

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 43 (1917)
Heft: 26

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: 11.01.2026

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

Société et Section vaudoises S. I. A.

Assemblée du samedi 3 novembre 1917, au Café du Musée, à 3 h. après-midi, dans la salle du second.

Présence de 20 membres.

Le changement de local provient de questions de chauffage, et l'heure choisie l'était pour faciliter les membres venus de l'extérieur. L'ordre du jour purement administratif ne les a d'ailleurs pas attirés. Nos séances se tiendront désormais le samedi à 4 h. après-midi, sur le vœu de l'assemblée.

Grève de 1917. Pétitions de la Fédération des Entrepreneurs et du Syndicat des manœuvres et maçons suisses. Ces deux associations nous ayant demandé d'intervenir pour faciliter la solution du conflit de salaires dont résulte la grève partielle, le Comité a répondu qu'il soumettrait à l'assemblée la question de faire indemniser les entrepreneurs des augmentations de salaires. La discussion de ce jour a montré que tant l'Etat que la Commune de Lausanne avaient déjà accédé partiellement à ces requêtes, et que les concessions des entrepreneurs avaient évité la grève totale. Notre rôle se réduit en conséquence et l'assemblée décide de répondre à la Fédération des Entrepreneurs que « La Société reconnaît le bien-fondé de la réclamation et interviendra dans chaque cas auprès des propriétaires ».

L'Assemblée des délégués de Berne (22 septembre 1917) a décidé à l'unanimité, conformément au vœu de la Conférence des présidents qui venait d'avoir lieu le matin même, de transférer le siège du *Comité central à Berne*, en laissant le Secrétariat à Zurich aux mains de M. Trautweiler. Le nouveau Comité central a comme président M. Winkler, ingénieur, directeur du Service technique des Chemins de fer, avec MM. Kästli, ingénieur civil, et Widmer, architecte, comme membres à Berne, Fulpius, architecte à Genève, et Payot, ingénieur-mécanicien à Zurich. Cette décentralisation satisfait aux vœux actuels de la Suisse romande et nous avons tous lieu d'escompter des rapports aisés avec le nouveau Comité central. La formation du *Groupe professionnel des ingénieurs-conseils* a subi un nouveau retard ensuite d'opposition latente à l'exigence expresse de nationalité suisse des membres. Les conditions économiques actuelles font pourtant de ce postulat une nécessité pour que le groupement syndicaliste possède la confiance de correspondants des grands pays voisins tant pendant qu'après la guerre. Il est à la base des statuts de l'association actuelle, membre de la Fédération internationale. Sa fusion avec la S. I. A. serait bien désirable.

Le président donne à l'assemblée connaissance du texte de la contre-pétition adressée au Conseil communal de Lausanne par onze architectes.

Il estime que les points de vue soutenus dans la pétition adoptée par la Société et ceux exposés par les contre-pétitionnaires auraient pu facilement se concilier s'ils avaient été discutés contradictoirement dans une séance de la Société.

MM. Laverrière et Taillens croient au contraire que les divergences de vue sont assez importantes et expliquent que, s'ils ne sont pas intervenus contre le texte adopté par la Société, la raison en est qu'ils n'assistaient pas à la séance; l'ordre du jour de l'assemblée générale du 4 avril ne spécifiant pas que cet objet, qui n'avait pas pu être liquidé à la séance précédente, reviendrait en discussion.

Il est en résumé décidé de ne pas reprendre l'étude de la question pour le moment, mais bien, dès que le moment sera venu, de demander à la Municipalité de Lausanne de nous communiquer le projet de règlement sur la police des cons-

tructions, afin que nous puissions l'examiner avant son adoption définitive.

Démissions. Le président donne lecture des lettres de MM. Rochat-Mercier et James Rau, ingénieurs.

Assurance des employés d'architectes. M. L. Brazzola propose de demander une causerie à M. Niess, avocat, au sujet du rejet du recours de MM. Chessex et Chamorel, auprès de la Caisse nationale. Adopté.

Cours professionnels. M. Paris donne lecture du rapport Epitoux et du rapport général de la Commission, et soumet le projet de formulaire d'enquête, qui est adopté. Le rapporteur enverra ce formulaire à M. Grandchamp avec prière de le répandre auprès des intéressés. Il est très désirable que tous nos membres atteints y répondent à bref délai pour permettre à la Commission d'activer son travail et de satisfaire à des vœux précis lors de l'établissement d'un type de programme des cours d'apprentis. MM. Laverrière et Taillens, architectes, sont adjoints à la Commission. M. Guinand donne encore des renseignements au sujet des cours pour maçons, paveurs, etc., dont il a cessé de s'occuper. La Société proposera à M. Grandchamp de prendre ce groupe en mains.

