

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 33 (1907)  
**Heft:** 1

## 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:** 12.04.2026

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

bre 1906 aux *Calculs de résistance, Exécution des travaux et Epreuves des Ouvrages*.

Paris, novembre 1906.

HENRY LOSSIER.

(A suivre).

## Divers.

### NÉCROLOGIE

#### † Joseph Brulhart.

*Directeur de la fonderie de Fribourg.*

Le 17 novembre 1906 est décédé à Fribourg, à l'âge de 59 ans, M. Jos. Brulhart, directeur de la fonderie de Fribourg et membre de la Société fribourgeoise des ingénieurs et des architectes.

Joseph Brulhart a été le fils de ses œuvres. Sans grand bagage scientifique, il est arrivé par son intelligence et son activité à se créer une position très en vue dans notre ville, où il était très estimé. En M. Brulhart disparaît de notre ville une figure sympathique et une personne dévouée.

Après avoir suivi les écoles primaires et les cours industriels du collège St-Michel, il fut occupé dans une maison de commerce de Lyon, puis entra au service de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale; il y resta jusqu'au moment où il accepta les fonctions de comptable à la fonderie de Fribourg, dont il devint plus tard un des directeurs.

M. Brulhart était fort au courant de tout ce qui touche à la comptabilité et administrateur entendu. Quoique n'ayant pas fait d'études techniques supérieures, il s'était dans la pratique, grâce à son intelligence, assimilé les questions techniques qu'il discutait et jugeait en pleine connaissance.

M. Brulhart a revêtu pendant quelques années les fonctions de conseiller communal. Sa retraite de ce corps a été regrettée par tous ceux qui ont connu son dévouement à la chose publique. Il faisait aussi partie du Comité d'initiative du chemin de fer Bulle-Fribourg par Farvagny (voie directe). Ce Comité perd en lui un collaborateur actif, intelligent et fort au courant des questions de voies ferrées, qui lui aurait rendu les plus grands services dans ce moment où s'agit celle de la construction de cette ligne.

Au militaire, J. Brulhart revêtait le grade de capitaine d'infanterie et il était un officier distingué, adoré de ses soldats.

M. Brulhart était d'un commerce agréable, un ami sûr et dévoué. Si la mort nous l'a ravi trop tôt, on peut dire qu'il a eu une vie bien remplie à tous égards. Qu'il repose en paix.

Nous adressons à sa famille éplorée l'expression de nos sentiments de condoléance bien sincères.

### Ordonnance fédérale

*concernant l'octroi des concessions et le contrôle des entreprises d'automobiles, ascenseurs et chemins de fer funiculaires aériens.*

Dans sa séance du 18 septembre 1906, le Conseil fédéral a rendu l'ordonnance suivante, publiée dans le Recueil des lois fédérales, n° 16, du 19 septembre 1906 :

Article premier. — Une concession est nécessaire à teneur de l'article 7 de la loi sur la régle des postes pour l'établissement

et l'exploitation des entreprises d'automobiles, ascenseurs, chemins de fer funiculaires aériens et autres entreprises analogues qui se chargent du transport régulier et périodique de personnes sur la base d'un horaire et d'un tarif.

Une concession n'est pas exigée lorsque les courses se rattachent à l'exploitation d'un hôtel et que l'entreprise s'occupe exclusivement du transport des voyageurs et des bagages pour un hôtel déterminé. Les véhicules porteront, dans ce cas, un écriteau avec le nom de l'hôtel.

Art. 2. — La présente ordonnance est applicable à toutes les entreprises d'automobiles, d'ascenseurs et de chemins de fer funiculaires aériens concédées.

En outre, demeurent en vigueur pour les entreprises d'automobiles concédées les dispositions:

a) du concordat en vue d'une réglementation uniforme de la circulation des automobiles et des cycles, ratifié par le Conseil fédéral le 13 juin 1904;

b) d'autres publications cantonales concernant les entreprises d'automobiles, en tant que ces dispositions ne sont pas contraires à la présente ordonnance.

Art. 3. — Le Conseil fédéral transmet au département fédéral des postes et des chemins de fer (division des chemins de fer) le droit d'accorder des concessions, sous réserve de statuer définitivement en cas de recours.

L'octroi de concessions de cette nature et leur renouvellement ont lieu après avoir entendu l'administration des postes, les gouvernements cantonaux intéressés et, par l'entremise de ces derniers, les autorités locales.

Art. 4. — Si aucune circonstance particulière ne justifie la fixation d'une autre durée, la concession sera accordée:

a) aux entreprises d'automobiles pour une durée de 5 ans;

b) en faveur d'ascenseurs et de chemins de fer funiculaires aériens qui exigent des installations fixes pour une durée de 20 ans.

