

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 34 (1908)
Heft: 6

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: 13.01.2026

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

tériaux à mettre en œuvre. C'est dans ce but que les archives ont été créées. La nécessité de ces archives apparaîtra encore mieux si l'on remarque que tout est à faire dans le domaine qui nous occupe.

Nous avons toujours insisté, voir les compte rendus de nos séances et la brochure-réclame, sur la nécessité de procéder dans cet ordre.

Nous sommes persuadés que nous ne pourrions nous écarter de cette ligne de conduite sans risquer de commettre les erreurs qui ont porté préjudice au « Bauernhaus » (Maison de paysans); cette publication n'a guère été qu'une collection réunie plus ou moins au hasard.

Nous avons dû réclamer l'appui des différentes sections pour l'enrichissement des archives. Vous savez que de semblables démarches n'aboutissent que très lentement; nous n'ignorons pas d'ailleurs, dès le commencement, que c'était sur ce point que nous aurions le plus de difficultés.

Nous n'avons pas manqué de demander aux différentes sections de nous venir en aide:

1^o par l'octroi de subsides,

2^o par la nomination de commissions locales chargées de rassembler les documents.

Nous avons répandu des notices renfermant les directions nécessaires, rédigées en français et en allemand, et nous avons insisté pour que dans chaque région un inventaire des bâtiments intéressants fût établi. Nous pouvons nous réjouir du résultat de nos démarches, que nous vous présentons ci-dessous, en résumé:

La section de *Bâle* a nommé une commission composée de MM. R. Suter, arch., président; Th. Hünnerwadel, arch.; Em. La Roche, arch.; O. Burckhardt, arch.; F. Stehlin, arch. La section a voté une subvention de Fr. 200.— pour les années 1908, 1909 et 1910. Elle a remis aux archives les précieux matériaux de sa publication: *Les constructions bâloises du XVIII^e siècle*.

La section de *Berne* a nommé la commission suivante: MM. Joos, président; Hodler, Propper, Baumgart, Bracher-Moser, Girsberger, Indermühle, Mathys, Münch, Schott, Tièche jun., Trachsel, Widmer, Weber, v. Wurstemberger, Prof. Dr Türler et Davinet, architectes.

La section de la *Chaux-de-Fonds* a voté une subvention de Fr. 50.— pour les années 1908, 1909 et 1910. Elle s'occupe de récolter les documents.

La section de *Fribourg* a nommé une commission composée de MM. A. Gremaud, ing.; F. Broillet, arch.; A. Andrey, arch.; H. Labastron, arch.; H. Maurer, ing.; R. de Schaller, ing.; Troller, prof.; Prof. Dr Zemp; Brunhes, prof.; Max de Diesbach, bibliothécaire cantonal; R. Grumser, antiquaire; G. de Monténach, député; M. de Techtermann; G. Schlæpfer, prof. Elle nous a déjà fait parvenir, en 1907, un subside de Fr. 100.—.

La section des *Grisons* a alloué une subvention de Fr. 200.— pour 1908 et de Fr. 100.— pour 1909 et 1910.

La section de *St-Gall* a déjà dressé un inventaire des bâtiments intéressants. Pour la poursuite de ces travaux, la section a ouvert un crédit de Fr. 75-100.— pour 1908.

La section *argovienne* a nommé la Commission suivante: MM. K. v. Albertini, à Aarau; Th. Bertschinger jun., à Lenzbourg; O. Dorrer, à Baden; T. L. Meyer-Zschokke, à Aarau; Walter Merz, à Aarau; Otto Senn, à Zofingue; Suter, à Aarau; Adolf Weibel, à Aarau.

Pour la section du *Tessin*: MM. Ettore Rusconi, président; Alessandro Ghezzi, Augusto Guidini, Paolo Zanini, R. v. Kranichfeldt, Gius. Bordonzotti, Tomaso Quadri, architectes. Un subside de Fr. 100.— est alloué pour 1908 et 1909.

La section de *Winterthour*: MM. Prof. R. Rittmeyer, président; Bridler, Bürkel, Furrer, Prof. Fritschi, Gilg, Isler, Pfister, Völki.

La section de *Zurich* nous a alloué Fr. 400.— et nommé une Commission composée de MM. Fietz, architecte cantonal, Prof. Gull et Weideli, architectes.

