

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 51 (1925)
Heft: 19

Artikel: Aménagement de la Vallée du Flon, en aval de Lausanne: projet municipal établi avec la collaboration de M. Charles Zbinden, architecte
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-39535>

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: 15.01.2026

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

BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D^r H. DEMIERRE, ing.

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
 ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE D'HYGIÈNE ET DE TECHNIQUE URBAINES
 ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Aménagement de la Vallée du Flon, en aval de Lausanne.* Projet municipal établi avec la collaboration de M. CHARLES ZBINDEN, architecte. (Planche hors texte N° 5.) — SOCIÉTÉS : *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes : Mutations dans l'état des membres pendant le 1^{er} et le 2^e trimestre 1925* (suite et fin). — BIBLIOGRAPHIE.

Aménagement de la Vallée du Flon, en aval de Lausanne¹.

Projet municipal

établi avec la collaboration de M. CHARLES ZBINDEN, architecte.

(Planche N° 5.)

En janvier 1902, la Municipalité de Lausanne présentait au Conseil communal son premier préavis sur la question de la vallée du Flon. Elle en proposait le

¹ Les clichés qui illustrent cette notice, exécutés par nos soins, sont la propriété de la Direction des travaux de la Ville de Lausanne. Réd.

comblement suivant un plan incliné de grande longueur s'étendant de la plate-forme de la Gare de Lausanne-Ouchy, (cote 482,50) jusqu'en Sévelin (cote 443,13) niveau des rails des C. F. F., ligne Lausanne-Genève.

En 1904, la Municipalité était invitée par motion à étudier le transfert de la Gare aux marchandises des C. F. F. dans la vallée du Flon et à proposer au Conseil communal l'acquisition des terrains nécessaires dont le reste, après construction de la gare, serait réservé à l'industrie et au commerce.

De 1904 à 1919, différents préavis municipaux ont été

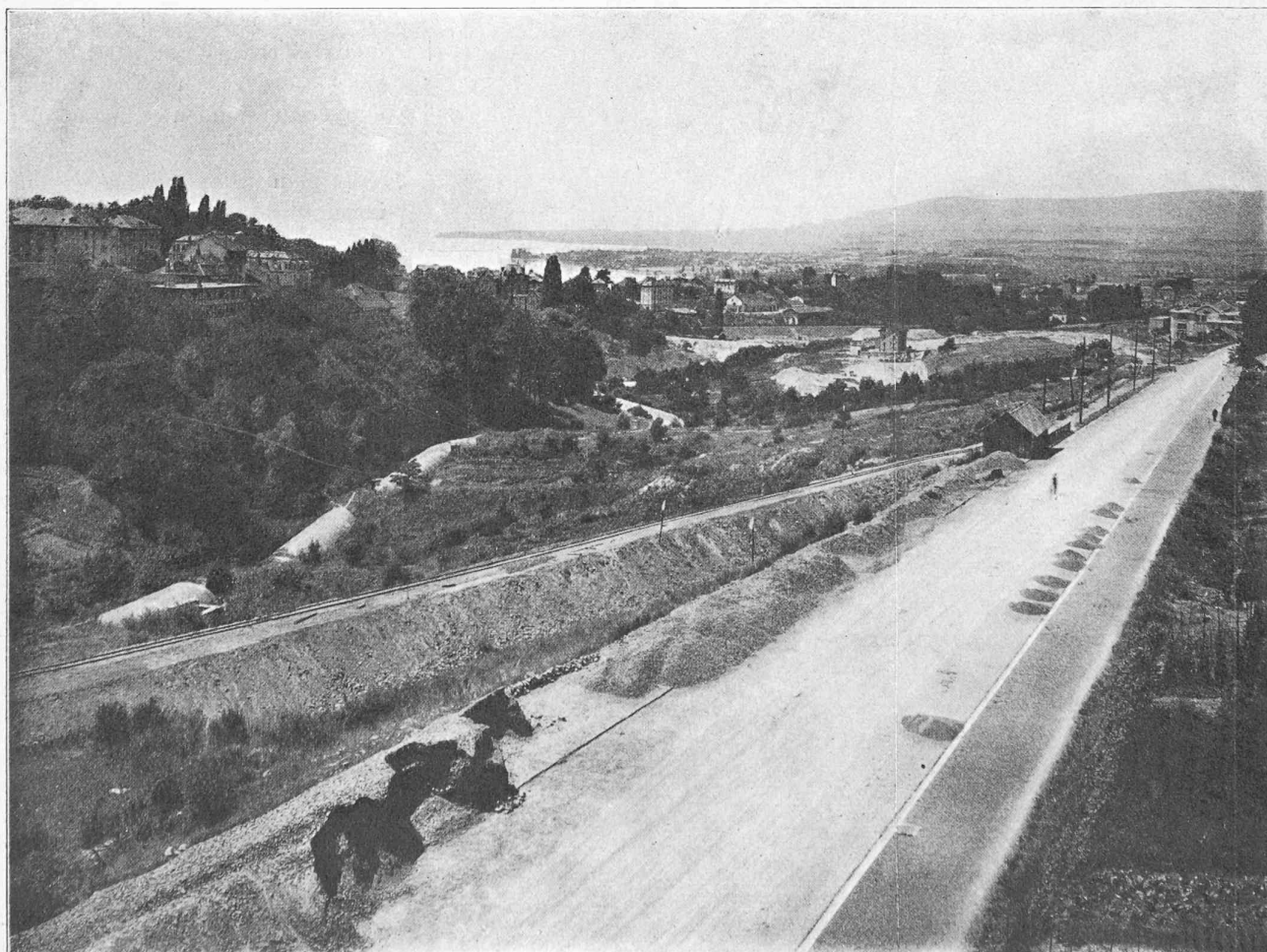
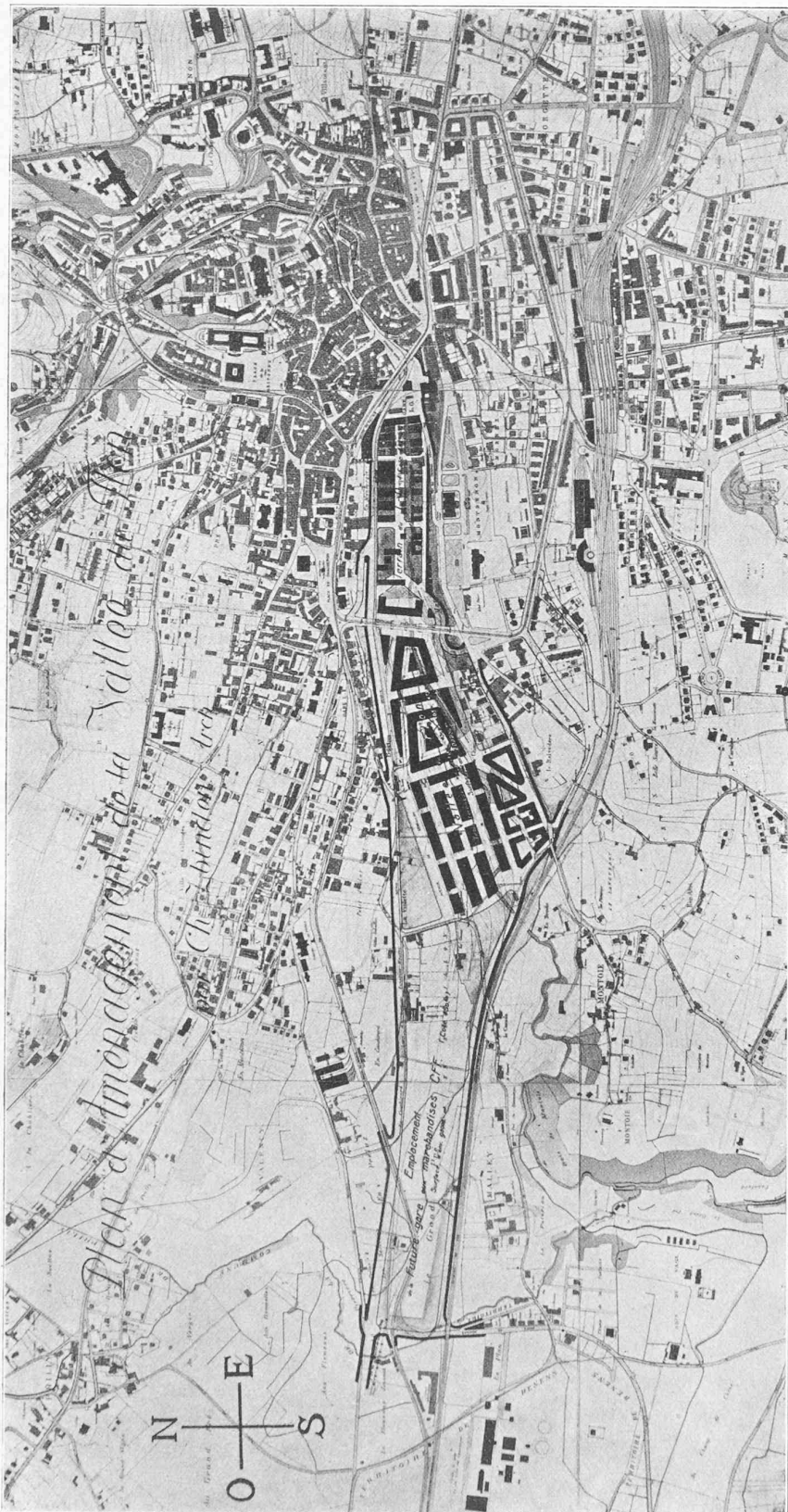


Fig. 2. — Vue de la vallée du Flon prise du pont Chauderon.



déposés et adoptés pour l'acquisition des terrains de la vallée du Flon, les alignements de la route de Morges et de l'avenue de Genève et la question de la création de nouvelles industries à Lausanne, cela sur les bases d'études primitives au 1 : 2000 de M. Jaccottet, municipal et de

M. Chavannes, ingénieur en chef de la Ville, études qui, à l'époque, étaient destinées à indiquer l'une des solutions possibles du problème, servant ainsi à illustrer les discussions et convaincre les hésitants que la vallée du Flon était susceptible de jouer un rôle important au point de vue du développement industriel de la ville.

