

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 45 (1919)  
**Heft:** 3

## **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:** 26.01.2026

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

avait étudiées; on lui doit encore la loi sur la police des eaux courantes et leurs concessions, et enfin l'Entreprise des forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe qui, grâce à lui surtout, a si bien prospéré.

Mais le chemin de fer l'attirait toujours; dès qu'en 1906 le poste de directeur du Département de la voie et des travaux fut devenu vacant par le départ de M. Colomb, il n'hésita pas à rentrer. Son passage au Conseil d'Etat avait encore développé ses qualités naturelles; il rendit aux Chemins de fer fédéraux d'incalculables services non seulement par la manière dont il sut diriger le Département des Travaux, mais encore dans la façon dont il fit aboutir heureusement les négociations pour l'exécution du Frasnès-Vallorbe, de la seconde galerie du Simplon et d'autres.

De grands travaux furent exécutés sous sa direction, la double voie sur Vallorbe et la gare de Vallorbe furent terminées, ainsi que le raccordement avec le P.-L.-M., les doubles voies sur Berne et le Valais furent poursuivies, la gare de Lausanne fut terminée et, ce qui l'occupait le plus ces derniers temps, la seconde galerie du Simplon qui, sans la guerre, serait terminée aujourd'hui. Pour conserver à la Suisse cet important travail pour lequel des entreprises étrangères avaient fait des offres avantageuses, il n'hésite pas à l'entreprendre en régie, ce qui n'allait pas pour lui sans une notable augmentation de son travail personnel.

C'est en rentrant de Brigue qu'il fut foudroyé par la rupture d'une artère; il mourut à son poste comme il l'avait désiré; sa nature active craignait une longue maladie, et n'ayant jamais fait que du bien pendant sa vie, ne laissant que des amis partout où il avait passé, il était prêt et pouvait partir en paix.

Mais ce que les chemins de fer et le pays ont perdu est difficile à exprimer, combien cet homme d'une droiture parfaite, d'un si admirable bon sens, eût été précieux à l'heure qu'il est. En toute chose il savait voir juste, plus il avançait en âge et montait en grade, plus ses vues s'élargissaient; toujours cette belle intelligence se montrait à la hauteur des problèmes; maintenant avec les grands travaux en vue, et les questions ouvrières, combien ses avis eussent été utiles. Dès le commencement de sa carrière il fut appelé souvent à des expertises et des arbitrages, et toujours les parties se retiraient satisfaites; non seulement il savait voir juste, mais son excellent cœur répugnait à blesser ou froisser quelqu'un, en sorte que souvent même ceux auxquels il avait donné tort ne s'en plaignaient pas.

Il fut un tendre fils, il garda auprès de lui sa mère jusqu'à son dernier jour et veilla qu'elle ne manquât jamais de rien, il éleva des neveux et, quant aux amis, la foule émue qui se pressait à ses funérailles en dit assez. On comprend sans peine que l'avenir de sa patrie et sa prospérité aient tenu aussi une large place dans l'âme de cet homme, non seulement il aimait passionnément le canton de Vaud, mais il le comprenait, il comprenait et aimait son passé, son esprit, ses aspirations; pendant toute sa vie Victor Duboux chercha toujours, dans toutes les positions qu'il occupa, à la servir, et c'était bien son cœur qui parlait quand, pendant bien des années, le 14 avril, réunissait à Goy de fidèles amis autour du drapeau vert et blanc, que l'on arborait ce jour-là joyeusement. Puisse le canton de Vaud donner encore nombreux de pareils fils à la Suisse.



† VICTOR DUBOUX.

J. O.

## Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Séance du Comité central du 16 janvier 1919.

1. *Votations des délégués.* — En vue de liquider des affaires urgentes, conformément au vœu émis de divers côtés, il sera statué sur les tractanda suivants sans réunion de l'assemblée des délégués: 1. Budget de la Société pour 1919; 2. Conditions et métrage des travaux de plattelage; 3. Clause de guerre des contrats d'entreprise; 4. Normes graphiques (provisoires); 5. Règlement des ascenseurs (provisoire).

