui eut lieu le 7 juillet 1911 par la conférence romande des Travaux publics, permit à ces Messieurs, tous connaisseurs en la matière, de constater de visu le superbe résultat obtenu.

En effet, chacun fut frappé de l'énorme résistance et de la parfaite conservation du tablier de la chaussée, dont une partie avait déjà subi les rigueurs de deux hivers tels qu'on les rencontre à une pareille altitude.

Route à la sortie Est du village de St-Blaise, autrement dit : route de Berne.

Altitude, 435 m. Largeur de la chaussée, 7,50 m.

Un deuxième essai eut lieu sur cette route au commencement de juin 1911. Comme cette dernière est de construction récente et que les accotements n'avaient alors que très peu souffert de la circulation, il fut décidé d'appliquer le nouveau système de macadam sur une largeur de 3 m. seulement prise dans le milieu de la chaussée, partie évidemment la plus fatiguée.

Ouverte à la circulation le 24 du même mois, cette section de route a donné un résultat des plus réjouissants. Elle présente un profil d'une régularité remarquable, exempt de toute ornière; on ne voit pas trace d'usure. A noter que la jonction ou soudure avec l'ancien macadam ordinaire se présente dans les meilleures conditions possibles; la ligne séparative des deux corps n'est pas même visible.

Les chaleurs excessives de l'été 1911 n'ont eu aucune influence néfaste sur la stabilité de la composition du nouveau macadam, qui s'est absolument bien comporté.

La conférence romande des Travaux publics put également constater ici le brillant résultat obtenu.

Travaux en gare du Locle-Ville. Altitude, 940 m.

Nouveau pont tournant pour locomotives. Surface, 360 m².

Quai à voyageurs P.-L.-M., longueur, 117 m., largeur, 5 m.

Ici aussi, le nouveau procédé a trouvé son application dans le revêtement de la cuvette du pont tournant, ainsi que dans celui du quai à voyageurs.

Ces travaux sont terminés maintenant et donnent entière satisfaction.

Un gros avantage constaté lors de l'exécution du quai, c'est la suppression de tout empiérement sous-jacent, ce qui constitue une très grande économie dans le prix de revient de la construction.

Il est un fait notoire que, dans certains terrains et au Locle en particulier, aucun travail de ce genre, soit en asphalte, ciment ou planelles, ne peut être exécuté sans placer dans les fondations un empiérement qui, suivant les cas, atteint jusqu'à 0,80 m. d'épaisseur, ceci afin de parer aux effets du gel.

C'est dire que dans cette dernière alternative, le coût de l'empiérement seul est aussi élevé que celui du revêtement par le nouveau système.

En outre, celui-ci a déjà fait, sur la route des Eplatures, ses preuves de résistance au gel, de sorte qu'à ce sujet on est parfaitement fixé.

De l'exposé qui précède se dégage clairement l'impression que le nouveau macadam est appelé à jouer un rôle important dans la lutte contre la poussière, ainsi que dans la conservation du tablier des routes, et il est à souhaiter que son application se généralise le plus promptement possible.

Peseux, Neuchâtel, novembre 1911.

Société suisse des ingénieurs et architectes.

Modifications à l'état des membres pendant le dernier trimestre de 1911.

1. Admissions.

Sektion Aargau d. S. I. A. — Schmid Jakob, Civ. Ing. Kandersteg.

Bernischer Ing. u. Arch. Verein. — Bösiger Walter, Arch., Bern, Bundesgasse, 18; Pfander Hans, Architekt, Bern, Spitalgasse, 55; Kästli Ernst, Ing., Berne, Giessereiweg, 12a; Stalder J., Fred., Kontrolling, Bern, Optingerstr. 20; Weimann Fritz, Sekt. Ing., B. L. S., Kandersteg; Hübner Fritz, Kontr., Ing. b. Eidg. Eisenbahndepartement, Bern.

Section Genève de la S. I. A. — Maurette Albert, arch., Rue du Rhône, 5.

Sektion Graubünden d. S. I. A. — Lorenz Peter, Civilingenieur, Filisur.

Sektion St-Gallen d. S. I. A. — Kuhn Ernst, Arch., St-Gallen i/Fa., Pflughard et Häfeli; Schläpfer Adolf, Kantonsingenieur, Herisau; Greulich Karl, Ingenieur, Betriebsdirektor d. Appenzellerbahn, Herisau.

Section Vaud de la S. I. A. — Van Dorser Adrien, architecte, Lausanne; Monod E., architecte, Beaulieu près Rolle; de Blonay Jean, ingénieur, Lausanne, av. St.-Luce, 2.