Ce fut l'étude de M. Jaccottet qui l'emporta sur celle de M. Chavannes.

En 1919 la Municipalité de Lausanne nomma une commission extraparlamentaire chargée d'examiner cinq différentes études au 1 : 500 présentées par la Direction des Travaux.

Ces études avaient pour but de fixer la Direction des Travaux sur la façon dont on devait envisager le comblement de cette partie de la vallée du Flon.

De son côté M. Zbinden présenta une étude.

Ces six études mises en discussion, la Commission eut à choisir entre deux principes : plan incliné, études 1 et 2, d'une part, et terrasses successives, en paliers ; études 3 et 6, étude Zbinden comprise, d'autre part.

Le plan incliné, malgré l'avantage incontestable du contact constant avec l'avenue de Genève, présentait néanmoins de tels inconvénients, qu'il fut écarté au premier examen.

En définitive et par éliminations successives des études 4 et 5, il ne restait plus que deux études en présence, basées chacune sur l'idée primordiale de la division de la vallée du Flon en 4 terrasses en paliers. C'étaient l'étude 3 et celle de M. Ch. Zbinden, architecte, qui en plus des autres études prévoyait un réseau de routes reliant en divers points la route de Genève à Tivoli et le quartier de Montoie avec la plate-forme du L. O. le long de la côte de Tivoli.

Un plan directeur fut dressé sur les bases de ces études et approuvé par la Municipalité, laquelle chargea

M. Zbinden, architecte, d'étudier, d'entente avec la Direction des Travaux, les dispositions générales à prévoir pour les bâtiments à élever sur les plates-formes notées sur le plan directeur approuvé par le Conseil communal le 20 juin 1920, cela en tenant compte des de-

Fig. 4. — Plan général.

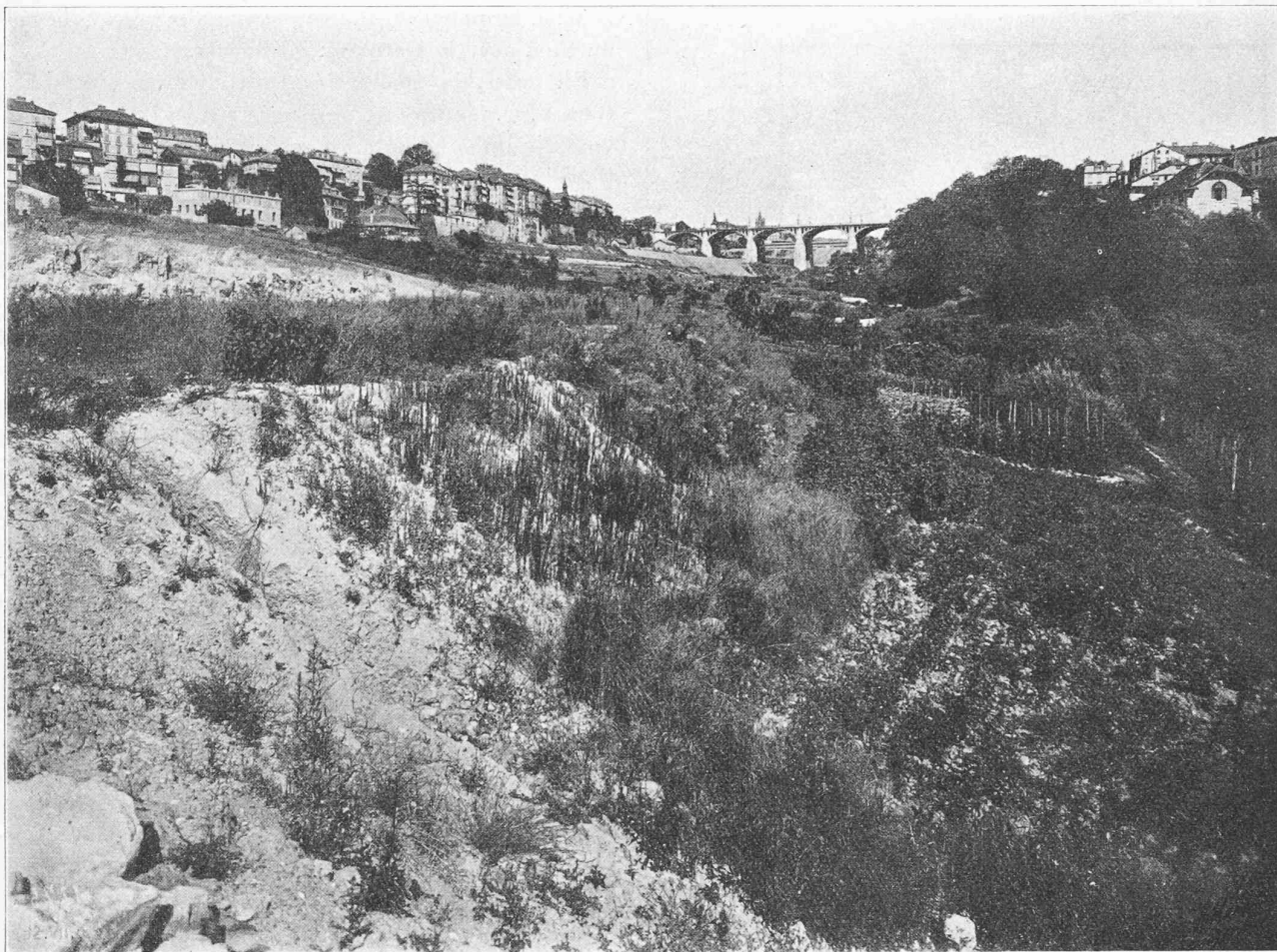


Fig. 3. — Vue aval de la vallée prise à mi-côte.

mandes probables de l'industrie et du commerce et de l'utilisation la plus rationnelle des parcelles de terrain qui seront mises à leur disposition au fur et à mesure de l'avancement des travaux de terrassement.

Grâce à de nombreuses et incontestables qualités et surtout à l'idée ingénieuse de la suppression totale des talus prévus jusqu'alors et de leur remplacement par des constructions formant soutènement, le projet Zbinden fut approuvé par la Municipalité qui le fit sien.

Dans le but de faire connaître ce projet à un public plus étendu et d'en fixer d'une manière tangible les ingénieuses dispositions, l'auteur en a exécuté une maquette en carton au 1 : 200 (voir fig. 22 et 23).

C'est ce projet que la Municipalité, après l'avoir exposé au Musée Arlaud l'année dernière, publie aujourd'hui dans le *Bulletin technique*.

Voies et communications.

Ce projet prévoit l'exécution de trois plates-formes horizontales étagées aux cotes 450,— (altitude de la Gare P. V.) 465,— et 473,50, entre les terrains de la Châtelaine et le pont de Chauderon-Montbenon. Les terrains de Sébeillon ayant été acquis par les *C. F. F.* pour y construire la Gare aux marchandises, l'accès à ces terrasses

est assuré du côté nord par une avenue (rue de Sébeillon) en rampe de 4,7%. Deux voies ferrées parcourent cette avenue entre la Gare aux marchandises et la plate-forme du *L. O.*; des embranchements s'en détachent au niveau des terrasses sur lesquelles elles pénètrent. (Fig. 1.)

Une deuxième avenue bordant le côté sud des terrasses complète leur dévestiture en se développant sur le flanc de la côte de Tivoli, partant de la terrasse cote 450,— et aboutissant à la plate-forme du *L. O.*

Des avenues transversales relieront le nord et le sud de la ville à l'intersection de chaque terrasse.

Les communications entre la Gare aux marchandises et les terrains destinés au commerce et à l'industrie d'une part et les divers quartiers de la ville d'autre part seront largement assurées.

Les terrains de la vallée du Flon deviendront un centre d'où rayonneront des avenues dans les directions de Renens, Prilly, Montétan (route d'Echallens).

Dans la direction de la Gare aux voyageurs, une avenue partant de la cote 450,— longera les voies ferrées des lignes de Genève, Neuchâtel et Vallorbe jusqu'au pont de Villard et rejoindra de là l'avenue Ruchonnet.

