Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 29 (1903)
Heft: 24

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: 17.07.2025

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

Compagnie, qui n'a qu'à s'entendre avec le chef de la voirie municipale, au fur et à mesure des travaux, et il y a peu d'exemple que l'on ne puisse s'entendre facilement avec ces fonctionnaires, qui sont beaucoup plus larges que leurs confrères d'Europe, parce que le public approuve tout ce qui se fait, sans préoccupations d'esthétique, pourvu que cela lui facilite le transport à bon marché.

En ce qui concerne les tarifs, on a fait observer que dans bien des villes européennes on a le tarif unique pour des parcours très étendus, ainsi à Lyon, Marseille, Milan, Dresde, Leipsig. Dans cette dernière ville on fait 13 km. pour 10 pfennig, soit 12,5 cent. A Paris, avec la correspondance, on fait aussi de longs trajets pour 30 cent.

La question du tarif unique ne doit pas être considérée comme résolue parce que dans les grandes villes ce système est avantageux. Dans plusieurs exploitations, en Allemagne en particulier, on en est revenu. Pour qu'il soit praticable il faut des agglomérations assez importantes et denses pour que, sur un long parcours, le public occupant les places d'une voiture se renouvelle plusieurs fois. C'est probablement ce qui arrive dans les exploitations des villes d'Amérique et ce qui fait la faveur de ce système. Il en est, en fin de compte, de cela comme de beaucoup de choses, il ne faut pas trop vite généraliser ni vouloir comparer des méthodes d'un pays à l'autre, et encore moins d'un continent à un autre.

La seule conclusion à tirer réellement des observations que M. Mac Culloch a faites dans son passage en Europe, c'est que dans ce domaine, comme dans beaucoup d'autres, les conceptions sont assez différentes. Ce qui l'étonne nous semble naturel, et ce serait vice-versa de même pour nous en Amérique.

F. R.

Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes.

3e séance ordinaire du 12 décembre 1903, au café du Musée.

Présidence de M. Isoz, président.

Le procès-verbal de la dernière séance est adopté après lecture.

M. Walther Cornaz, ingénieur-constructeur, est reçu membre de la Société vaudoise.

M. Henry Lossier, privat-docent à l'Université, fait une conférence sur le béton fretté.

Ce nouveau système de béton armé semble devoir étendre encore le champ où celui-ci peut concourir efficacement avec le fer et la pierre. Nous ne pouvons, dans un procès-verbal, songer à résumer cette étude aussi intéressante pour le spécialiste que pour le concurrent ou le laïque. Qu'il nous soit seulement permis de relever les fautes de construction trouvées dans le pont d'essai dont le conférencier nous a entretenu ; ces fautes, constatées seulement après la rupture du pont, confirment les réserves que faisaient l'hiver dernier quelques orateurs au sujet de la nécessité d'une serveillance minutieuse pendant l'exécution de semblables travaux.

Le président se fait l'interprète de l'assemblée en remerciant M. Lossier.

M. Guinand, architecte, demande à la Société de protester contre les prescriptions des autorités communales au sujet des canaux de cheminée et des appareils de chauffage inextinguibles. Il trouve que ces mesures sont trop draconiennes pour les immeubles existants.

M. Guinand est nommé président d'une commission qui étudiera la question. MM. les architectes Brazzola et Veillard en sont nommés membres, et on priera M. Pelet, professeur, de se joindre à eux.

M. de Mollins propose que la dite commission étudie aussi les appareils de chauffage incriminés, aux fins de prescrire ceux qui présenteraient des vices de construction.

La séance, à laquelle assistaient 27 membres, est levée à 10 h. 30.

Le Secrétaire.

CONCOURS

Pont des Acacias, à Genève [1].

Le jury chargé d'examiner les 13 projets envoyés pour le concours ouvert par le Département des Travaux publics du canton de Genève, en vue de la construction d'un pont sur l'Arve, aux Acacias, a terminé ses travaux.

Le jury était composé de MM. Schüle, professeur à l'Ecole polytechnique fédérale, à Zurich ; Dommer, professeur à l'Université de Lausanne, et Juvet, architecte, à Genève.

Les plis renfermant les noms des auteurs des projets primés ont été ouverts en présence de M. Charbonnet, conseiller d'Etat chargé du Département des Travaux publics, et Charbonnier, ingénieur cantonal. Le jury avait à sa disposition une somme de 4000 fr. qu'il a répartie comme suit :

Ier prix. 1300 fr. : Société anonyme des ateliers de construction Th. Bell & Cie, à Kriens ; MM. Gribi, Hasler & Cie, à Berthoud ; M. Henry Gallay, architecte, à Genève.

IIe prix *ex-æquo*. Trois concurrents, à chacun 900 fr. : 1o Société anonyme des usines Bosshard & Cie, à Næfels ; MM. Grussy & Cie, à Zurich-Alstetten ; M. Henri Jæggli, architecte, à Zurich. — 2o MM. Wartmann & Vallette, constructeurs, à Brugg ; M. Georges Autran, ingénieur, à Genève ; MM. L. et F. Fulpius, architectes, à Genève. — 3o Ateliers de construction Döttingen ; M. Conrad Zschokke, ingénieur, à Aarau.

[1] Voir No du 10 septembre 1903, page 241.

Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'Ingénieurs de Lausanne.

A^3E^2IL

Demandes et offre d'emploi.

Jeune ingénieur-constructeur (diplômé en 1903) cherche occupation de suite. (4)

Une fabrique d'huiles de la Suisse romande désire un *ingénieur* pour s'occuper plus particulièrement de la partie commerciale, correspondance, établissement de catalogues, etc. La connaissance de la langue allemande est exigée. (5)

Adresser les offres à M. A. Dommer, ingénieur et professeur, président de l'Association, Gai Coteau, Lausanne.

Note de la Rédaction.

Parvenu à la fin de l'année, nous constatons avec plaisir l'intérêt toujours croissant que portent au Bulletin technique *nos lecteurs, et les ingénieurs et architectes en général.*

Désirant dorénavant apporter plus de soins encore à la rédaction du Bulletin, *nous avons l'honneur d'annoncer à nos abonnés que le Conseil d'administration de celui-ci a bien voulu nous attacher* M. Francis Gilliard, *ingénieur, en qualité de secrétaire, à partir du 1er janvier 1904. M. Gilliard nous a déjà secondé, à titre privé, pendant plus d'une année, et c'est pour nous un plaisir de saluer son entrée dans la Rédaction comme collaborateur attitré.*

P. Hoffet.

Lausanne. — Imprimerie H. Vallotton & Toso, Louve, 2.

1903, 193.