Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **29 (1903)**

Heft 12

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

L'administration cantonale a perdu en la personne de M. Deadœy un fonctionnaire qui lui a consacré 32 ans de sa vie et qui a droit à sa reconnaissance. G. de P.

Eugène Bolens.

La Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes vient encore de faire une perte sensible en la personne d'Eugène Bolens, ingénieur à Payerne, décédé le 11 juin, presque subitement, d'une hémorragie cérébrale, qu'on pourrait attribuer, peut-être plus ou moins directement, à la chute qu'il fit le 14 juillet 1902 sur la voie, dans une collision de trains près de Moudon.

Eugène Bolens, né à Lausanne en 1856, sortit de l'Ecole d'Ingénieurs avec la promotion de l'année 1880. Il trouva immédiatement de l'occupation comme conducteur de travaux à la construction du chemin de fer de Clermont-Ferrand à Tulle, en France, où travaillaient déjà plusieurs Suisses. En 1882 il entra dans l'entreprise Soubigon, qui établissait des lignes nouvelles de chemin de fer dans le département du Lot et, plus tard, dans le département de la Drôme. Il rentra au pays en 1890 et fut occupé à la construction de la ligne de chemin de fer de Viège à Zermatt et, dès l'année suivante, en 1891, au service de la voie des chemins de fer Jura-Simplon, à Lausanne. C'est en décembre 1892 qu'il fut nommé ingénieur de la voie à Payerne, pour les lignes de la Broye, poste qu'il a occupé jusqu'à la fin de sa carrière, si prématurément interrompue.

Travailleur infatigable, E. Bolens était un ingénieur de sens pratique et habile sur le terrain. Il savait unir la fermeté avec la bonté dans ses rapports avec les ouvriers et le nombreux personnel qu'il avait sous ses ordres; excellent administrateur, sachant compter, il était très apprécié par ses chefs et par ses collègues, et il a rendu des services précieux à son administration.

D'un caractère agréable, il ne se laissait pas absorber entièrement par ses fonctions — Bon père de famille, il se trouvait avec plaisir chez lui, dans la maison qu'il avait fait construire à son goût près de la gare. Les questions d'agriculture et d'aviculture l'intéressaient vivement et il fit plusieurs fois partie de jurys d'expositions. Il s'occupait aussi des affaires d'intérêt public et fut même, pendant un certain temps, membre du Conseil communal de Payerne. L'estime générale dont il jouissait dans cette ville s'est manifestée d'une manière particulièrement sensible par l'affluence des personnes qui ont tenu à assister à son enterrement.

Classe d'Industrie et de Commerce de la Société des Arts de Genève.

Prix Colladon 1905.

La Classe d'Industrie et de Commerce de la Société des Arts décernera, s'il y a lieu, dans la séance générale de la Société des Arts, en février 1905, le prix fondé par feu M. le professeur Daniel Colladon, en faveur d'un sujet intéressant l'industrie genevoise.

Ce prix, qui est décerné tous les quatre ans, consistera, en 1905, en une somme de sept cents francs.

Le sujet, choisi par une commission nommée à cet effet par la Classe d'Industrie et de Commerce, est le suivant:

Une étude sur les horloges électriques.

Aucune distinction de nationalité n'étant faite pour le concours, Suisses et étrangers peuvent y prendre part.

Dans le cas où le prix ne pourrait être attribué, ou ne le serait que partiellement, la somme disponible serait reportée au concours suivant.

Les mémoires présentés seront inédits et écrits en français, ils devront indiquer les sources consultées. Ils ne seront pas signés mais ils porteront une devise qui sera répétée sur un pli cacheté, renfermant le nom et l'adresse de l'auteur et muni de la suscription: Prix Colladon.

Ils devront être remis au plus tard le 1er décembre 1904, entre les mains du concierge de la Société des Arts, bâtiment de l'Athénée, à Genève, avec l'adresse: Monsieur le Président de la Classe d'Industrie et de Commerce.

Les mémoires primés ne seront pas rendus à leurs auteurs, la Classe se réservant d'en publier tout ou partie.

Les mémoires non primés qui ne seront pas réclamés pendant les trois mois, dès la date de la proclamation des résultats du Concours, deviendront aussi la propriété de la Classe d'Industrie.

Concours pour un élévateur pour bateaux à construire sur le canal du Danube à l'Oder, à Aujezd, près Prerau, en Moravie.

Le Ministère royal et impérial d'Autriche-Hongrie, ensuite de décret impérial du 19 avril 1903, ouvre un concours international afin d'obtenir une solution avantageuse du problème constitué par les grandes différences de niveau qu'il faut faire franchir aux bateaux, sur le réseau des canaux autrichiens.

Les travaux projetés consistent dans la construction d'un élévateur pour bateaux et des installations accessoires, sur le canal du Danube à l'Oder, à Aujezd, près Prerau en Moravie. La différence de niveau à franchir en une fois est de $35^m,90$. Cet élévateur devra être capable d'assurer le service du canal d'une façon continue, et être d'une exploitation facile et économique, avec une consommation d'eau aussi petite que possible.

Le choix des moyens d'exécution est laissé aux concurrents. — Les dimensions maxima des bateaux employés sont :

Longueur . . .	$67^m,00$
Largeur. . . .	$8^m,20$
Tirant d'eau . .	$1^m,80$

Le trafic maximum imposé est, en 24 heures et dans chaque sens, de 30 bateaux du type ci-dessus chargés.

Les plans détaillés, avec calculs et devis, devront être remis le 31 mars 1904, au plus tard, au Ministère royal et impérial du commerce, à Vienne.

Il sera décerné trois prix :

1er prix :	100 000 couronnes,	soit Fr.	105 000.
2e »	75 000 »	»	78 750.
3e »	50 000 »	»	52 500.

Le jury sera composé de 9 membres, choisis par le Ministère du Commerce parmi les ingénieurs spécialistes étrangers et du pays.

Les travaux primés resteront la propriété du gouvernement d'Autriche-Hongrie qui se réserve en outre le droit d'acquérir, contre une indemnité de 25 000 couronnes, chaque projet non primé et d'exécuter lui-même le projet primé, avec les modifications qu'il jugera convenables, sans préjudice des droits assurés aux auteurs par brevets ou conformément aux lois sur la propriété intellectuelle.

Si un projet acquis par le gouvernement était exécuté et donnait complète satisfaction pendant deux ans d'exploitation, l'auteur recevrait une prime de 200 000 couronnes, au cas où il n'aurait pas été lui-même chargé de l'exécution de ce travail.

La légation d'Autriche-Hongrie à Berne est prête à donner tous les renseignements nécessaires.

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