Elle mettra en communication directe, sans passer par

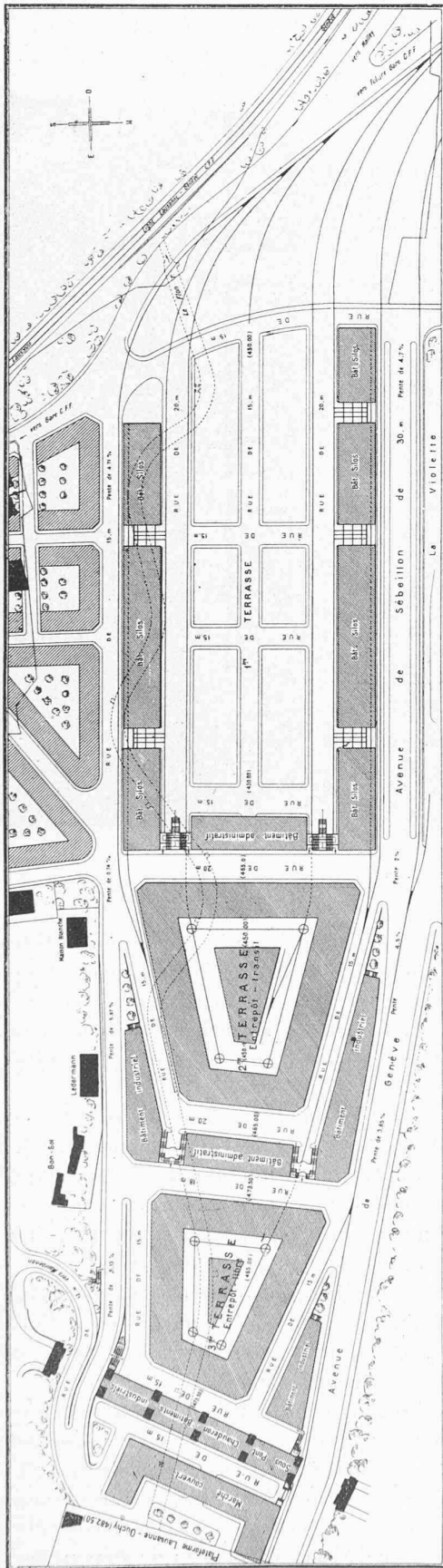


Fig. 4. — Plan de lotissement.

la ville, le quartier commercial et industriel de la vallée du Flon avec la Gare aux voyageurs.

En outre, la voie ferrée Gare aux marchandises — Gare L. O. pourra être prolongée par les rues basses de la ville, jusqu'à la Solitude et se souder aux voies des Chemins de fer du Jorat.

Les caractéristiques du projet d'aménagement des terrains de la vallée du Flon, élaboré par M. Zbinden, sont révélées par l'examen de ses plans. Son idée maîtresse d'où il fait découler l'un des principaux avantages de sa conception, réside dans la suppression complète des talus primitivement prévus, bornant trois côtés des terrasses. Il obtient cette suppression en soutenant les terres qui surplombent ces terrasses par les constructions industrielles elles-mêmes. (Fig. 4 à 7.)

Première terrasse. La première terrasse à la cote 450,— est constituée par l'emplacement de la future Gare aux marchandises pour aboutir à l'artère transversale reliant le carrefour de Boston à la Chaumière ; elle se prolonge et pénètre de plain-pied dans le bas de la deuxième terrasse, y formant une cour trapézoïdale que l'auteur a utilisée pour l'établissement d'un entrepôt de transit.

Deuxième terrasse. Cette deuxième terrasse se compose donc d'une cour trapézoïdale à la cote 450,— et d'un réseau d'artères encadrant cette même forme à la cote 465,— donc 15 mètres plus haut. Au nord et au sud, deux groupes de formes irrégulières sont destinés à l'industrie privée.

Troisième terrasse. Disposition analogue, mais réduite, à celle de la deuxième terrasse ; on pénètre aussi de plain-pied dans la cour intérieure, à la cote 465, la partie supérieure se trouvant à 8,50 m. plus haut, soit à la cote 473,50.

A l'est, cette terrasse est limitée par des constructions industrielles élevées entre les piliers du pont Chauderon-Montbenon et soutenant la quatrième terrasse du L. O. à 9 mètres plus haut, soit à la cote 482,50.

Quatrième terrasse. Composée de remblais récents d'un terrain de grande hauteur, il paraît rationnel d'y élever une construction légère telle qu'un marché couvert.

En résumé, les constructions encadrant les terrasses font office de murs de soutènement. Les terrasses se pénètrent les unes les autres par des passages voûtés sous les terrasses et les bâtiments transversaux.

En outre, les terrasses sont reliées entre elles par des escaliers à grands dégagements.

Constructions.

Première terrasse. Les constructions faisant office de soutènement sont destinées à recevoir des silos à céréales sur le côté nord et à combustibles sur le côté sud ou toutes autres matières, ceci en raison des facilités données par la différence de niveau existant entre la première et la seconde terrasse et permettant le chargement des silos de plain-pied par le haut et la récupération des marchandises par le bas, à la cote 450,— de la pre-

mière terrasse. Les parcelles suffisamment grandes et spacieuses du centre sont destinées à des industries privées.

Au sud de cette première terrasse et à des cotes variables, légèrement plus élevées, un lotissement a été prévu pour la construction de maisons ouvrières. A l'est le bâtiment soutenant la rue transversale à l'extrémité de la terrasse, servira de bâtiment administratif pour les douanes, avec accès par son axe sous la route, à la cour intérieure à la cote 450,— constituant le fond de la terrasse suivante.

Deuxième terrasse. Le centre de la deuxième terrasse comme on l'a dit plus haut est en somme le prolongement de la première terrasse et est utilisé comme entrepôt de transit ; les voies ferrées y accèdent par les côtés et la voie charretière y pénètre par le centre depuis le bâtiment administratif cité plus haut. Au nord, au sud et à l'est, des bâtiments industriels prévus peuvent être édifiés.

Troisième terrasse. La troisième terrasse est utilisée identiquement comme la deuxième, mais à l'usage d'un entrepôt libre, la cour intérieure étant également desservie par des voies ferrées. Au nord, une parcelle est réservée pour des bâtiments industriels privés. A l'est et entre les piles du pont Chauderon, il sera construit des bâtiments industriels faisant office de soutènement de la terrasse du L. O.

Quatrième terrasse. Celle-ci à la cote 482,50 termine, sitôt après le pont Chauderon, la propriété communale, sur laquelle il pourrait être construit un marché couvert qui serait également desservi par des voies ferrées.

Voies ferrées.

Toutes ces installations telles que nous venons de les décrire resteraient inutiles si elles n'étaient complétées par un réseau suffisant de voies ferrées leur apportant l'activité et la vie.

Le projet y pourvoit largement.

Une ligne qui prend naissance à la gare de triage de Renens à la cote 419,— franchit le pont du Gallicien au moyen d'un viaduc (ligne et viaduc déjà construits), pour aboutir à la future Gare aux marchandises C. F. F. à créer en Sébeillon à la cote 450,— m. De la Gare aux marchandises, il est prévu une construction de voies en éventail dont les branches se détacheront