Sekt. Waldstätte d. S. I. A. — Fellmann Jos. Georg, Kantonsingenieur, Luzern; v. Moos Ludwig, Ingenieur, Dir. d. v. Moos'schen Eisenwerke A.-G., Lucerne.

Sektion Winterthur d. S. I. A. — Hardmeyer R., Dir. d. Schweiz Lock.-Fabrik, Winterthur.

Zürcher Ing. und Arch. Verein. — Arter J.-Aug. Arch. Zürich Rennweg, 2; Kuder Richard, Arch. Zürich II, Bleicherweg, 45; v. Tobel Gust., Arch., Zürich, Mainaustr. 19; Witmer-Karrer A., Arch. Zürich, Keltenstr. 30; Bertschinger H., Dr. ing., Zürich, Rämistr. 5; Frey Walter, Bahning, S. B. B. Zug, Sonnenstrasse; Stambach, F. Ingenieur, Ebnet (Toggenburg); Weishäupl J., Dir. Ing. Zürich, Soneggstr., 86.

Einzelmitglieder d. S. I. A. — Heinrichs Rudolf, Arch. Neuhausen, Poststrasse.

2. Transferts.

Sekt. Basel d. S. I. A. — Christen J., Ing., Direktor d. S. B. B., Basel, früher Sekt. Bern; Erni Leonhard, Ing. Mülhausen i. Els., Salvatorstr., 26, früher Einzelmitglied.

Bernischer Ingenieur & Architektenverein. — Schaez A., Ingenieur S. B. B., Bern (vorher Einzelmitglied); Steiner Fritz, Stadttingenieur, Bern (früher Sekt. St-Gallen).

Sekt. Graubünden d. S. I. A. — Bernasconi Erminio, Sekt. Ing. Rhätische Bahn, Chur (früher Sekt. Tessin).

Section Neuchâtel de la S. I. A. — Reutter Paul, fils, ing. Neuchâtel (auparavant La Chaux-de-Fonds).

Sekt. St-Gallen d. S. I. A. — Gugler F., Sekt. Ing. Dieboldsau-Schmitter (Rheintal), (früher Einzel).

Sekt. Winterthur d. S. I. A. — Fröhlich Otto, Ing. Professor, Winterthur, Aeussere Schaffhauserstr., 19 (früher Einzel).

Sekt. Zürich d. S. I. A. — Largiadèr F., Strassenbahndirektor, Zürich V, Carmenstr., 45 (früher Sekt. St-Gallen); Roth Conrad, Ing., Zürich II, Breitingenstr., 11 (früher Sekt. Bern).

Membres isolés. — Goldschmid M., Ing., Bern, Ensingerstr., 23 (früher Sekt. Aargau); Wyss Otto, Ing., Bern, Halterstr., 41 (früher Sekt. Zürich); Couchepin, ingénieur, Martigny-Bourg (auparavant Sekt. Vaud); Höffel Paul, Ing., Zürich, Rämistr., 23 (auparavant Sekt. Vaud); Naef Paul, Arch. Zürich, Hottingenstr., 28 (früher Sekt. Zürich); Knobel Hilarius, Ing., Zürich, Weinbergstr., 53a (früher Sekt. Zürich); Luternauer, Ing., S. B. B., Wädenswil (früher Sekt. Zürich); Besso Michel, Ing., Gorizia b. Triest (Oest), (früher Sekt. Bern); Westermann E. A., Ing. i. Fa., Wayss, Westermann & Cie, Graz, Schmiedgasse (früher Sekt. St-Gallen).

3. Démissions.

Bernischer Ingenieur & Architektenverein. — Zurflüh, Ingenieur, Bern.

Section Neuchâtel d. S. I. A. — de Peyer Alfred, ingénieur, Neuchâtel.

Section Vaud d. S. I. A. Robert Adolphe, ingénieur C. F. F., Lausanne.

Sekt. Waldstätte d. S. I. A. — Christen Fern., Dipl. Masch.-Ing., Luzern.

Sektion Zürich des S. I. A. — Diener E., Arch., Zürich, Steinwiesstr., 38.

Sektion Zürich d. S. I. A. — Bavier Emil, Ingenieur, Zürich IV, Universitätsstr., 81.

4. Décès.

Bern. Ing. & Arch. Verein. — Flury J., Gen.-Dir. d. S. B. B., Luzern.

Section Vaud. — Jacottet Henri, Ing. Lausanne.

Sekt. Waldstätte. — Schobinger J. Bundesrat, Bern.

Sektion Zürich d. S. I. A. — Tschudy Theodor, Arch. Zürich, Soneggstr., 84; Schleich H., Ing. Zürich V, Merkurstr. 51.

5. Radiation.

Schinz Ernst, Zürich V, Gloriestr. 72.