Art. 5. — Toute demande de concession sera adressée au département des chemins de fer avec les pièces ci-après:

I. un rapport technique contenant, outre les indications générales, notamment aussi les indications suivantes:

a) le nom et le domicile de l'entrepreneur, ou la raison sociale et le siège de la société;

b) la désignation des tronçons à parcourir régulièrement;

c) le minimum des parcours auxquels s'oblige l'entrepreneur;

II. un plan de situation, sur lequel seront indiquées la situation et l'étendue de l'entreprise de transport et de ses installations;

III. un profil en long et — si cela est nécessaire pour se rendre compte de l'état de chose existant — des profils en travers caractéristiques.

Les documents mentionnés sous chiffre I à III seront présentés en trois exemplaires, signés par la personne qui demande la concession et par l'auteur du projet.

En outre, un autre exemplaire, signé, de ces documents sera joint à ceux qui précèdent pour être transmis à chacun des gouvernements cantonaux intéressés.

Si l'usage des voies publiques est prévu, il faudra fournir la preuve que les autorités cantonales compétentes et, au besoin, aussi les autorités locales, ont accordé l'autorisation nécessaire à cet effet.

Art. 6. — Toute demande en renouvellement d'une concession sera présentée au moins six mois avant l'expiration de cette concession.

Art. 7. — Aucun travail de construction des installations fixes ne pourra être commencé et aucune acquisition du matériel roulant ne pourra avoir lieu sans que les plans et calculs en aient été approuvés par le département des chemins de fer. Ces documents seront présentés en format de 22 x 35 cm., dans la règle en trois exemplaires chacun, signés par le concessionnaire. Ils seront établis de façon que l'on puisse rendre compte clairement de la nature et du mode de construction des objets

en question et juger de leur opportunité et de leur garantie de sécurité.

Le département des chemins de fer transmettra un exemplaire de ces projets au gouvernement cantonal, pour lui fournir l'occasion de faire valoir, le cas échéant, les vœux émis par le canton et les communes.

Art. 8. — Si, dans le cours de l'exécution, il devient nécessaire d'apporter des *modifications* aux projets approuvés, l'autorisation du département des chemins de fer devra être requise préalablement.

Art. 9. — La *vitesse maximale* pour les entreprises d'automobiles concédées est de 20 km. à l'heure. Au surplus, les prescriptions cantonales et locales sont applicables aux différents tronçons.

Pour les ascenseurs et les chemins de fer aériens, la vitesse sera fixée dans chaque cas par le département des chemins de fer.

Art. 10. — Avant d'être livrée à l'exploitation, l'entreprise de transport sera examinée dans toutes ses parties par le département des chemins de fer et, au besoin, soumise à des essais.

Les entreprises de transport avec installations fixes (chemins de fer funiculaires aériens, ascenseurs, etc.) doivent, au plus tard 20 jours, et les entreprises d'automobiles, au plus tard 10 jours avant le moment où elles comptent ouvrir leur exploitation, en aviser par écrit le département des chemins de fer, afin que ce département puisse fixer en temps utile la *collaudation* et y inviter les gouvernements cantonaux intéressés.

A la demande de collaudation seront joints la preuve que l'entreprise de transport est prête à être livrée à l'exploitation, ainsi que les documents concernant les moyens d'exploitation et le personnel.

Art. 11. — Le contrôle *technique* de l'entreprise de transport et de son exploitation est exercé pendant la durée de la concession par le *département des chemins de fer*.

Les *cantons* exécutent les prescriptions du concordat en vue d'une réglementation uniforme de la circulation des automobiles et des cycles, ainsi que des autres prescriptions cantonales concernant les entreprises d'automobiles.

De même, le droit de surveillance des autorités cantonales demeure réservé en tant qu'il concerne l'exercice de la *police des routes*.

Les articles 12, 13, 14 et 15 règlent les modifications, l'entretien et la surveillance des installations; les articles 16, 17 et 18 établissent les règlements et prescriptions de service; les articles 19 et 24 concernent les rapports de l'entreprise avec l'administration des postes; les articles 25 à 34 contiennent les dispositions applicables aux interruptions de l'exploitation et à la cessation de celle-ci, à la surveillance de l'entreprise, au droit de concession, aux caisses de malades, de secours et d'accidents, au transfert de la concession, enfin aux contraventions à cette ordonnance. Nous y relevons encore les deux articles suivants:

Art. 29. — Les entreprises de transport concédées paieront à la Confédération un droit de concession (art. 7 de la loi sur la régle des postes).