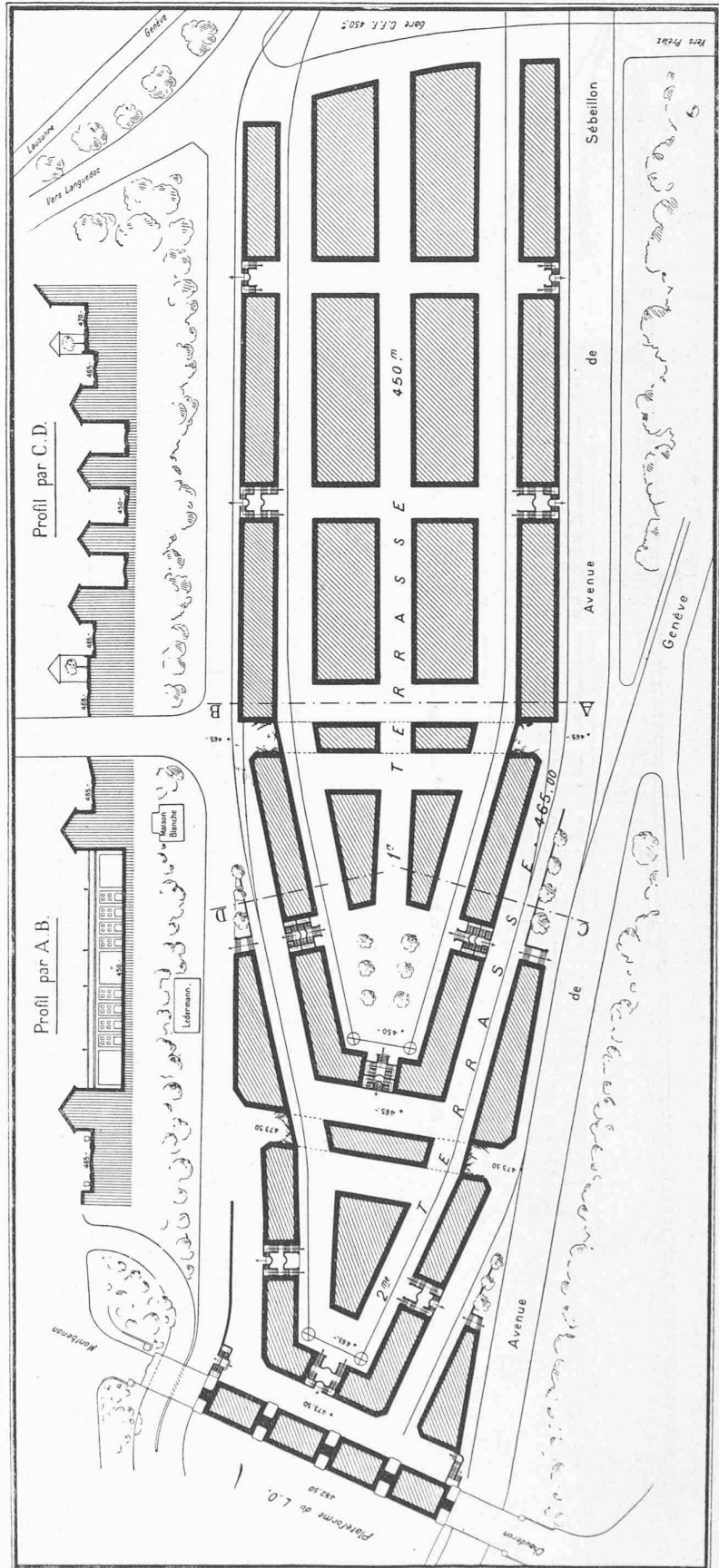


Fig. 5. — Place de lotissement (variante).

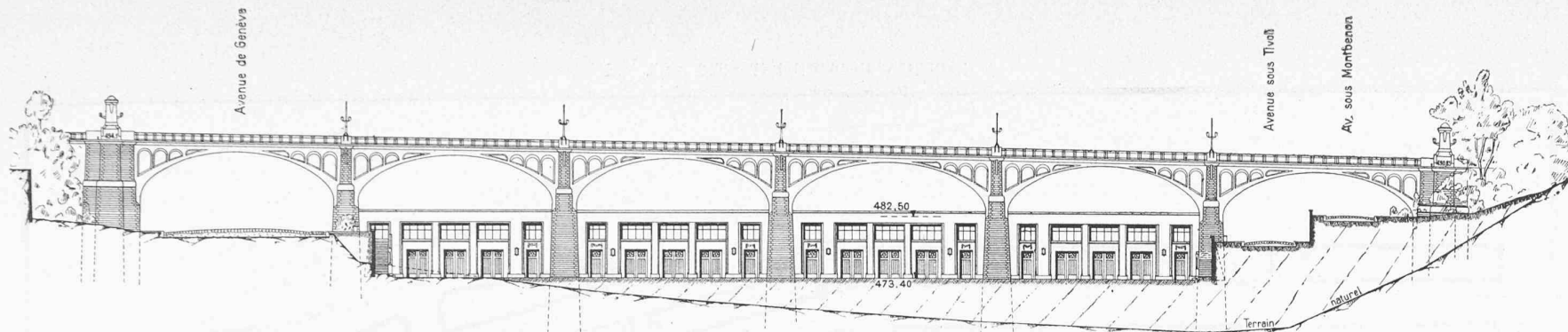


Fig. 8. — Coupe transversale sur la 3^{me} terrasse au droit du pont Chauderon.

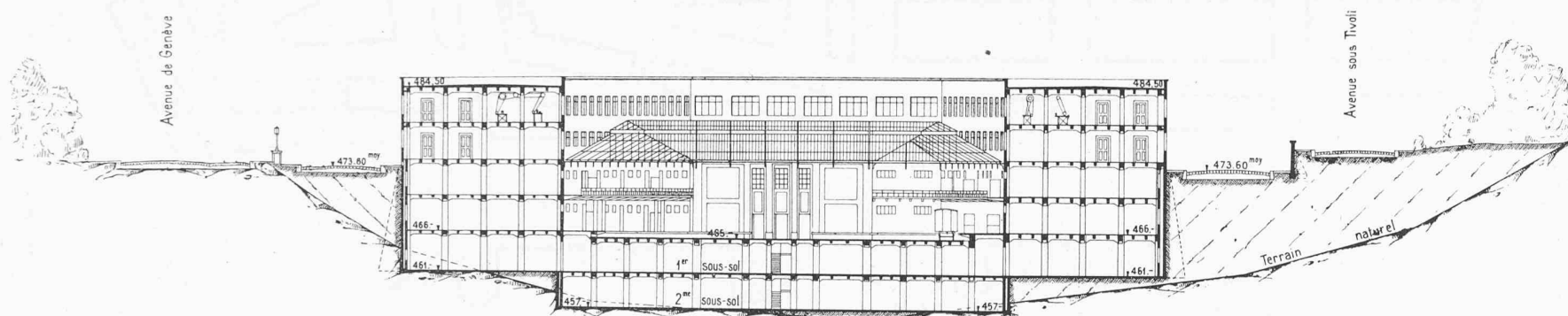


Fig. 9. — Coupe transversale sur la 3^{me} terrasse.

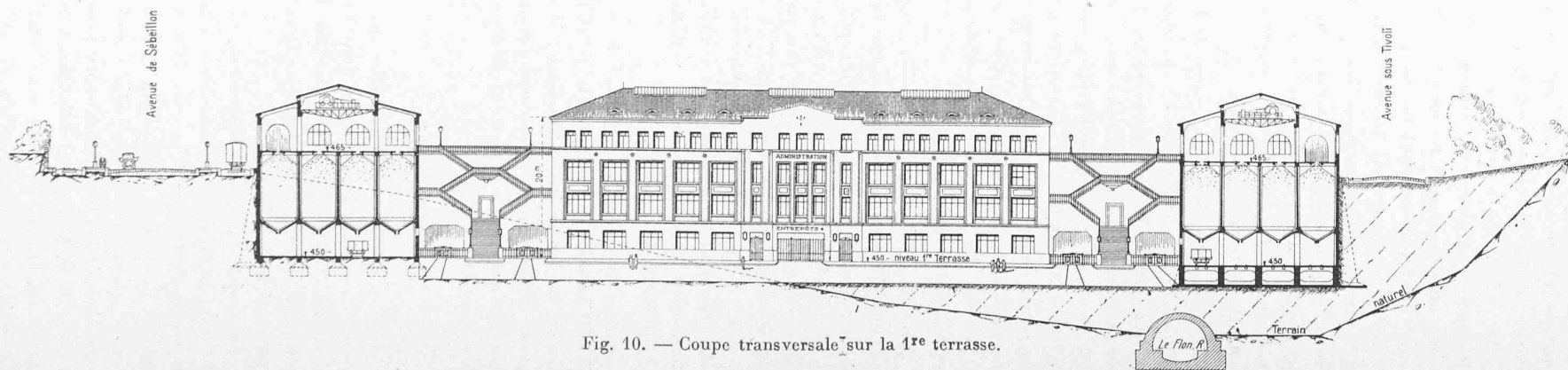


Fig. 10. — Coupe transversale sur la 1^{re} terrasse.

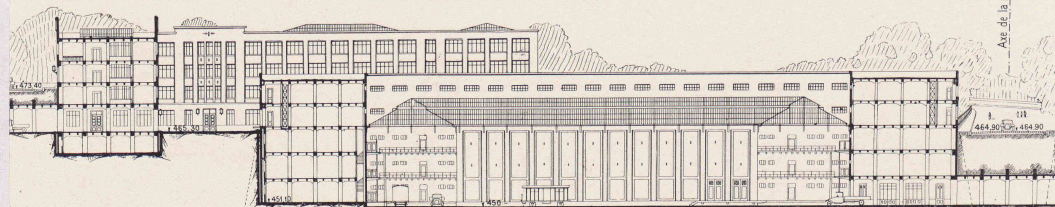
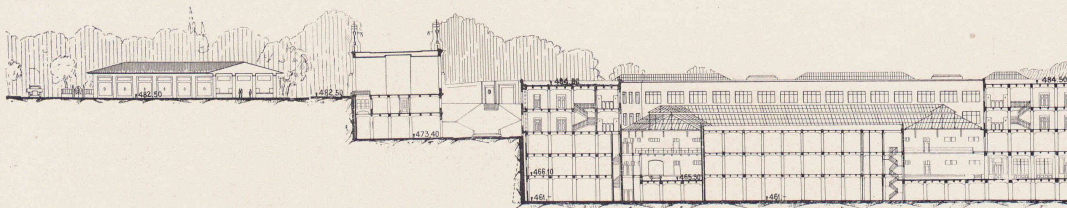


Fig. 6. — Coupe en long (partie supérieure).