Pour les cantons de *Unterwald* et *Uri*, M. le Dr Durrer, de Stanz, a dressé un inventaire minutieux.

Nous vous avons déjà nantis de nos tractations avec des éditeurs. Etant donné l'intérêt qu'il y aurait pour notre publication à avoir un débouché en Allemagne, nous avons accueilli avec empressement les ouvertures d'une maison suisse, qui se propose d'entrer dans ce but en relations avec un grand éditeur allemand. Ces deux maisons ont déjà pris contact, mais une décision définitive ne pourra intervenir avant la fin du printemps. D'après ce que nous venons de vous dire, vous comprendrez que les circonstances ne nous permettent pas d'établir les prévisions nécessaires pour la confection d'un budget.

Nous sommes parvenus, non sans peine, à faire discuter et adopter nos propositions par les sections, et nous serions heureux de pouvoir continuer dans la voie que nous avons suivie jusqu'à présent. Si vous réfléchissez que la marche de notre entreprise doit être lente, du fait de sa nature même, et que nous sommes obligés d'avoir recours à des collègues très occupés, vous ne méconnaitrez pas l'importance des résultats obtenus jusqu'aujourd'hui. C'est, d'ailleurs, nous-mêmes qui avons le plus à souffrir de la lenteur des travaux. Nous sacrifions volontiers notre temps et nos peines si nous prévoyons la possibilité de parvenir à un résultat heureux. Mais notre conviction, qui s'affermir à mesure que nous avançons dans nos travaux, est qu'un résultat heureux ne peut être atteint qu'à la condition de maintenir les dispositions prises dès le début.

Aussi bien, le fait d'ajourner quelque peu la publication ne doit pas vous faire oublier que les archives, qui sont en voie d'augmentation continue, représentent déjà par elles-mêmes une réelle valeur. Nous croyons à peine devoir ajouter que ces archives sont doré et déjà à la disposition des membres de notre Société.

Nous voulons espérer que vous adopterez notre manière de voir et que vous approuverez, comme précédemment, les dispositions que nous avons prises. Soyez, d'ailleurs, persuadés que nous ne désirons rien tant que de pouvoir vous présenter au plus tôt nos propositions pour l'établissement d'un programme avec budget, mais, dans l'état actuel de la question, cette présentation nous paraît impossible.

Acquisition de matériel roulant en 1908 par les Chemins de fer fédéraux.

Nous relevons dans le budget de construction des C. F. F. pour 1908 les crédits suivants alloués pour du matériel roulant neuf.

1. Acquisition de 108 locomotives à fournir en 1908-09, dont 73 en augmentation et 35 en remplacement.

Le budget de 1907 prévoyait la fourniture de 58 et la mise au rebut de 22 locomotives pour l'année 1908, tandis que

d'après les nouvelles constatations on ne rebutera probablement que 16 locomotives. La livraison des locomotives se réduit, pour l'année 1909, à 50 locomotives, dont 19 destinées à remplacer celles dont on prévoit la mise au rebut.

Pour déterminer le nombre de locomotives nécessaire à fin 1909, on s'est basé, conformément à l'ordonnance du Conseil fédéral, du 8 février 1898, sur le nombre de locomotives en service pendant l'été 1905, en comptant que 25 % du nombre total doivent être disponibles ou en réparation.

	Loco- motives
Etaient en service pendant l'été 1905	746 (75 %)
doivent donc être disponibles	248 (25 %)
Total	994 (100 %)

Il y a lieu d'en ajouter pour le service du Simplon	27
et pour le Ricken	6

On devra donc avoir, à la fin de 1909, un parc de 1027 locomotives.

Pendant la période triennale 1908-09, le parc des locomotives subira les modifications suivantes :

	Locomotives
Etat fin 1907	954
Rebutées en 1908	16
Nouvelles acquisitions en 1908	58
Augmentation en 1908	— 42
Etat probable fin 1908	996
Rebutées en 1909	19
Nouvelles acquisitions en 1909	50
Augmentation pour 1909	— 31
Etat à fin 1909	<u>1027</u>

Des 108 locomotives à fournir pour 1908-09, 50 sont déjà commandées.

Il reste donc à en commander 58 pour être livrées en 1909.

