

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 39 (1913)  
**Heft:** 8

## 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:** 26.01.2026

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

service d'omnibus, mais à tous ceux qui l'utilisent, et le développement actuel de l'automobilisme aura certainement pour effet de provoquer d'une façon générale une amélioration de l'état des routes. On ne peut en effet admettre que le trafic doive se limiter à l'état de la route, mais bien que l'état de la route doit être adapté au trafic.

Comme *conclusion*, l'expérience faite entre Fribourg et Posieux est probante. Elle a démontré la possibilité d'établir avec succès un service d'omnibus à trolley partout où le trafic ne justifie pas l'établissement d'un chemin de fer même à voie étroite et d'intérêt local ou d'un tramway.

Les frais de premier établissement ne sont que d'environ  $\frac{1}{3}$  ou  $\frac{1}{4}$  de ceux d'un chemin de fer à voie étroite. L'exploitation est meilleur marché également tant que le trafic demeure en dessous d'une certaine limite, particulièrement si l'on tient compte de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux engagés.

### Troisième Congrès international du Froid.

Le III<sup>me</sup> Congrès international du Froid, organisé par l'*Association internationale du Froid*, se réunira cette année aux *Etats-Unis* et durera du 14 au 24 septembre.

L'emploi du temps et le programme élaboré assureront aux congressistes européens qui feront le déplacement un voyage aussi instructif au point de vue technique qu'intéressant à tous les autres points de vue.

Les congressistes doivent se trouver réunis le 14 septembre à *New-York*, pour aller à *Washington* où aura lieu le 15 septembre l'ouverture officielle du Congrès et où les Congressistes étrangers seront présentés au Président des *Etats-Unis*.

Les travaux du Congrès commenceront effectivement à *Chicago*, le 17 septembre, pour durer jusqu'au 24.

La journée du 23 septembre sera employée à une excursion à *Milwaukee* et, durant tout le Congrès, aura lieu une exposition de matériel frigorifique et de conservation des denrées périssables.

Le voyage en sleeping de *New-York* à *Washington* et *Chicago* et retour à *New-York* par les chutes du Niagara sera gratuit pour les membres titulaires du Congrès venant d'Europe.

Les conditions d'admission au Congrès sont les suivantes : les membres titulaires paient une cotisation de 4 dollars ; les membres associés faisant partie de la famille des membres titulaires paient une cotisation de 2 dollars. EXCEPTION : Les Membres de l'*Association internationale du Froid* ne paient qu'une cotisation de 2 dollars pour être inscrits comme membres titulaires du Congrès.

Adresser toutes les adhésions et demandes de renseignements concernant le Congrès au :

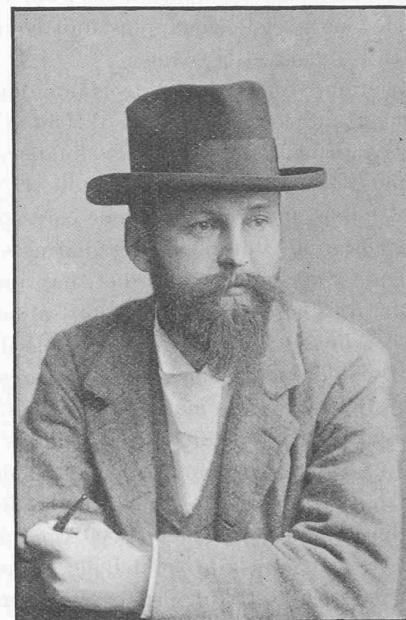
*Secrétariat de l'Association internationale du Froid,  
9, Avenue Carnot, PARIS.*

### NÉCROLOGIE

#### † Hermann Lavanchy.

Le dimanche 13 avril 1913, nous avons appris le décès subit de M. *Hermann Lavanchy*, architecte à Montreux. Cette nouvelle nous a rempli de tristesse et nous nous faisons un devoir de rappeler dans notre *Bulletin* la mémoire de cet excellent citoyen.

Né le 15 septembre 1865 à Vevey, il était le second fils de M. Henri Lavanchy, architecte, l'un des doyens des anciens élèves de l'Ecole polytechnique de Zurich et de la Société Vaudoise des Ingénieurs et des Architectes. Après avoir suivi les études secondaires dans sa ville natale, il fréquenta pendant quelques semestres le Polytechnikum de Stuttgart et acheva ses études d'architecture à l'Ecole des Beaux Arts à Paris.



Hermann Lavanchy.

Rentré au pays, il débute à l'âge de 24 ans à Montreux, au Bureau Lavanchy & Neuhaus. Dès 1891, il s'y établit pour son propre compte et, par sa grande activité ainsi que par son goût artistique très prononcé, il dota la région d'une série de constructions utiles et importantes, qui portent toutes le cachet de son originalité et qui contribuent, par leurs silhouettes gracieuses et esthétiques, à faire de Montreux ce merveilleux panorama, qui impressionne si agréablement le spectateur qui le parcourt.

Parmi les principales constructions, citons au hasard : des édifices scolaires, divers hôtels, les Abattoirs de Clarens, la Banque de Montreux et une multitude de coquettes villas parsemées un peu partout, au bord du lac et sur les hauteurs, à Veytaux, Collonges, Glion, les Avants, Montreux, Clarens, etc. Au militaire, il avait été officier d'artillerie de campagne.

Hermann Lavanchy vient d'être emporté par une très courte maladie — une double pneumonie — à la fleur de l'âge, à un moment où son talent et son expérience étaient en plein épanouissement et où son travail aurait rendu encore bien des services à la contrée. Cette noble figure, douée d'un