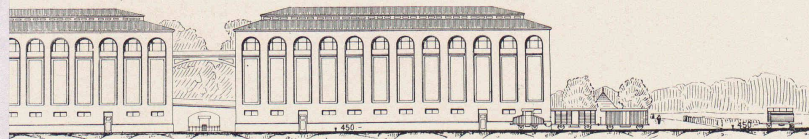
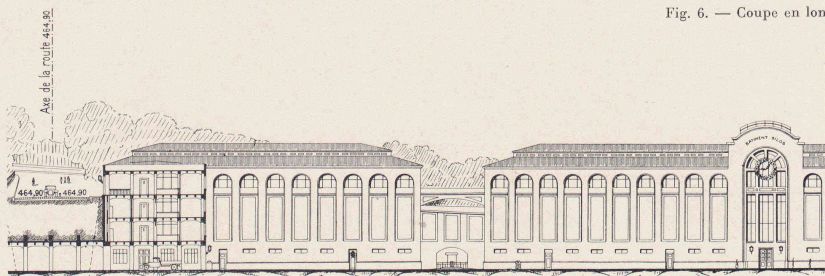
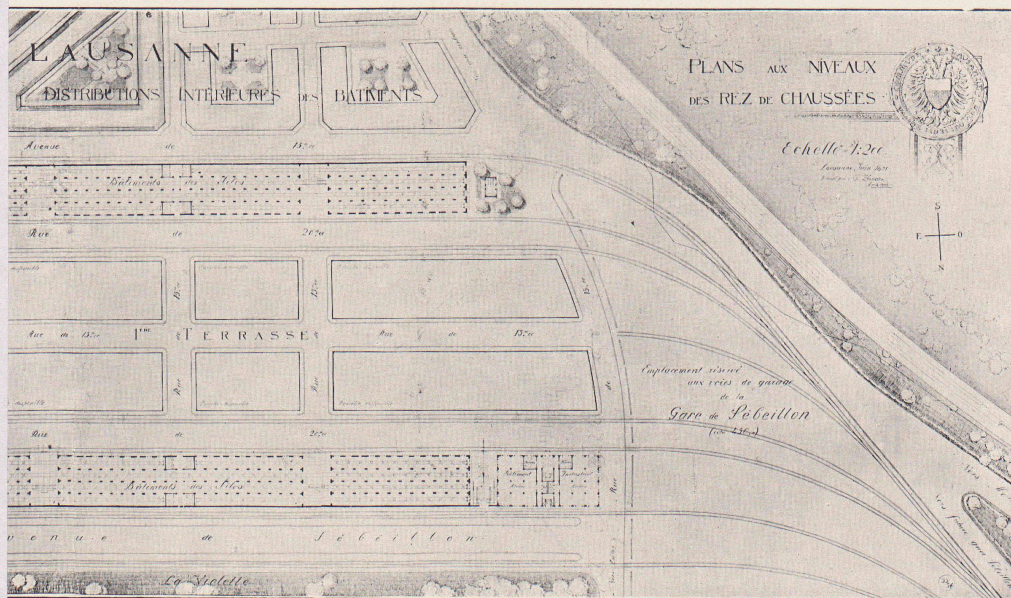
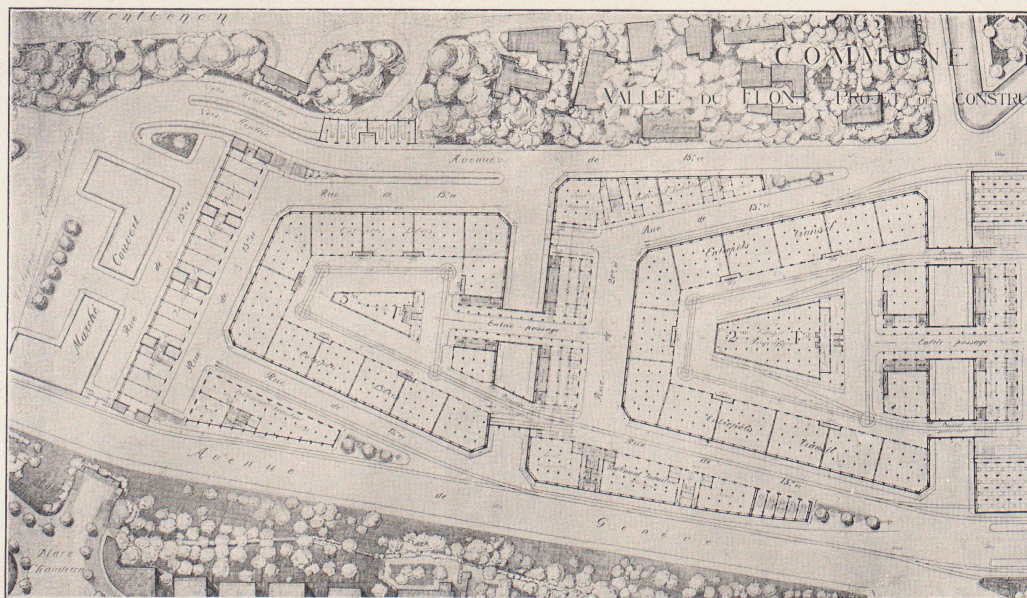


Fig. 6. — Coupe en long (partie inférieure).



Seite / page

leer / vide /
blank



Fig. 11. — Bâtiment industriel bordant la route de Genève. Vue de la 2^{me} terrasse.

pour se prolonger sur les routes et avenues prévues au plan et qui desserviront commodément et complètement tous les groupes constructifs, quelles que soient leur construction et leur altitude.

Le plan donne les indications nécessaires à ce sujet et il est inutile de faire remarquer que tous les bâtiments de soutènement seront desservis à des niveaux différents par des voies ferrées, que toutes ces voies gravissent les rampes et qu'aucun ascenseur n'est nécessaire pour franchir les 32,50 m. qui existent entre la Gare aux marchandises et la quatrième terrasse du L. O.

Les silos de la première terrasse seront desservis par une voie qui montera l'avenue de Sébeillon et de Tivoli et qui permettra aux wagons de pénétrer dans la partie supérieure des silos, d'y déverser leurs marchandises, lesquelles pourront être récupérées sur wagons au niveau inférieur de ladite terrasse à la cote 450,— m.

Les entrepôts des deuxième et troisième terrasses seront desservis par le bas et le haut, à des niveaux différents, dispositif qui a le grand avantage de supprimer toute manipulation dispendieuse pour ces genres d'installations.

Une ligne spéciale du côté nord de l'avenue de Sébeillon, se prolongeant par l'avenue de Genève, desservira par la rue des Entrepôts, la terrasse du L. O. Le trafic est assuré avec le port ce qui permettra aux marchandises arrivant par voie d'eau de s'acheminer directement sur la gare de Renens sans transbordement.

Cet exposé serait encore incomplet si on se dispensait d'envisager la question si importante de l'architecture et de la construction ; le résultat final de toute l'entreprise dépend en bonne partie de la méthode, des procédés et des règlements qui seront imposés aux entrepreneurs ou concessionnaires à

quelque titre que ce soit ; c'est à ce prix seulement qu'il sera possible d'obtenir un résultat d'ensemble satisfaisant à la fois aux exigences multiples, soit de l'économie, soit de l'hygiène et de l'esthétique.

Tel qu'il est conçu, le projet exige un minimum de remblai, ainsi qu'on l'a vu précédemment, les terrasses se pénétrant profondément.

Le niveau de la première terrasse se retrouve dans la cour de la deuxième et le niveau de cette dernière dans la cour de la troisième ; il résulte de ce fait, au point

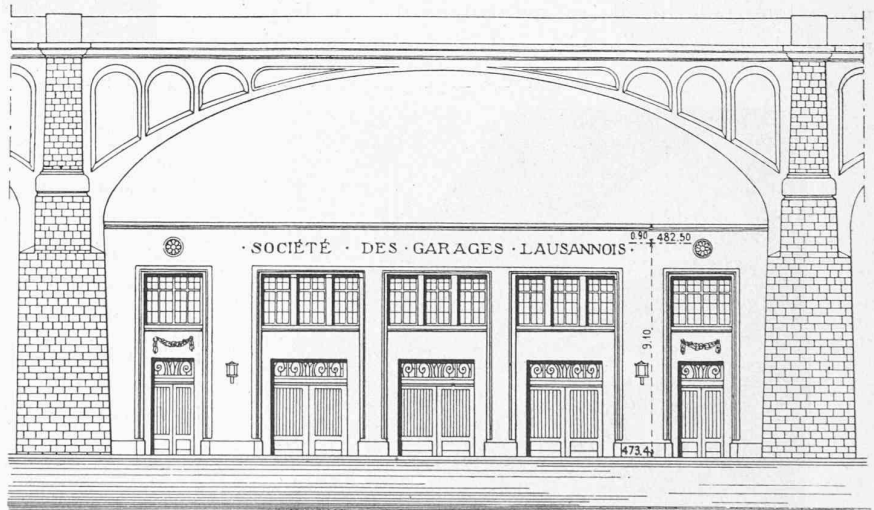


Fig. 12. — Elévation.