Séance levée à 6 heures.

A. P.

Société genevoise des Ingénieurs et des Architectes (Section de la Société suisse).

Séance du jeudi 15 novembre 1917.

La séance est ouverte à 8 h. 30 par M. Fulpius, président, en présence de 25 membres et de M. le Dr L.-W. Collet, directeur du Service hydrographique suisse, auquel il souhaite la bienvenue.

M. Fulpius rappelle tout d'abord la mémoire de M. Georges Schüle, ingénieur, membre dévoué de la Société, et prie l'assemblée de se lever pour honorer la mémoire de notre collègue décédé. Il donne ensuite les informations suivantes aux assistants :

Il a signé au nom de la Société l'adresse remise à M. William Favre pour remercier celui-ci d'avoir fait don de sa propriété de « La Grange » à la Ville de Genève. La Classe d'industrie et de commerce de la Société des arts invite la Société à assister à une conférence que lui donnera M. E. Charbonnier, ingénieur cantonal, sur le « Pont Butin » et à laquelle se rattache probablement une visite des chantiers de ce dernier. Depuis la dernière séance de la section ont eu lieu une conférence des présidents de Sections et une assemblée de délégués; la seconde a élu un nouveau Comité central présidé par M. Robert Winkler, ingénieur à Berne. L'étude commencée du règlement du nouveau groupe des ingénieurs-conseils a été renvoyée au Comité central récemment élu.

Le Comité de la Section propose de ne plus rembourser aux délégués, jusqu'à nouvel avis, que les frais de chemin de fer en III^e classe; il en est ainsi décidé.

Le Comité, pressé par le temps, s'est vu dans l'obligation de nommer d'urgence une commission qu'il a chargé d'étudier le projet de loi modifiant la loi sur les routes et les constructions et qui a établi en temps utile un rapport transmis ensuite au Grand Conseil.

Des démarches ont été faites auprès de la commune de Veyrier, au sujet d'une nouvelle construction scolaire à Pinchat, et auprès du Conseil d'Etat au sujet du remplacement de l'ingénieur cantonal adjoint récemment décédé.

La parole est alors donnée à M. G. Autran, ingénieur, pour sa conférence sur « L'état actuel de la question de la naviga-

tion intérieure en Suisse». En une demi-heure il met d'une façon fort intéressante ses auditeurs au courant de cet état en leur parlant successivement :

1. Des relations des sociétés s'occupant de navigation intérieure avec les autorités fédérales, des nouvelles lois et des commissions officielles nommées pour l'étude de la question.

2. Des relations avec les Etats voisins et des questions connexes.

3. De la navigation sur le Rhône d'Arles à Lyon.

4. De la navigation sur le Haut-Rhône.

5. Du parcours de la voie navigable sur le territoire suisse.

Cette conférence ne donne lieu à aucune discussion, mais M. L.-W. Collet profite de l'occasion pour remercier très chaleureusement M. Autran de tout le travail accompli depuis bien des années et pour fournir divers renseignements complémentaires fort intéressants.

M. Fulpius adresse aussi ses remerciements au conférencier et l'assure de la sympathie avec laquelle toute la section suit les efforts des sociétés s'occupant de la navigation intérieure en Suisse.

Il n'est pas fait de proposition individuelle.

La séance est levée à 10 h. 40.

Le secrétaire,
EDM. EMMANUEL.

Séance du jeudi 13 décembre 1917.

M. F. Fulpius, président, ouvre la séance à 8 h. 40 en présence de vingt-quatre membres.

Il rappelle en commençant la mémoire de M. Alfred Gaulis, ingénieur, membre de la Section, qui est décédé il y a quelque temps et en l'honneur duquel l'assemblée se lève.

Il annonce que M. le Dr Walter Denzler, ingénieur-chimiste, a été reçu membre de la Société par le Comité central, puis fait les communications suivantes :

La Section de Zurich lui a écrit pour lui demander un ou deux conférenciers qui seraient disposés à donner des causeries en français à Zurich. Certains de nos collègues à Bâle et à Thoune ont signalé au Comité le fait que le champignon commence à faire des ravages dans ces deux localités. La commission nommée pour l'étude d'une Ecole d'Architecture est prête à rapporter et le fera vraisemblablement à la séance de janvier prochain. Les démarches auprès de la mairie de Veyrier au sujet d'une construction scolaire à Pinchat n'ont pas encore donné de résultat.