Ce droit sera fixé chaque année sur la base de la comptabilité (art. 28) et du produit net de l'entreprise par rapport au capital ayant droit au dividende; pour un produit net inférieur à 3 1/2 %, il sera de fr. 40.—, de 3 1/2 à 6 %, il sera de 1 3/4 à 3 % du produit net, supérieur à 6 %, il sera de 3 % du produit net.

Le département des chemins de fer fixera le droit de concession, sous réserve de la décision du Conseil fédéral en cas de recours.

Art. 34. — La présente ordonnance entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1906. Elle abroge l'arrêté du Conseil fédéral concernant le contrôle des voies funiculaires aériennes et autres entreprises de transport avec exploitation à moteur, du 14 octobre 1902.

### Convention internationale

*sur l'interdiction du travail de nuit des femmes employées dans l'industrie et sur l'interdiction de l'emploi du phosphore blanc (jaune) dans l'industrie des allumettes.*

Le Conseil fédéral a adressé, en date du 23 octobre 1906, aux Gouvernements des Etats qui ont pris part à la Conférence pour la protection ouvrière, réunie à Berne du 17 au 26 septembre 1906, les Actes de la Conférence avec le texte des conventions qu'elle a adoptées et qui doivent être ratifiées par les Etats avant le 31 décembre 1908<sup>1</sup>.

La *Convention sur l'interdiction de l'emploi du phosphore blanc (jaune) dans l'industrie des allumettes* a été signée par les plénipotentiaires des Etats suivants: Allemagne, Danemark, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse.

Elle stipule que les parties contractantes s'engagent à interdire sur leur territoire la fabrication, l'introduction et la mise en vente des allumettes contenant du phosphore blanc (jaune). La convention entrera en vigueur trois ans après le dépôt des ratifications, qui aura lieu avant le 31 décembre 1908. Les Etats non signataires de la convention et qui adhéreront plus tard auront un délai de cinq ans pour la mettre en vigueur. La convention ne pourra être dénoncée avant une période de cinq années; elle pourra l'être ensuite d'année en année.

La *Convention sur l'interdiction du travail de nuit des femmes employées dans l'industrie* a été conclue par les Etats suivants: Allemagne, Autriche, Hongrie, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grande-Bretagne, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse. L'interdiction du travail industriel de nuit s'applique à toutes les femmes, sans distinction d'âge, qui travaillent dans des entreprises industrielles où sont employés plus de dix ouvriers et ouvrières; elle ne s'applique en aucun cas aux entreprises où ne sont employés que les membres de la famille. Le soin de définir ce qu'il faut entendre par entreprises industrielles incombe aux Etats contractants; celles-ci comprendront en tous cas les mines, carrières, industries de fabrication et de transformation des matières.

Le repos de nuit aura une durée minimum de 11 heures et comprendra l'intervalle de 10 heures du soir à 5 heures du matin. Les exceptions sont prévues pour cas de force majeure, sans caractère périodique, pour le travail des matières susceptibles d'altérations rapides, ou pour les industries soumises à l'influence des saisons.

La Convention entrera en vigueur deux ans après le dépôt des ratifications, qui doit être effectué avant le 31 décembre 1908; le délai de mise en vigueur est porté à 10 ans pour les fabriques de sucre de betterave, pour le peignage et la filature de la laine, pour certains travaux au jour des exploitations minières. La Convention ne pourra pas être dénoncée par les Etats contractants avant un délai de 12 ans après le dépôt des ratifications; elle pourra l'être ensuite d'année en année. Les délais de mise en vigueur partiront, pour les Etats non signataires de la Convention, mais qui y adhéreront plus tard, de la date de leur adhésion.

### Trafic du Simplon.

Pendant le mois de décembre 1906 il a passé 25 128 voyageurs dans les deux sens dans le grand tunnel. Dès l'ouverture à l'exploitation le plus fort mois a été celui d'août avec 47 686 voyageurs.

<sup>1</sup> Voir *Feuille fédérale Suisse* du 7 novembre 1906 et annexes.

En décembre 1906 le trafic des marchandises a été de 3014 tonnes à l'entrée en Suisse et de 1187 tonnes à l'entrée en Italie. Total 4198 tonnes. Il est entré en Suisse 1704 têtes de bétail (moutons); il en est sorti 14. Total 1718 têtes.

Les chiffres du trafic de novembre étaient légèrement supérieurs.

### Plan d'aménagement du quartier de la Maladière, à Neuchâtel<sup>1</sup>.

Se sont annoncés comme auteurs du projet N° 16 « 15 novembre 1906 », auquel le jury avait décerné une mention honorable, MM. Rordorf, frères, architectes, à Zurich.

Sur la proposition de la Commission des travaux publics, le Conseil communal a décidé l'acquisition des projets « *En avant* » et « *Cheval* », dus, le premier à M. de Bosset, et le second à M. Max de Rham, architectes.