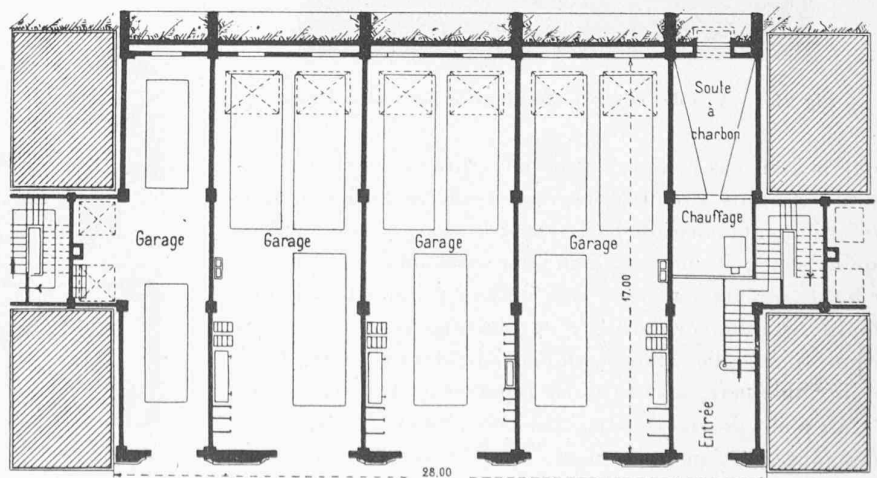


Fig. 13. — Plan du rez-de-chaussée.

Constructions entre piles du pont Chauderon.

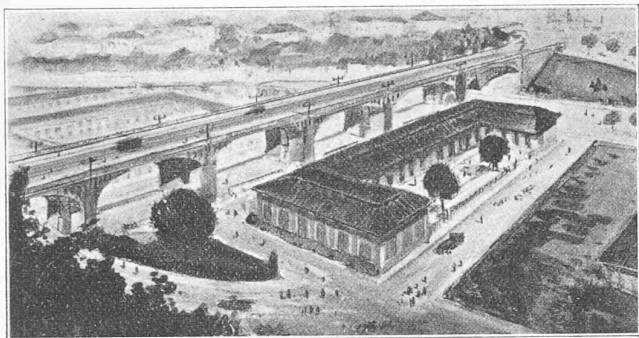


Fig. 14. — Vue en amont du pont Chauderon.

de vue constructif, que l'arête supérieure des fondations des constructions qui entourent les cours est relativement basse par rapport au terrain naturel et qu'il est, en conséquence, d'autant plus facile d'atteindre les couches résistantes du sous-sol naturel.

Quoiqu'il ne s'agisse encore que d'une étude à échelle restreinte, tout homme de l'art, non prévenu, doit reconnaître que, telle qu'elle est présentée, elle est déjà de nature à satisfaire l'esthète le plus ombrageux. Ainsi



Fig. 15. — Vue des constructions sous le pont Chauderon.

que le bon sens l'exige, son architecture est bien la résultante des buts à poursuivre, c'est-à-dire de la destination des différents corps de bâtiments ; ils disent clairement ce qu'ils sont ; ils ne sauraient être confondus ni avec des « boîtes à loyer » ni avec des édifices purement administratifs, publics ou privés ; ce sont bien des magasins d'une part, des ateliers industriels d'autre part. Pour s'en convaincre, il suffit de se reporter au projet.

Au point de vue constructif et esthétique, il résulte de ces considérations qu'à notre sens, il serait regrettable lors de l'exécution, de s'écarter beaucoup du parti architectural proposé ; il est suffisamment moderne tout en évitant l'extravagance.

Le souci de sauvegarder autant que possible la vue lointaine, dont on jouit du pont Chauderon-Montbenon sur la plaine vaudoise, la pointe de Saint-Sulpice, le lac et le Jura, vue chère à tous les Lausannois, est fort légitime, il doit être respecté ; il ne reste pas moins vrai que la vue prochaine, dès le pont, sur la future agglomération dans la Vallée du Flon a, elle aussi, son intérêt, et qu'il

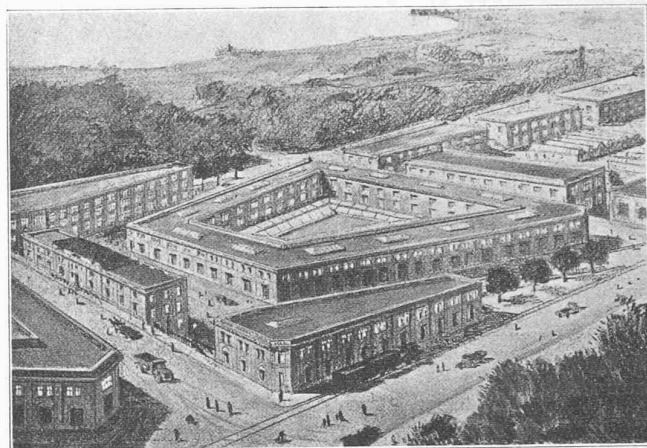


Fig. 16. — Vue à vol d'oiseau des entrepôts de transit de la 2^{me} terrasse.

y a lieu de chercher à la rendre aussi attrayante et intéressante que possible.

Pour y contribuer on pourrait remplacer les terrasses qui déparent la plupart des bâtiments projetés par de bonnes toitures couvertes en ardoises ou de préférence en tuiles.

Quoi qu'on en dise les terrasses sont, à bien des égards, peu recommandables ; elles sont rarement parfaitement étanches ; grâce aux fumées, aux feuilles mortes, aux mousses et autres végétations, elles prennent avec le temps un aspect peu réjouissant si ce n'est repoussant ; cela est d'autant plus grave, dans le cas particulier que dès le pont, l'œil les surplombe.

De bonnes toitures en tuiles, à pente modérée, faitières,

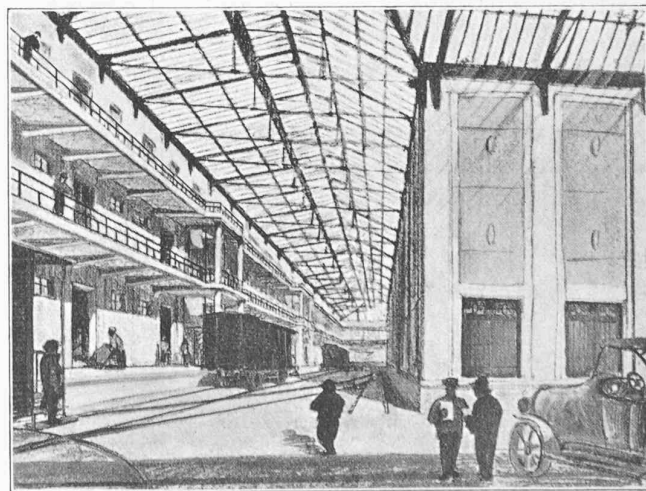


Fig. 17. — Entrepôts de transit à la 2^{me} terrasse. — Vue intérieure.

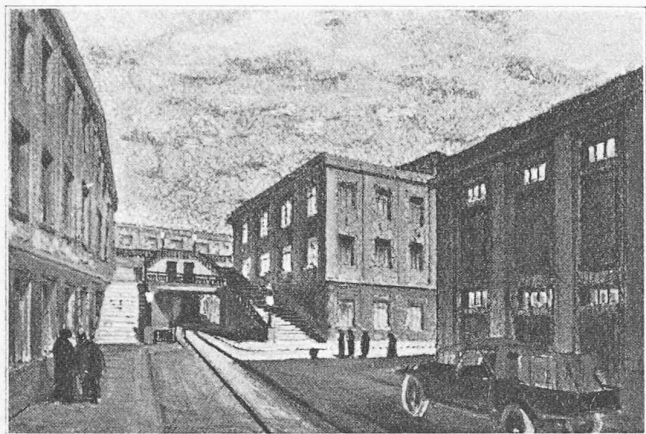


Fig. 18. — Vue des escaliers reliant la 2^{me} à la 3^{me} terrasse.

arêtiers et épis en terre cuite aussi, sans complications onéreuses de lucarnes, œils de bœuf, etc., formeraient un tableau qui, s'il n'est pas le comble de l'art, répondrait du moins aux nécessités constructives et n'aurait rien de choquant.

Dépasant les murs de quelques décimètres et formant berceau, ces toitures abriteraient en outre les façades ainsi que le demande une saine tradition aussi bien que les exigences de notre climat.

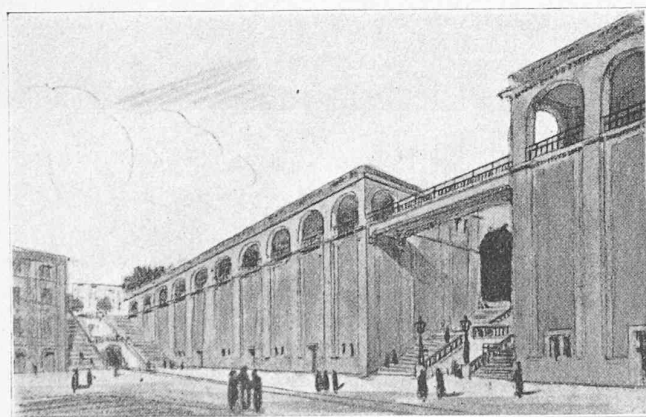


Fig. 19. — Bâtiments-Silos. — Vue prise du milieu de la 1^{re} terrasse.