Pour les acquisitions nouvelles on a prévu les types des séries A^{3/5}, B^{3/4}, C^{4/5}, E^{c3/4} et E^{3/3}, qui ont fait leurs preuves.

Les frais d'acquisition des 108 locomotives sont devisés à	Fr. 10,313,000
dont au budget de l'année 1908	» 5,599,000
soit au débit du compte d'exploitation	» 1,049,000
et au débit du compte de construction	» 4,550,000

Le prix des locomotives A^{3/5} a été majoré pour tenir compte de la construction de locomotives avec surchauffe de vapeur, à 4 cylindres.

On doit mentionner encore qu'on a mis un nouveau type de locomotive à l'étude, série E^{c3/5}, d'une plus grande puissance, devant remplacer les locomotives du type E^{c3/4}. Il en résultera une augmentation des frais de construction dont il sera tenu compte au budget de 1909.

2. *Achat de 4 locomotives électriques pour le Simplon.* La prise des installations électriques du Simplon, propriété de la maison Brown, Boveri & C^{ie}, à Baden, est prévue pour le 1^{er} juin 1908.

Un crédit de 680,000 francs, basé sur les données fournies par cette maison, a été alloué pour l'acquisition de 4 locomotives électriques.

3. *Locomotives pour le Brünig.* On achètera en 1908 et 1909 10 locomotives neuves, dont 6 en remplacement et 4 en augmentation.

4. *Acquisition de 434 voitures pour la période 1908-09.* Le budget de construction de 1907 prévoyait déjà l'acquisition de 194 voitures pendant l'année 1908. La pénurie de voitures de III^e classe ayant considérablement augmenté, on a décidé l'acquisition de 30 voitures de III^e classe en plus pour l'année 1908. De cette période de deux ans, 210 voitures restent à acquérir pour 1909. Le projet de revision de l'ordonnance du Conseil fédéral du 8 février 1898 prescrit une place assise par 9250 kilomètres-voyageurs et stipule que cette condition doit être remplie dans un délai de quatre ans. Si, pour s'y conformer, on prend pour base le résultat de l'année 1905, qui accuse 1,277,744,561 kilomètres-voyageurs, on obtient à fin 1909 un nombre de 138,134 places assises. Calculé approximativement, le nombre de kilomètres-voyageurs parcourus sur la ligne du Simplon donne une augmentation de 6000 places assises, tandis qu'il faut déduire 3006 places pour le Brünig. Les prévisions à fin 1909 sont donc de 141,128 places assises.

D'après l'état justificatif suivant, le nombre de places assises sera probablement de 140,016 à fin 1909 :

	Nombre de voitures	Places assises
Etat au 31 décembre 1907	2453	119,896
Augmentation pour 1908	224	11,930
	<u>2677</u>	<u>131,826</u>
Mises au rebut en 1908	67	2,371
Etat au 31 décembre 1908	2610	129,455
Augmentation pour 1909	210	12,530
	<u>2820</u>	<u>141,985</u>
Mises au rebut en 1909	48	1,969
Etat au 31 décembre 1909	<u>2772</u>	<u>140,016</u>

Sur les 194 voitures prévues au budget de construction de 1907 pour l'année 1908, 134 voitures sont déjà adjugées; en ce qui concerne les 60 autres voitures, auxquelles il faut ajouter les 30 C³, la commande est encore à passer. On a prévu pour les années 1908 et 1909 une acquisition plus importante de voitures de III^e classe pour se conformer aux besoins de l'exploitation. Le nombre de voitures sans soufflets et sans plateformes fermées est de nouveau plus élevé, car on a pour le moment assez de voitures pour les trains des grandes lignes.

Le crédit alloué pour 1908 est de Fr. 6,682,000, dont au compte d'exploitation Fr. 570,000 et au compte de construction Fr. 6,112,000.

5. *Acquisition de 70 fourgons avec soufflets pour la période 1908-09;* 60 d'entre eux, constituant le matériel dont on doit faire l'acquisition en 1908, sont reportés du budget de construction de 1907.