2. *Tarifs des honoraires d'architectes.* — Le Comité central estime légitime d'appliquer, jusqu'à nouvel avis, aux travaux d'architecture, les articles 21, 22 et 23 du tarif de rémunération « au temps » des travaux d'ingénieurs, à savoir:

### § 21.

« Les vacations réglementaires sont les suivantes:

a) *Pour travaux exécutés au lieu du domicile.*

1 <sup>o</sup> pour l'ingénieur en chef . . .	Fr. 75 —
2 <sup>o</sup> pour l'ingénieur principal . . .	» 50 —
3 <sup>o</sup> pour l'ingénieur assistant . . .	» 35 —
4 <sup>o</sup> pour le conducteur de travaux, le technicien et le comptable . . .	» 20 —
5 <sup>o</sup> pour le dessinateur, le commis et l'aide-opérateur . . .	» 15 —

b) *Pour travaux exécutés au dehors.*

1 <sup>o</sup> pour l'ingénieur en chef . . .	Fr. 100 —
2 <sup>o</sup> pour l'ingénieur principal . . .	» 70 —
3 <sup>o</sup> pour l'ingénieur assistant . . .	» 50 —
4 <sup>o</sup> pour le conducteur de travaux, le technicien et le comptable . . .	» 30 —
5 <sup>o</sup> pour le dessinateur, le commis et l'aide-opérateur . . .	» 20 —

» Les frais de voyage et de transport, coût des reproductions graphiques et des copies, sont comptés à part.

» Si l'ingénieur doit prêter des appareils mécaniques de mesure, il est en droit d'exiger, outre les frais de transport, une indemnité correspondante.

### § 22.

» Pour le calcul des honoraires on doit aussi tenir compte du temps qui a été consacré aux études préliminaires, et de celui employé en voyages et courses, aller et retour, pour se rendre au travail ou à des conférences.

» Pour un travail d'une durée inférieure à une journée, on évaluera les honoraires au prorata du temps employé, sans cependant qu'ils puissent être inférieurs à ceux correspondant à  $\frac{1}{4}$  de journée.

### § 23.

» L'ingénieur peut prétendre à des honoraires notablement plus élevés lorsqu'il s'agit de rémunérer des préavis, des consultations ou des expertises exigeant une grande expérience ou dont le client a retiré de gros avantages matériels.

Ce tarif est en vente au secrétariat.

3. *Service de placement.* — Ensuite du retour dans notre pays de nombreux Suisses, notamment d'ingénieurs, domiciliés précédemment à l'étranger, la circulaire suivante a été adressée à un grand nombre d'entreprises suisses:

« Au moment où de nombreux militaires étrangers démobilisés s'efforcent de s'établir dans notre pays et où des citoyens suisses congédiés de leurs places à l'étranger sont en quête de travail dans leur patrie, nous nous permettons de vous rappeler l'existence de notre service de placement. Nous

nous employons à ce que ces compatriotes soient servis les premiers ».

Il est à souhaiter que les entreprises suisses privées ou publiques qui sont en mesure d'employer les techniciens fassent leur possible pour améliorer la situation.

4. *Organisation de cours.* — Le Comité central a décidé d'organiser, au printemps prochain, de nouveaux cours à l'intention des membres de la Société et d'autres intéressés sur le sujet suivant: *Praktische Betätigung in öffentlichen Betrieben* (eau, gaz, électricité, chemins de fer). Cette organisation sera confiée à deux commissions siégeant l'une à Zurich, l'autre à Lausanne. Les détails suivront.

4. *Experts du tribunal fédéral des assurances.* — MM. L. Mathys, architecte à Berne, Ch. de Haller et E. Imer, ingénieurs à Genève, membres de la Société, sont nommés experts près la Commission chargée de liquider les recours.

## BIBLIOGRAPHIE

**Construction de bateaux en béton armé.** A.-A. Boon, ingénieur civil. W. Ernst, Berlin. Seconde édition. 120 pages et 136 figures. Broché 7 Mk.

L'ingénieur en chef de l'entreprise de béton armé d'Amsterdam nous envoie une seconde édition de ses instructives recherches sur les bateaux en béton et fer. Il a remis son ouvrage sur l'établi et nous le retourne tout de neuf habillé. Le plan de cette étude et sa richesse ont beaucoup gagné à cette refonte soignée, et nous avons en mains une source précieuse de renseignements sur ce qu'on peut oser comme sur ce qu'il ne faut pas faire dans ce domaine bien moderne, tant pour assurer la navigabilité et le rendement utile des bateaux, que pour leur garantir l'étanchéité et la résistance, en même temps que la légèreté relative. Cette restriction est naturellement à sa place quoique la différence de poids mort entre l'enveloppe de tôle et celle de mortier et treillage ne soit plus si forte qu'il semblerait à première vue. L'auteur en fournit des preuves. La question de prix est par contre tout à l'avantage de l'enveloppe monolithique qui, amortissement inclus, finit par revenir meilleur marché que le bois, et surtout que la tôle. La justification fournie peut soulever des objections; ce qui n'en soulève par contre aucun, c'est le remplacement progressif, par le gouvernement italien, de centaines de pontons en bois par des canots en béton armé. L'expérience a été jugée décisive.