Afin de ne pas compromettre la belle ordonnance du projet, le tracé de ces avenues ne devrait subir aucune modification.

Une variante du projet montre le parti que l'on peut tirer de ce dispositif qui permet de construire par le fond des terrasses des constructions même autres que des entrepôts généraux. (Fig. 5.)

Terrassements. Les travaux de terrassements prévus à l'origine nécessitaient l'apport d'un cube de remblai variant de 1.400.000 à 1.600.000 m³. Or, le projet Zbinden réduit cet apport au 50 % de ces chiffres. Les terrasses nos 2 et 3 se pénétrant, ne nécessitent qu'un simple nivellement de leurs fonds avec un léger apport de remblai qui peut être compensé par des terres prises sur place le long

de l'avenue de Genève. Cette disposition a l'avantage de contrebuter le sous-sol mouvant de la route de Genève et d'arrêter les glissements périodiques de cette avenue qui repose sur un plan incliné de marne plastique. Actuellement, près de 40 000 m² de terrain peuvent être construits immédiatement et en grande partie sur le sol naturel.

Constructions. Au point de vue de l'utilisation des terrains par des constructions en soutènement, le projet récupère près de 37 000 m² de terrain que prenaient les

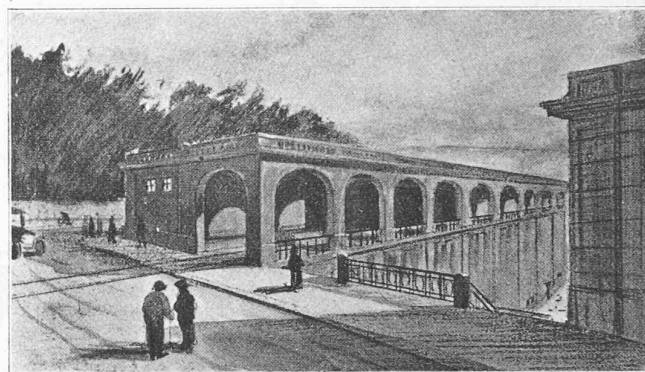


Fig. 20. — Bâtiments-Silos. — Vue prise de la 2^{me} terrasse.

différents projets primitifs. Ces constructions pouvant s'établir sur un sol naturel compressible, ont en outre le grand avantage, au point de vue financier, de fournir un rendement locatif suffisant résultant de la construction d'étages, compris entre le fond et les parties supérieures des terrasses.

Cette solution sauvegarde entièrement la vue que l'on a du pont de Chauderon sur le lac, la pointe de Saint-Sulpice et le Jura, ces constructions de 5 étages ne dépassant les terrasses que d'un étage sur rez-de-chaussée.

Pour assurer la stabilité de l'avenue de Genève et de

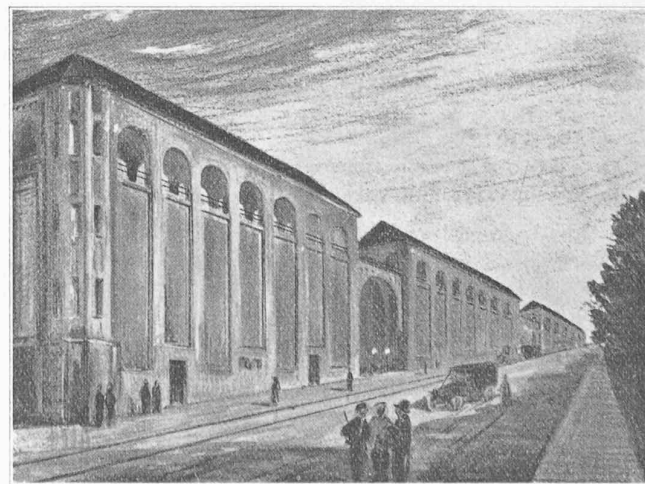


Fig. 21. — Bâtiments-Silos. — Vue prise au bas de la voie d'accès reliant la 1^{re} à la 2^{me} terrasse.

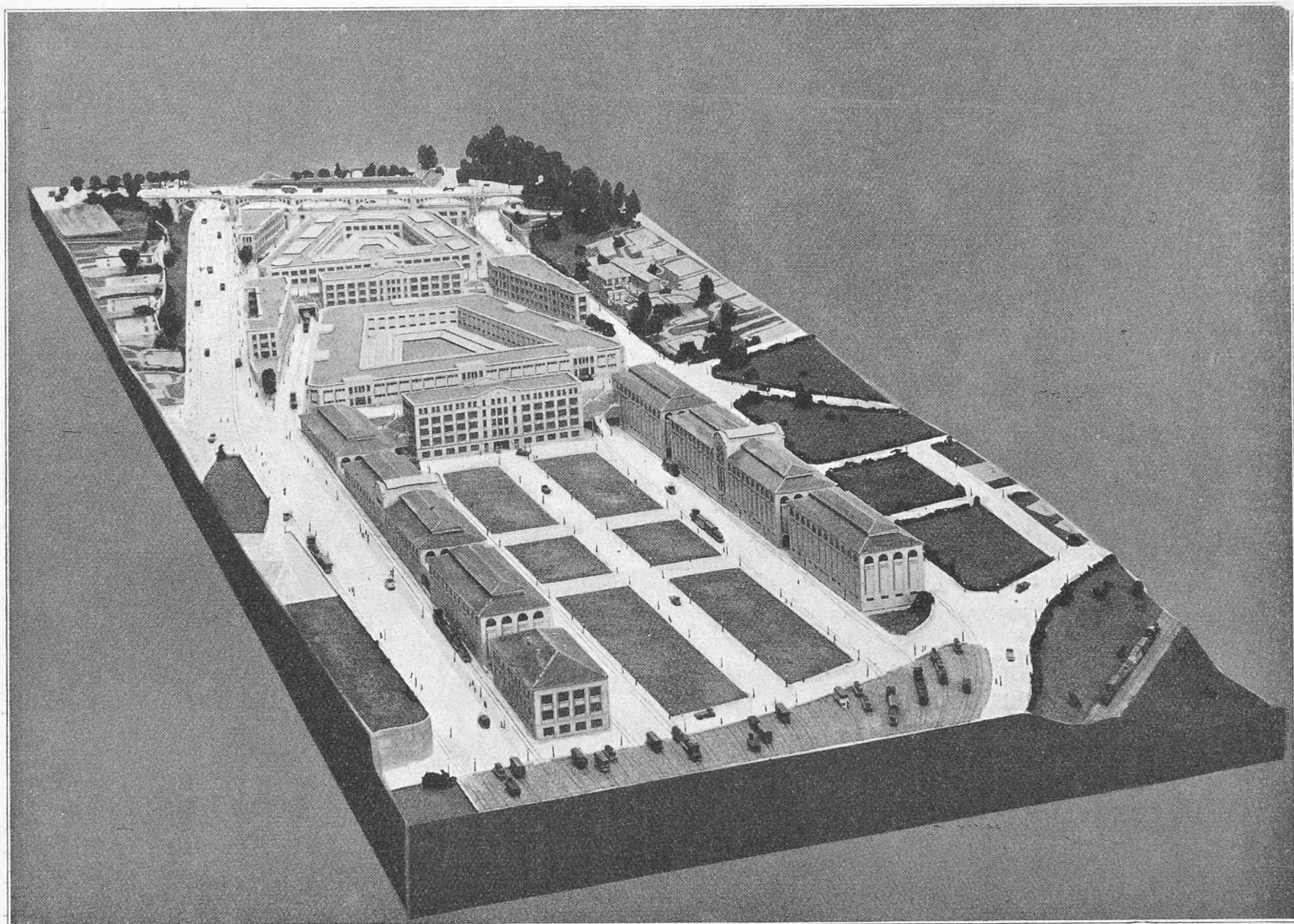


Fig. 22. — Maquette, exécutée par M. Ch. Zbinden, architecte.
Vue à vol d'oiseau prise du bas de la vallée du Flon.

l'avenue qui s'établira sous Tivoli sur les côtes de Montbenon, étant donné la nature du sol, il est tout indiqué de construire en premier lieu les bâtiments par le fond des terrasses et d'éviter de surcharger en particulier les terrains en bordure de la route de Genève.

Voies ferrées. Le réseau des voies ferrées peut être établi d'une façon définitive pour desservir immédiatement tous ces terrains et les mettre en valeur.

Les rampes à gravir ne dépassent pas 4,7%.

La voie qui desservira le Lausanne-Ouchy assurera également le service du port d'Ouchy et sans aucun transbordement.

Ce projet est aujourd'hui en voie d'exécution, l'infrastructure de la voie ferrée est aménagée jusqu'au bas de l'avenue de Sébeillon et les voies proprement dites seront posées incessamment. L'avenue de Sébeillon est terminée, le réseau de routes de la troisième terrasse s'exécute et se dessine très favorablement. D'après ce qui précède, le commerce et l'industrie lausannois peuvent envisager l'utilisation de ces terrains à brève échéance, puisqu'ils vont être desservis par des voies d'accès spacieuses.

