

Objektyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **32 (1906)**

Heft 5

PDF erstellt am: **27.04.2024**

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.

trouvent et qui sont si salutaires à la province du Fayum. Pour obvier à ces inconvénients, on a préféré déverser pendant l'été et l'hiver les eaux du premier collecteur dans le Nil par les canaux qui alimentaient autrefois les bassins; durant la crue, on les déversera partiellement dans le Bahr Yusef, partiellement dans le Nil, et cela au moyen de pompes à établir sur l'embouchure des anciens canaux alimentaires, si le drainage ne peut se faire naturellement dans aucune de ces deux alternatives. L'étude des bassins des provinces de Minia et de Béni-Suef prévoit l'établissement d'une seule pompe à Etsa. Partout ailleurs, le drainage peut s'effectuer sans aucune difficulté.

Quant au collecteur Lebéni, il n'a de communication qu'avec le Nil, par des drains transversaux et en quatre points différents, que nous étudierons plus loin d'une manière plus complète.

(A suivre).

Divers.

La transformation de la Gare de Lausanne.

La gare de Lausanne ne suffisant plus, depuis plusieurs années déjà, à l'augmentation continuelle du trafic, malgré le transfert à Renens de la gare de triage, la Compagnie Jura-Simplon entreprit, sitôt le percement du tunnel du Simplon assuré, l'étude complète de l'agrandissement de cette gare. Cette étude présentait des difficultés spéciales, en raison du peu de place disponible et de la nature du terrain environnant la gare, qui s'était rapidement couvert de très nombreuses constructions. Un projet général d'extension fut présenté par la Compagnie au Département fédéral des chemins de fer le 5 janvier 1899, et approuvé le 13 mars 1900; il prévoyait les agrandissements ci-après :

1^o Construction de trois quais intermédiaires couverts, avec six voies pour trains de voyageurs.

2^o Installation d'un groupe de voies de garage à l'Ouest de la gare.

3^o Construction de deux passages souterrains pour voyageurs, dont l'un à l'Ouest, pour passer du quai principal et des salles d'attente aux quais intermédiaires, et l'autre à l'Est, pour la sortie des voyageurs, avec issue directe sur la cour de la gare.

4^o Allongement du bâtiment aux voyageurs vers l'Ouest, la nouvelle annexe comprenant les salles d'attente et devant, par la suite, faire partie d'un bâtiment aux voyageurs neuf.

5^o Construction d'un bâtiment neuf pour la poste et le service de la gare, à l'Est du bâtiment principal.

6^o Installation de nouveaux dépôts de charbon plus vastes, avec voies de service, et construction d'un château-d'eau de 200 m³ à proximité des remises actuelles aux locomotives.

7^o Nouvelles installations du service des marchandises loco, savoir à l'amont des voies directes, au Treyblanc, pour les bestiaux, et à l'aval, en Jurigoz, pour les longs bois et les gros matériaux.

8^o Complètement de la gare aux marchandises de la Rasude par la construction de nouvelles halles plus spacieuses et par une meilleure installation des services de la grande vitesse et du détail.

9^o Création d'un passage inférieur à l'Ouest de la gare pour le chemin des Epinettes, actuellement avenue William Fraisse, avec suppression éventuelle du passage inférieur du chemin de Mont-Riond.

10^o Création d'un passage public à piétons sous les voies, à l'Est du bâtiment aux voyageurs, à côté du passage souterrain aux voyageurs.

11^o Reconstruction et élargissement du passage inférieur de la route d'Ouchy, actuellement avenue d'Ouchy.

Ce projet ayant été approuvé avec des réserves par le Département fédéral, les travaux suivants furent entrepris :

Les installations du service des marchandises au Treyblanc et en Jurigoz.

Le mur de soutènement formant la limite Sud de la gare aux voyageurs.

Le passage inférieur de l'avenue William Fraisse.

La reconstruction du passage inférieur de l'avenue d'Ouchy.

Ces travaux ont été terminés en partie avant, en partie après la reprise des chemins de fer du Jura-Simplon par la Confédération.

La Compagnie Jura-Simplon remania son projet d'extension, pour tenir compte des réserves formulées, et le soumit de nouveau le 17 février 1903 au Département fédéral des chemins de fer.

Sur ces entrefaites, les chemins de fer du Jura-Simplon ayant été rachetés par la Confédération, le Département invita la Direction générale des Chemins de fer fédéraux à lui présenter un nouveau projet, complété, de façon à arrêter dans tous ses détails la transformation de la gare, et cela avant la mise en chantier des travaux.

Le projet qui résulte de cette étude (pl. 2) ne comporte pas l'agrandissement du bâtiment aux voyageurs au moyen d'une annexe, qui aurait été plus tard englobée dans un édifice neuf, mais prévoit tout de suite la réfection complète du bâtiment aux voyageurs; celui-ci renfermera, à côté des locaux destinés au service des voyageurs et des bagages, et de ceux du télégraphe (à l'entresol), les bureaux pour le service d'expédition des trains, et des appartements au premier étage. D'autres locaux de service seront installés dans une aile spéciale, prévue à l'Est du bâtiment aux voyageurs.