Aux termes de l'ordonnance du Conseil fédéral du 8 février 1898, il ne faut pas employer, pour les courses régulières plus de 70 % des véhicules destinés à servir de fourgons. En 1906, 370 fourgons sur 464 étaient en service, ce qui donne un chiffre exigible de $370 \times 100/70 = 530$ fourgons. A fin 1907 il y aura $464 - 27 + 40 = 477$ fourgons; l'augmentation nécessaire est donc de $530 - 477 = 53$ fourgons. A ce chiffre il faut ajouter le remplacement prévu de 21 fourgons à mettre au rebut au cours

des années 1908-09. On arrive au chiffre rond de 70 fourgons pour la période triennale.

6. *Acquisition de 1600 wagons* pour la période 1908-09. D'après le projet de revision de l'ordonnance du Conseil fédéral du 8 février 1898, il doit y avoir un wagon à raison de 12,000 kilomètres parcourus. Le parcours des wagons (Brünig non compris) s'est élevé en 1906 à 139,763,206 kilomètres-wagons au total, ce qui correspond à un nombre de 11,647 wagons. A fin 1906 il existait 10,879 wagons, non compris les wagons de service. Si l'on tient compte de la mise au rebut de 70 wagons prévue pour 1907 et de l'acquisition de 410 wagons, le parc de ce matériel s'élèvera à 11,219 wagons à fin 1907. Il y a lieu d'observer que le nombre de wagons calculé ci-dessus représente un minimum; la pénurie de wagons se faisant sentir depuis longtemps, on a ajouté aux wagons prévus au budget de 1907 et aux 500 prévus pour 1908, 300 wagons en sus pour 1908, et 800 wagons pour 1909. Pour les années 1908 et 1909 on a prévu la mise au rebut de 130 wagons. On obtient ainsi à fin 1909 un nombre de $11,219 + 1600 - 130 = 12,689$ wagons et pour la période triennale 1907-1909 une augmentation réelle de $12,689 - 10,879 = 1810$ wagons.

7. *Les quatre voitures à malades* prévues au budget de 1907 ont dû être reportées à l'année 1908, les projets n'étant pas définitivement arrêtés.

Le montant total des crédits alloués pour 1908 pour le matériel roulant est de Fr. 18,757,000.

Tunnel du Ricken.

Longueur entre les deux portails : 8604 m.

Bulletin mensuel des travaux. (Extrait). — Février 1908.

Galerie de base.	Côté Sud Kaltbrunn	Côté Nord Wattwil	Total
Longueur à fin janvier 1907 . . . m.	4115,0	4203,1	8318,1
Progrès mensuel à la main . . . »	124,0	—	124,0
Longueur à fin février 1908 . . . m.	4239,0	4203,1	8442,1
% de la longueur du tunnel . . .	49,3	48,8	98,1
Perforation à la main :			
Progrès moyen par jour . . . m.	4,59	—	—
Progrès maximum par jour . . . »	7,8	7,1	—

Températures (maxima,
mesurées pendant la ventilation).

De la roche, à l'avancement (Degrés C.)	22,3	—
De l'air, »	17,4	—
Venues d'eau l. par seconde . . .	22,0	2,0

Renseignements divers.

Côté Sud. Des 124 m. percés, 103 l'ont été dans la marne plus ou moins dure et 21 dans le grès calcaire. 4 alternances de couches.

Le 16 février on découvrit une nouvelle poche de grisou au km. 4,198. Le dégagement qui avait, au début, une vitesse de 38 l. à la seconde cessa déjà le 18 février, de sorte que les travaux à l'avancement qui avaient été suspendus le 17 purent être repris le 18. L'ancienne poche du km. 3,799 ne donne plus qu'un faible dégagement; la teneur de l'air en grisou, en arrière du km. 3,740, variait en 1 et 2‰. La quantité d'air envoyée dans le tunnel est de 3,5-4 m³ par seconde.

Cube excavé : 135 650 m³ = 45,2‰.

Côté Nord. Les travaux à l'avancement n'ont pas encore été repris, mais les travaux d'abatage et de revêtement continuent sans interruption.

Cube excavé : 145 810 m³ = 48,6‰.

Cube total excavé 281 460 m³ = 93,8‰.

Tunnel du Lötschberg.

Longueur : 13 735 m.

Etat des travaux au 29 février 1908.