Les terrains de la vallée du Flon, d'une surface de

plus de 248 000 m² acquis par la Commune de Lausanne n'étant pas sujets à la spéculation, pourront être cédés aux commerçants et aux industriels à des prix normaux, cela pour le bien de notre pays tout entier.

(Tous droits réservés.)

SOCIÉTÉS

Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

*Mutations dans l'état des membres pendant le
1^{er} et le 2^e trimestre 1925.*

(Suite et fin.)¹

4. Transferts.

Section de Berne: Léon Jungo, arch., Directeur des Constructions fédérales, Berne (auparavant Fribourg); Jak. Schnurrenberger, ing.-méc., Höhenweg 14, Berne (auparavant section de Zurich).

Section de Soleure: Max Burkhard, ing.-méc., Soleure (auparavant section de Winterthour).

Section de Vaud: Jean Racine, ing., Châtelard-Martigny (auparavant section de Berne).

Section de Winterthour: Elias Wirth, ing.-méc., Rychenbergstr. 174, Winterthour (Auparavant section d'Argovie).

¹ Voir *Bulletin technique* du 29 août 1925, p. 227.

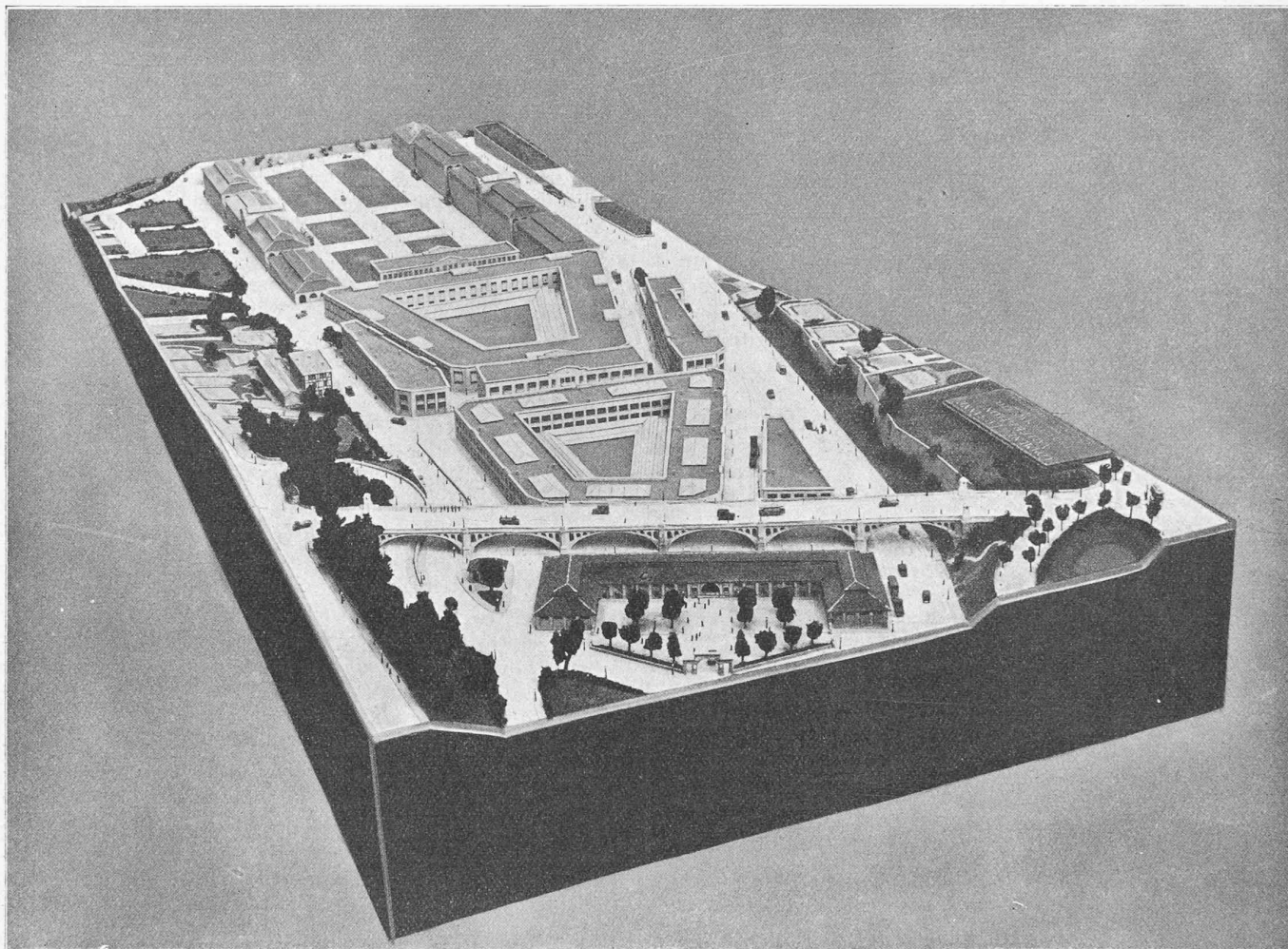


Fig. 23. — Maquette. — Vue prise du haut de la vallée du Flon.

Kurt Hoenig, ing., prof., Tösstalstr., Winterthour (auparavant membre isolé).

Section de Zurich: Max Baumgartner, arch., Röslibrunnenweg 5, Zurich (auparavant section de Soleure); Henry Eberlé, arch., Hôtel Hirschen, Töss (auparavant membre isolé); R. Linner-Hänny, ing.-méc., Chalet Rebhalde, Erlenbach (auparavant section de Walsdtätte).

Membres isolés: Alb. Hilfiker, ing., Boswil (auparavant section de Zurich); Heinrich Wachter, Directeur, Schaffhouse (auparavant section de Schaffhouse); Louis de Dardel, ing., Saint-Blaise (auparavant section de Neuchâtel); E.-W. Müller, ing., Saint-Gall (auparavant section de Zurich); J.-W. Stockmann, ing., Sarnen (auparavant section de Zurich); H. Tempelmann, ing., Grellingen (auparavant section de Zurich); Max Jacob, ing., rue de Verdun, Strasbourg (auparavant section de Bâle).

5. Changements d'adresse.

Section de Bâle: Jakob Keller, ing., rue Richard Brunck, Strassbourg; Aug. Imbach, ing., Saint-Jakobstr. 2, Bâle.

Section de Berne: Fritz Bersinger, ing., Veilchenweg 2, Bümpliz-Berne; Hans Haller, arch., Gewerbemuseum, Berne; Hans Roth, ing., Schanzenstr. 6, Berne; Alb. von Steiger, ing., Herzogstr. 23, Berne; Alex. Schafir, ing., Pourtalesstr., Muri-Berne; E. Schori, ing., Alleeweg 28, Berne.

Section de Genève: Georges Peloux, arch., Chemin de l'Eglise 12, Genève.

Section des Grisons: Alb. Haltmeyer, ing., Achenseewerk, Imbach (Tyrol).

Section de Neuchâtel: Ed. Elskes, ing., Faubourg de l'Hôpital 41, Neuchâtel.

Section de Soleure: A. von Sury-d'Aspremont, ing., Walchestrasse 27, Zurich.

Section de Saint-Gall: Victor Schäfer, arch., Wald (Zurich).

Section de Waldstätte: Alois von Moos, arch., Pilatusstr. 33, Lucerne.

Section de Winterthour: Eug. Ensslin, ing., Seidenstr. 21, Winterthour; E. Gysel, ing., Tösstalstr. 62, Winterthour.

Section de Zurich: Emil Baur, arch., Gemeindestr. 63, Zurich 7; H. Bender, arch., Paulstr. 2, Zurich 8; Hans Streuli, arch., zur Treu, Wädenswil; Max Sütterlin, arch., Rämistr. 5, Zurich; Dr.-ing. H. Bertschinger, Stadthaus, Zurich; Ernst Bruderer, ing.-topog., Kasernenstr. 88, Herisau; Max Geiger, ing., Weinbergstr. 135, Zurich 6; A. Guggenbühl, ing., Seefeldstr. 237, Zurich 8; K.-H. Müller, ing., Dietikon; Hans Nipkow, ing., Carmenstr. 55, Zurich 7; Walter Schmid, ing., Postfach N° 2, Emmishofen; Hugo Studer, ing., prof., Hadlaubstr. 58, Zurich 6.

Membre isolé: H.-J. Eichenberger, ingénieur à la Compania Sevillana de Electricidad, 30 San Pablo, Séville, Espagne.

BIBLIOGRAPHIE

Die Schweizer Stadt, von Joseph Gantner. — Mit 170 Abbildungen — Verlag R. Piper & Co in München — 1925 — Kartoniert, 5 M. Halbleinen, 6 M., 1 volume (16/23 cm), de 180 pages.

L'auteur de cet ouvrage, M. le Dr J. Gantner, le rédacteur en chef de l'excellent périodique suisse *Das Werk*, s'est efforcé