La guerre actuellement finie a fourni un nouvel argument en faveur du vaisseau en béton, vu la rapidité et l'aisance de sa construction. Les matériaux nécessaires sont en général partout à disposition et, les équipes une fois formées, le travail se fait à bon compte et sans déboires. La question d'expérience joue ici un rôle essentiel, car la construction de parois flexibles et légères est un des problèmes les plus délicats que l'art du bétonnier ait eu à vaincre jusqu'ici sous la condition d'étanchéité irréprochable. Le succès a couronné ses efforts. Le vaisseau de haute mer en fournit la preuve irréfutable par les fatigues énormes qu'il subit en tous sens. A. P.

## CARNET DES CONCOURS

### Concours pour le plan d'extension de la Ville de Bienne et des Communes voisines.

Après sept jours de délibérations, le Jury de ce concours a réparti de la façon suivante la somme mise à sa disposition pour récompenser les concurrents:

#### A. Plan général d'extension.

1<sup>er</sup> prix. MM. R. Keller et C. Zöllig, architecte à Flawil, avec la collaboration de J. Wildermuth, architecte à Baden. — 2<sup>e</sup> prix. MM. Camille Martin, Paul Aubert et Arnold Hoehel, architectes à Genève. — 3<sup>e</sup> prix. MM. Moser, Schürch et von Gunten, architectes à Bienne, et M. Walther, ingénieur à Spiez. — 3<sup>e</sup> prix *ex aequo*. M. E. Altenburger, architecte à Soleure. — 4<sup>e</sup> prix. Société bâloise de construction. MM. Hans Bernouilli, architecte, et Englert, ingénieur à Bâle.

#### A. Aménagement des rives du lac.

1<sup>er</sup> prix. MM. R. Keller, à Baden, Karl Zöllig, architecte à Flawil, avec la collaboration de J. Wildermuth, architecte à Baden. — 2<sup>e</sup> prix. M. O. Sidler, technicien à Sursée. — 3<sup>e</sup> prix. MM. Saager et Frey, architectes à Bienne.

#### C. Aménagement de la nouvelle place de la gare.

1<sup>er</sup> prix. MM. Moser, Schürch et von Gunten, architectes à Bienne, et M. Walther, ingénieur à Spiez. — 1<sup>er</sup> prix *ex aequo*. MM. R. Keller, à Baden, Karl Zöllig, architecte à Flawil, avec la collaboration de J. Wildermuth, architecte à Baden. — 2<sup>e</sup> prix. MM. Vifian et von Moos, architectes à Interlaken.

L'exposition des projets a été ouverte le dimanche 2 février pour se clôturer le 16 courant.

#### Concours de la cité-jardin d'Aire.

Le Jury de ce concours a commencé ses opérations le 6 courant. Celles-ci seront assez longues si l'on tient compte que 103 projets ont été remis à temps aux organisateurs de ce concours.

## Calendrier des Concours.

LIEU	OBJET	TERME	PRIMES	PARTICIPATION
Zurich	Transformation de quartiers et bâtiment administratif	28 février 1919	Fr. 20 000	Architectes zurichois ou domiciliés à Zurich depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 1916.
Bâle	Types de meubles	1 <sup>er</sup> mars 1919	10 000	Sans réserve.
Genève	Cité-jardin	31 janvier 1919 <sup>1</sup>	25 000	Architectes suisses domiciliés en Suisse.
Lausanne	Hôpital d'isolement	à l'étude	7000	Architectes suisses domiciliés à Lausanne.
Lausanne	Nouveau cimetière	»	—	—
Lausanne	Maisons ouvrières	»	—	Architectes lausannois.
Lausanne	Hôtel de l'Union de Banques suisses	10 avril 1919	13 000 et 3000 p <sup>r</sup> achat	Architectes lausannois.
Aarau	Hôpital cantonal	31 mars 1919	20 000	Architectes argoviens.
Bâle	Foire d'échantillons	10 avril 1919	25 000	Architectes suisses et étrangers établis en Suisse avant le 1 <sup>er</sup> août 1914.
Comité central	Fondation Geiser	31 mai 1920	1000	Membres de la Société suisse des I. et A.

<sup>1</sup> et non le 15 février comme l'indique par erreur le compte rendu de la séance de la Société genevoise des Ingénieurs et des Architectes publié à la page 49 de notre dernier numéro.