Galerie de base.	Côté Nord Kandersteg	Côté Sud Goppenstein	Total des 2 côtés.
Longueur au 31 janvier 1908 . . . m.	1591	1445	3036
» au 29 février 1908. »	1751	1566	3317
» exécutée en février »	160	121	281
Journées d'ouvriers hors du tunnel	7508	5483	12991
» » dans le tunnel	13342	13431	26773
» » ensemble	20850	18914	39764
Moyenne journalière d'ouvriers hors du tunnel	270	189	459
» » » dans le tunnel	477	463	940
» » » ensemble	747	652	1399
Volume d'eau sortant du tunnel . . l. sec.	2	22	—

Observations.

Côté Nord. La galerie d'avancement a traversé le malm. La direction des couches est N.-E. 30° et l'inclinaison 15° vers le Nord.

L'avancement moyen de la perforation mécanique par jour de travail a été 5^m,72. 3-4 perforatrices à percussion Meyer étaient en fonction.

Côté Sud. La galerie d'avancement a traversé les schistes cristallins. De 1,523-1,538 on a trouvé de l'anthracite et des schistes graphitiques qui exigeaient la perforation à la main. La direction des couches est N.-E. 55° et l'inclinaison 80° vers le Sud. L'avancement moyen de la perforation mécanique par jour de travail a été 4^m,75 avec 3 perforatrices Ingersoll en marche.

Le 29 février à 7 h. 30, du soir, l'hôtel de l'Entreprise générale à Goppenstein a été détruit par une avalanche poudreuse qui emportait tous les habitants. Pendant les travaux de sauvetage on a enlevé 11 morts et 15 blessés. Parmi les morts étaient : Dr Bossus, de Genève; Dubreuil Martial, comptable principal, de Commeny; Ernst Charles, comptable, de Oberwil; Guillet, ingénieur, de Clermont-Ferrant; Hämmerli Henri, magasinier, de Mullen-Erlach; Laterini Fioravanti, mousse, de Florence; Melani Raphaël, mousse, de Gronoglione, Bologna; Merwartt, chef-monteur, d'Amérique; Probst Jean-Marie, mécanicien, du Creusot; Richter François, commis, de Bernburg; Weber Gætan, comptable, de Vertus. Les blessés ont été transportés au nouvel hôpital de Brigue.

BIBLIOGRAPHIE

L'usure anormale des turbines hydrauliques, par M. Julien DALEMONT, professeur agrégé de l'Université de Fribourg. Un volume in-8, de 61 pages, avec 36 figures dans le texte. Prix broché : Fr. 2.50.

Le développement considérable des installations hydro-électriques donne une importance toute particulière à l'étude des turbines hydrauliques et de leur fonctionnement. Tous ceux

qui ont installé ou dirigé des usines actionnées par ces turbines auront remarqué les corrosions qui se produisent dans les roues et les mettent très rapidement hors de service. L'auteur signale notamment que, dans certaines usines, des roues motrices ont été mises hors de service en quelques mois. Cette étude ne pouvait être faite d'une façon utile que par l'observation d'un grand nombre de faits. M. Dalemont a réuni de nombreux documents, il a pu trouver ainsi, dans une même usine ou sur un même cours d'eau dans deux usines voisines, des turbines présentant cette usure anormale et d'autres roues tout à fait indemnes. Il a déduit de ces faits d'intéressantes conclusions.

Cette petite brochure fournira donc à tous ceux qui construisent des turbines, aménagent des chutes, ou exploitent des centrales hydro-électriques d'utiles renseignements.

La brochure, tirée sur papier couché, est illustrée de photographies stéréoscopiques qui permettent de juger exactement les faits étudiés, puisqu'on peut voir aisément le relief des roues.

Correspondance et Archives dans les grands établissements techniques. Conseils pratiques pour l'organisation de la correspondance et des archives, par J. WALLAUER. (108 pages) in-8, Zurich 1908. Art. Institut Orell Füssli, libraires-éditeurs. Fr. 2.50.

Ce livre est destiné tout d'abord à remplir, dans la littérature technico-commerciale, une lacune qui s'était fait remarquer depuis longtemps de façon sensible.

La correspondance et les archives sont pour l'exploitation technique d'une telle importance que des propositions d'organisation basées sur une étude approfondie et une expérience très étendue ne sauraient être que bien accueillies. C'est ce que nous offre ce petit traité, en nous décrivant, après avoir d'abord traité brièvement de l'organisation des bureaux techniques, la marche successive de la correspondance depuis l'arrivée des lettres jusqu'à leur conservation dans les archives.