## SOCIÉTÉS

### Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

*Procès-verbal de la 2<sup>me</sup> séance ordinaire, du samedi 15 décembre 1906, au café du Musée.*

Présidence: M. E. Paschoud, président.

Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

Les candidats suivants sont présentés:

M. P. Rychner, ingénieur, par MM. Paschoud et Junod, ingénieurs; M. Pelet, ingénieur, par MM. Junod et Chastellain, ingénieurs.

M. Epitoux, architecte, signale le renchérissement de la construction et propose de nommer une commission dont le mandat serait d'examiner si ce renchérissement est normal et de voir s'il n'y aurait pas lieu de prendre des mesures pour le modérer. La proposition est acceptée par l'assemblée. Le Comité désignera les membres de la commission.

La parole est donnée à M. Mermier, ingénieur des Chemins de fer fédéraux. Le conférencier nous expose d'une manière très claire comment on a ventilé et réfrigéré le tunnel du Simplon pendant sa construction. Il fait ressortir l'importance de cette question et les beaux résultats obtenus, grâce aux installations bien comprises faites soit à Brigue, soit à Iselle, soit dans le tunnel même. On a pu constater, en effet, à ce propos, que les épidémies survenues parmi les ouvriers du tunnel du Gothard et dues à l'air vicié occasionnant l'asphyxie partielle, ne se sont pas reproduites au Simplon.

M. le président remercie chaudement M. Mermier pour sa conférence; il est vivement appuyé par l'assemblée.

M. Paschoud, ingénieur, nous parle ensuite d'une question non moins intéressante, savoir celle de l'éclairage adopté pour l'inspection du tunnel. Il fait circuler des photographies prises à l'intérieur du tunnel et qui laissent voir la puissance des appareils installés dans ce but.

M. Meyer, architecte, rappelle les conditions anormales dans lesquelles l'Etat de Fribourg a ouvert un concours pour

<sup>1</sup> Voir N° du 25 décembre 1906, page 288.

l'élaboration des plans d'une bibliothèque cantonale. Il rappelle aussi les correspondances échangées à ce propos entre le Comité central de la Société suisse des ingénieurs et architectes, la section vaudoise, etc.... Il fait part de la nomination du jury désigné pour ce concours et du refus de M. Laroche, architecte à Bâle, de faire partie de ce jury. Il signale enfin la lettre de félicitations adressée à M. Laroche par la section de Neuchâtel, lettre qui a été publiée dans le *Bulletin technique*, et propose d'envoyer une lettre semblable à M. Laroche.

M. Manuel, ingénieur, n'est pas d'accord avec cette proposition, qui, selon lui, n'est autre chose qu'un blâme adressé à l'autorité fribourgeoise.

MM. Epitoux, architecte, et de Mollins, ingénieur, appuient fermement la proposition de M. Meyer.

Cette proposition est mise aux voix; elle est adoptée par 23 membres et repoussée par 4.

La séance est levée à 10 heures; 45 membres y assistaient.

*Le Secrétaire.*

Messieurs les membres de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes qui ne reçoivent pas leurs convocations aux assemblées ou dont l'adresse aurait changé, sont priés d'en aviser le Secrétaire de la Société en indiquant leur adresse exacte.

Nous reproduisons ci-dessous la lettre adressée à M. Laroche par le Comité de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes, ensuite de la décision qui vient d'être relatée:

Lausanne, le 22 décembre 1906.

Monsieur Laroche, architecte,  
membre de la Société suisse des ingénieurs et des architectes,  
Bâle.

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous informer que la Section vaudoise de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, réunie le 15 décembre courant, a décidé de joindre ses félicitations à celles que vous a adressées la Section de Neuchâtel, pour l'esprit de solidarité dont vous avez fait preuve envers vos collègues dans la question du concours pour la Bibliothèque de Fribourg.

Nous approuvons hautement votre attitude dans cette affaire et vous prions, Monsieur, d'agréer l'assurance de notre parfaite considération.

*Le Président,*

(Sig.) E. PASCHOUD.

*Le Secrétaire,*

(Sig.) E. CHASTELLAIN.

*Procès-verbal de la 3<sup>e</sup> séance ordinaire, du samedi 12 janvier 1907, à 8<sup>1</sup>/<sub>4</sub> h. du soir, au Palais de Rumine.*

Présidence: M. E. Paschoud, président.

Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté. Les candidats présentés dans la dernière séance sont proclamés membres de la Société.

Les candidats suivants sont présentés: MM. Charles Magnenat, ingénieur, et Paul Hennard, ingénieur, par MM. Robert et Mégroz, ingénieurs.