6. Changements d'adresses.

Sekt. Aargau d. S. I. A. — Wirz Hans, El. Ingenieur, Betriebsdir. d. Sernftalbahnhof, Engi; Gruner Henri, T. Ing., Laufenbourg.

Bernischer Ing. & Arch. Verein. — Bracher-Moser Fr., Arch., Bern, Elfenstr., 3; Girsberger Paul, Arch. Bern, Balmweg; Hauser B., Arch., Belgrano Buenos-Aires, Rep. Argentinien.

Sekt. Genève de la S. I. A. — Chavannes Roger, ing.-conseil, Genève, Boul. Helvétique, 4; Reverdin Francis, ingénieur, La Colline, rampe de Frontenex, Genève.

Sekt. St-Gallen d. S. I. A. — Keller Gottfried, Ingenieur, St-Gallen, Müller-Friedbergstr., 2.

Sekt. Tessin. — Etter Hans, ingeniere, Goldau.

Section Vaud de la S. I. A. — Porta Charles, architecte, Constantinople, Galata, Rue Mertebany, 21, Han de la poste italienne; Mercier Victor, ing., «Luz y Fueva» Mendoza (Rep. Argentine); Nicole Gabriel, ingénieur à l'entreprise générale du Lötschberg, Blausee près Frutigen; Payot Georges, ingénieur, Oruro (Pologne).

Sekt. Zürich d. S. I. A. — Hässig Alfred, Architekt, Zürich, Haldeliweg, 35; Hauser-Binder L., Arch., Zürich, Hauserstr., 5; Hirsbrunner J. F., Arch., Zürich, Rainstr., 35; Kaus A. Reg. Baumeister, Zürich, Rotbuchstr., 22, 11; Ludwig Rudolf, Arch., Wallisellen; Merzluft J., Arch. Zürich, Pflugstr., 3; Aebi Max, Ingenieur, Leipzig-Gobli, Kirchweg, 6; Bolliger J., Ing., Tödistr., 65; ten Bosch Mauritz, Masch.-Ing., Zürich, Brandschenekstr. 12; Canner Moritz, Ing., Zürich, Huttenstr., 54, 11; Glattfelder Heinr., Börsenstr., 16; Kuhn Paul, El. Ing., Genf, Appareillage Gardy, Jonction; Jegher K., Maiensäss, Kilchberg b. Zürich; Streiff A., Ingenieur, West Briddle Street, 541, Jackson, Mich; Wagner Heinr., Dir. d. Elektrizitätswerkes, Zürich, Schmelzbergstr. 52.

BIBLIOGRAPHIE

Handbuch für Eisenbetonbau. 6^{me} volume, 2^{me} édition. — **Ponts en béton armé.** Dr F. von Emperger. — Edition W. Ernst, Berlin. 766 pages et 1695 fig. Broché 30 Mark.

Les collaborateurs, MM. Gehler, Gerteschi et Colberg, ont refondu complètement leur œuvre et nous livrent ici une monographie du pont en béton armé qu'on peut taxer de complète et qui, à première vue, doit répondre à toutes les questions. Et cela d'autant mieux qu'un excellent répertoire alphabétique double la valeur pratique du volume.

Au hasard de ce répertoire, nous rencontrons les beaux chapitres concernant le calcul graphique des ponts continus par les méthodes du regretté W. Ritter, celui des portiques et celui des longerons en arcade Vierendeel, avec la méthode pratique de Podolsky. Nous trouvons aussi des données théoriques et d'expérience sur les articulations Koepke en pierre ou béton, de très bons détails sur les joints de dilatation et les parois élastiques à la façon de celle employée au pont du Gmündertobel par le prof. Moersch, ainsi que sur leur protection et leur élanement. Plus loin, ce sont des indications de prix et de boisages ou des reproductions de ponts en arc ou en treillis.

Tous les exemples ne sont naturellement pas de valeur égale et seule une étude approfondie permet de faire un choix judicieux dans cette profusion de détails. Mais l'avantage est essentiel que la classification adoptée permette au lecteur de mettre la main immédiatement sur le point désiré.

Et cela, sans préjudice du simple feuilletage du volume, qui offre plus d'imprévu à la rencontre du détail. Naturellement, l'abondance même du matériel offert a comme contre-coup une orientation moins rapide. Il faut du temps déjà pour se faire une idée des ressources à disposition. Combien en faudrait-il pour les mettre intégralement à profit. Heureusement que les longs et fastidieux exemples numériques ont été réduits à la portion congrue. Ils n'étaient quand même pas utilisés dans la proportion de leur encombrement. Question de mesure.

A. P.

Lausanne. — Imprimerie E. Toso & Co, Louve, 8.