

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **33 (1907)**

Heft 21

PDF erstellt am: **24.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

Il serait sage d'éviter de tels incidents, même si, à certains points de vue, la solution d'aval devait présenter des avantages.

Après un nouvel échange d'observations, les membres de la Commission sont unanimes pour émettre l'avis qu'il convient d'écartier la solution aval en raison des inconvénients de natures diverses qui peuvent résulter de la digue de grande longueur qu'elle nécessiterait, et qu'il convient d'établir la nouvelle usine à l'amont, à l'emplacement défini sur le projet I.

Des sondages très précis pourraient être effectués pour permettre de connaître exactement la nature du terrain ; c'est d'après les résultats donnés par ces sondages qu'on aurait à adopter les dispositions définitives pour les ouvrages. Il est important, en tout cas, de faire en sorte que le massif des ouvrages soit vigoureusement ancré dans le sol et dans la rive voisine et que, d'autre part, les charges à supporter par les terrains soient fort minimisées et réparties d'une façon uniforme sur le fond.

Genève, 9 octobre 1907.

*Les membres de la Commission :*

Th. TURRETTINI. JOLY. P. PICCARD. J. CHAPPUIS.  
L. KURSTEINER. F. SCHÜLE.

## SOCIÉTÉS

### Société suisse des ingénieurs et architectes.

*Circulaire du Comité central aux Sections.*

HONORÉS COLLÈGUES,

La Section vaudoise de notre Société nous signale la publication prochaine d'un ouvrage de notre collègue M. Næf, archéologue cantonal, à Lausanne, sur le *Château de Chillon*. Ce livre, richement illustré et d'un grand intérêt artistique, sera tiré à mille exemplaires. La Section vaudoise, qui a patronné cet ouvrage, le met en souscription au prix de Fr. 30, au lieu de Fr. 40 en librairie.

Ensuite d'un accord intervenu entre M. Næf et la Section vaudoise, un prix de faveur Fr. 25 est réservé aux membres de la Société suisse des ingénieurs et architectes, à la condition toutefois que le nombre d'exemplaires souscrits par eux atteigne 50.

Nous vous prions d'adresser les demandes de souscription directement à M. G. Epitoux, président de la Section vaudoise, à Lausanne.

Avec considération distinguée,

Zurich, le 25 octobre 1907.

Au nom du Comité central :

*Le Président,*                      *Le Secrétaire,*  
G. NAVILLE.                      H. PETER.

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

*Course du 12 octobre 1907.*

L'Association amicale des anciens élèves de l'école d'ingénieurs de Lausanne avait organisé sa course annuelle dans le

courant de l'été à Martigny et Boverrier. Par suite de diverses circonstances, ce projet ne put être exécuté à l'époque habituelle. En effet, au mois de juillet les travaux qu'il s'agissait de visiter n'étaient pas assez avancés pour que la course pût être faite utilement ; ensuite une grève qui s'était déclarée sur les chantiers nécessita un nouveau renvoi. Pendant ce temps, l'époque des cours de répétition était arrivée, et comme une bonne partie de nos membres étaient aux manœuvres, il fallut retarder encore. Enfin, on ne pouvait choisir la fin de septembre par le fait de l'assemblée générale de la Société suisse des ingénieurs et architectes, à Genève. D'autre part, les délégués de la Société vaudoise des ingénieurs, ainsi que les anciens élèves du Polytechnicum ayant proposé une course en commun avec l'Association amicale des anciens élèves de l'école d'ingénieurs de Lausanne, il fut décidé, puisque la course de Martigny était déjà organisée, que nos collègues se joindraient à nous.

Ainsi fut fait. C'est pourquoi le samedi matin, 12 octobre, on rencontrait sur le quai de la gare de Lausanne de si nombreux représentants de la « gent ingénieuse ». La Direction de l'Exploitation des C. F. F. ayant accordé l'arrêt du train direct à Martigny, nous avons pu partir à 9 h. 15 et gagner ainsi à l'arrivée une bonne heure qui a été utilement employée à la visite de l'usine électrique de Martigny-Bourg et de la tête Nord du tunnel d'amenée d'eau.

Après le dîner, à 1 1/2 h., des breaks nous transportaient au Pont des Trappistes, à proximité duquel on nous fit voir les installations destinées à dessabler l'eau (la Dranse charrie pendant tout l'été des quantités énormes de sable). On traverse ensuite le tunnel sur un assez long parcours pour arriver enfin au barrage. Ce dernier est construit de telle façon que les feuilles d'arbres qui pourraient s'y accumuler en automne soient constamment évacuées. L'eau dérivée de la Dranse passe ensuite dans le canal de dérivation (en tunnel), dont l'entrée est pourvue de vannes automatiques, combinées de telle sorte que l'admission de l'eau est réglée, quelle que soit la hauteur de l'eau dans le lit de la rivière.

Le temps, malheureusement, avait passé trop rapidement, et le moment était venu de prendre le chemin du retour. Les uns profitèrent de visiter, en rentrant à Martigny, les chantiers, déjà bien avancés, du chemin de fer Martigny-Orsières. Les autres, satisfaits de leur journée, redescendirent en breaks.

En résumé, la course fut des plus agréables ; au lieu de la chaleur torride et de la poussière que nous aurions dû subir cet été, nous avons pu jouir d'une des plus belles journées de l'automne, et admirer, quand nous n'étions pas absorbés par les travaux hardis des ingénieurs — ces vandales, à en croire certains esprits chagrins — les coteaux aux teintes dorées des pampres et des fayards.

Nous ne voulons pas terminer ces quelques notes sans exprimer à M. Boucher, ingénieur — qui dirige les installations hydro-électriques de Martigny —, à ses collaborateurs, ainsi qu'à MM. de Vallière et Simon, ingénieurs, qui s'occupent du Martigny-Orsières, et à leur personnel, nos plus sincères remerciements pour la cordialité dont ils ont fait preuve dans ces circonstances. Nous n'oublierons pas non plus la gracieuse attention du chemin de fer Martigny-Châtelard qui a mis à notre disposition une voiture des tramways de Martigny.

E. G.