Le Comité de la Section a profité de l'occasion fournie par la conférence de M. G. Epitiaux pour remercier le Cercle des Arts et des Lettres de l'hospitalité qu'il nous accorde si aimablement depuis plusieurs années en le priant d'assister à cette conférence. Une dizaine de membres du Cercle prennent place à ce moment dans l'assemblée.

La parole est donnée à M. G. Epitiaux, architecte, à Lausanne, pour sa conférence sur les « Vieilles enseignes d'auberges et d'hôtelleries dans le canton de Vaud ». Le conférencier, en un peu plus d'une heure, expose d'une façon captivante quelles ont été les conditions dans lesquelles les auberges se sont trouvées en Suisse, de l'antiquité à la fin du XVIII^e siècle, fait défiler sous les yeux des assistants une trentaine de clichés fort intéressants, pris dans sa grande collection, et termine par quelques considérations générales. Pour le compte-rendu détaillé de cette conférence, le secrétaire renvoie au *Bulletin technique*, Nos 16 et 17, 1917, où se trouve une analyse d'une conférence semblable donnée par M. Epitiaux à la Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes.

Aucune discussion n'a lieu.

MM. Fulpius et Maunoir, présidents de la Société et du Cercle, remercient brièvement, mais chaleureusement le conférencier.

Il n'est fait aucune proposition individuelle.

La séance est levée à 10 h. 25.

Le Secrétaire :
EDM. EMMANUEL.

BIBLIOGRAPHIE

La traction électrique et les chemins de fer de montagne, par A. Beslay, ingénieur (prisonnier de guerre interné en Suisse), 1 vol. 20×25 cm., 50 pages, avec de nombreuses figures; Georg et Cie, éditeurs, Genève-Lyon et Dunod et Pinat, Paris.

L'auteur passe en revue les différentes installations de chemins de fer électriques de la Suisse, de la France et de l'Italie.

La question de la traction électrique étant un sujet si extraordinairement vaste, il est clair que l'auteur, dans un ouvrage de 50 pages, ne peut faire plus que mentionner les caractéristiques principales des différentes installations considérées. L'auteur aborde toutefois certains des problèmes caractéristiques de la traction électrique, mais sans les traiter à fond, ce qui, du reste, serait impossible sans augmenter considérablement les dimensions de l'ouvrage.

L'ouvrage est accompagné de nombreuses illustrations, dont beaucoup sont fort belles. A. D.

Bateaux en béton armé. A.-A. Boon, ingénieur en chef à Amsterdam. Edition W. Ernst, à Berlin. Broché 3 Mk.

Il a fallu la conflagration actuelle et la perte de frêt subie par tous les Etats maritimes, tant belligérants que neutres, pour attirer l'attention générale sur la navigabilité du béton armé. Disons bien générale, car il y a soixante ans passés que Lambot exposait à Paris son canot en ciment, armé d'un treillis métallique, esquif qui devait par la suite voguer cinquante ans encore au Parc de Miraval.

Ici encore, les Français se sont bornés à innover. Les Italiens ont mis l'idée à profit et l'entreprise Gabellini, de Rome, a pris depuis lors une place très en vue dans la construction de nombreux chalands et pontons, voire de barques et gabarres portant jusqu'à 150 tonnes et faisant le cabotage en mer entre Civitavecchia et Gênes.

Les Anglais ont préféré affecter le bateau monolithe au dragage tandis que les Allemands en ont fait des pontons fixes pour établissements de bains ou ponts-route. Les Norvégiens ont atteint la capacité encore modérée de 300 tonnes comme acheminement aux navires de 3000 tonnes projetés.

Quoique pesant et par suite un peu encombrant, le béton armé a toujours donné satisfaction, à condition d'être traîné en remorque. L'automobilisme ne lui convient guère jusqu'ici. Il est lent mais impénétrable. Même en simple paroi, il reste étanche à l'eau douce comme à la mer. Il ne craint ni les chocs et les abordages habituels, ni le feu ni la rouille si son armature est soigneusement enrobée. Facile à réparer, il souffre même moins des abordages qu'une carcasse métallique mince. Témoins les horions qu'un chaland hollandais administra à la cuirasse d'un bateau militaire qui le heurta.

On pare du reste à toute éventualité en ménageant double paroi et compartiments étanches aux types de grandes capacités, moins mobiles et plus exposés. Propres, économiques et vite construits, les bateaux en béton armé contribueront évidemment à reconstruire la flotte marchande anémiée par la guerre. A. P.