Cette description nous présente une foule de moyens et procédés, en partie nouveaux, pour l'établissement des pièces diverses et développe un système de classement permettant d'obtenir une parfaite clarté et de retrouver les documents en un clin d'œil.

Les différents chapitres ont été détaillés le plus possible et s'adressent particulièrement aux étudiants et aux jeunes ingénieurs, en leur donnant des renseignements sur ce que doivent savoir de l'organisation, et l'ingénieur chargé de correspondance, et le futur employé qui doit s'occuper de la recherche des affaires et des montages.

Développement et progrès de la fabrication du malt pendant les quarante dernières années, par Ed. ECKSTEIN, président du Conseil d'administration de la Société anonyme Malterie franco-suisse. Paris, 1908. Librairie scientifique A. Hermann. Prix : Fr. 5.

Un volume grand in-8 de 211 pages et 64 illustrations. C'est une histoire très détaillée de l'évolution de la malterie au cours du dernier demi-siècle. Ce livre n'est pas un traité élémentaire à l'usage des personnes qui désireraient acquérir des notions sur la fabrication du malt; il s'adresse plutôt aux spécialistes qui pourront y puiser quantité de renseignements très utiles.

OUVRAGES REÇUS

F. Schüle. — Resultate der Untersuchung von Eisenbetonbalken, ausgeführt im Auftrage der Schweiz. Kommission des armierten Beton und Ergebnisse der Prüfung von Portlandcementen und hydraulischen Kalken.

Dr.-ing. F. von Emperger. — Entwicklungsgeschichte und Theorie des Eisenbeton. Prix : broché, M. 18; relié, M. 21.50. Berlin, W. Ernst & Sohn, éditeurs.

Nous donnerons une analyse de ces ouvrages dans un de nos prochains numéros.

Bulletin technique de la Suisse romande.

Le Comité supérieur de rédaction s'est réuni à Lausanne le lundi 16 mars 1908, après-midi. Il a pris connaissance du rapport de gestion du Conseil d'administration de la Société du Bulletin technique pour l'année 1907, dont les comptes bouclent par un léger bénéfice d'exploitation de Fr. 899.64 qui servira à diminuer les pertes des exercices 1902, 1903 et 1904, au montant total de Fr. 5880.67.

Pendant l'année 1907 il a été publié 24 numéros avec 296 pages, 12 planches hors texte et 36 979 centimètres carrés de clichés. Le service des annonces continue à être affermé à la Société suisse d'édition (Indicateur vaudois), à Lausanne. Pour tenir compte des observations présentées depuis quelques années, il a été décidé d'améliorer, dès 1908, la qualité du papier pour mieux faire ressortir les figures, spécialement celles en autotypie.

Le Comité supérieur de rédaction s'est ensuite occupé de la question de la publication dans le Bulletin des concours publics d'architecture. Il a été constaté à ce sujet qu'il existait des différences assez sensibles pour l'ouverture de ces concours par les autorités fédérales, cantonales et communales.

On a aussi examiné s'il ne conviendrait pas de publier dans le Bulletin une revue des principaux journaux périodiques techniques ou le sommaire des articles les plus intéressants de ces journaux qui se trouvent du reste à la disposition des membres de la Société suisse des ingénieurs et architectes à la Bibliothèque de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne, en même temps Bibliothèque de la Société vaudoise des ingénieurs et architectes.

Le Comité supérieur de rédaction a formulé aussi le vœu que les membres des sociétés ou sections de Genève, Neuchâtel et Fribourg soient abonnés d'office au Bulletin, organe officiel de la Société des ingénieurs et architectes, ainsi que le pratique la Société vaudoise.

M. Th. Turrettini, ingénieur et conseiller national, à Genève, a bien voulu conserver la présidence du Comité supérieur de rédaction, et M. Henry Baudin, architecte, à Genève, a été confirmé en qualité de secrétaire.

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

Demandes d'emploi.

Un jeune ingénieur mécanicien-électricien, ayant fait un stage en Amérique, cherche situation.

Jeune ingénieur-constructeur, diplôme 1906, cherche emploi. S'adresser au Secrétaire de l'Ecole d'Ingénieurs.