Les Chemins de fer fédéraux estiment que le service des marchandises loco est suffisamment assuré pour nombre d'années, par les nouvelles installations du Treyblanc et de Jurigoz et par les transformations qui sont en cours d'exécution à la Rasude. L'achat qui a été fait de la grande propriété de la Retraite permettra du reste d'établir de nouvelles voies de garage, ou d'autres installations, à l'extrémité Est de la gare, entre les lignes de Berne et du Simplon. Le transfert de la gare aux marchandises dans la vallée du Flon, entre Lausanne et Renens, peut donc sans inconvénient être remis à plus tard, d'autant plus que l'existence des installations actuelles est liée à de nombreux intérêts particuliers et que le déplacement de celles-ci ne saurait aboutir à brève échéance.

Le projet prévoit que le service postal de la gare, qui a besoin de 600 m² de surface, sera logé dans un bâtiment spécial, à construire à l'Ouest du buffet et en bordure de l'avenue William Fraisse. Ce bâtiment contiendra aussi un bureau succursale; un tunnel le reliera aux quais intermédiaires.

La demande de la ville de Lausanne touchant le prolongement de l'avenue Tissot à l'Ouest de l'avenue d'Ouchy, jusque devant le bâtiment aux voyageurs, n'a pas pu être prise en considération, car les abords de la halle aux marchandises et des

voies de chargement, ainsi que la cour aux marchandises, sont déjà très encombrés et ne peuvent pas être ouverts à la circulation du public.

Le projet prévoit encore la construction, à l'Est de la rotonde existante, de deux nouvelles remises aux locomotives, de 30 places au total, avec les locaux nécessaires pour magasins et ateliers. Les autorités cantonales et municipales avaient demandé que l'on éloignât tout le dépôt du périmètre de la ville, ou qu'on le relégât tout au moins de plusieurs centaines de mètres à l'Ouest. Il n'a pas pu être tenu compte de ce désir, car le service exige, pour des raisons de simplicité et d'économie, que le dépôt soit proche de la gare. Dans une variante du projet, les nouvelles remises seraient placées 400 m. plus à l'Ouest environ, près du chemin de Villard, mais la dépense supplémentaire est de ce chef de Fr. 630 000 au moins; elle a fait écarter cette solution.

La création d'un passage supérieur pour le chemin de Villard doit encore faire l'objet d'une entente avec la ville de Lausanne.

Le projet définitif des Chemins de fer fédéraux diffère encore de celui du Jura-Simplon sur les points suivants: il prévoit 7 voies aux voyageurs au lieu de 6, le dernier quai, élargi, pouvant desservir des voies des deux côtés; le buffet sera agrandi; les quais, au lieu d'être protégés par des marquises, seront recouverts de halles de 180 m. de longueur; le passage supérieur de la route de Montbrillant, derrière le Treyblanc, sera reconstruit et le passage inférieur du chemin de Mont-Riond maintenu et prolongé.

La distribution en plan du bâtiment aux voyageurs a présenté de sérieuses difficultés, la longueur du bâtiment étant limitée, ainsi que sa profondeur, par les dimensions des quais et de la cour; cette dernière mesurera 36 m. de largeur devant le corps central et 40 devant les ailes. La démolition de l'hôtel Terminus, propriété des Chemins de fer fédéraux, qui était proposée par les autorités municipales, n'a pu être prise en considération, en raison de la perte considérable qu'elle entraînerait.

Un plan sommaire de la disposition de la gare, précédemment élaboré pour permettre la mise en chantier immédiate des travaux de réfection des quais, en vue de l'ouverture du Simplon, a été approuvé le 1^{er} février 1905.

De 1897 à fin 1902, la Compagnie du Jura-Simplon a dépensé Fr. 1 408 040 pour les travaux actuellement achevés; les Chemins de fer fédéraux ont dépensé dès lors, et jusqu'à fin 1904, Fr. 1 213 660. Le devis total du nouveau projet s'élève à Fr. 10 050 000, soit à Fr. 5 550 000 de plus que le devis du projet de 1900; dans cette somme n'est pas comprise une subvention de Fr. 100 000 de la ville de Lausanne pour l'amélioration des voies de communication.

Nous avons relaté, dans notre numéro du 25 janvier 1906¹, que le Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux avait approuvé, dans sa séance du 29 décembre 1905, les projets pour la transformation de la gare de Lausanne et pour l'extension de celle de Renens, qui en est la conséquence.

Tunnel du Ricken.

Bulletin mensuel des travaux. (Extrait). — Janvier 1906.

Galerie de base.

		Côté Sud Kaltbrunn	Côté Nord Wattwil	Total
Longueur à fin décembre 1905.	»	2284,0	3013,9	5297,9
Progrès mensuel à la main.	»	107,0	123,3	230,3

Longueur à fin janvier 1906.	m.	2391,0	3137,2	5528,2
% de la longueur du tunnel.		27,8	36,4	64,2

Perforation à la main:

Progrès moyen par jour.	m.	3,69	4,11	—
Progrès maximum par jour.	»	7,8	7,1	—

Températures (maxima,

mesurées pendant la ventilation).

De la roche, à l'avancement (Degrés C.)	19,5	18,0	—
De l'air,	18,6	20,0	—

Venues d'eau (lit. p. sec.)	27,0	1,8	—
-----------------------------	------	-----	---

Renseignements divers.

Côté Sud. — Des 107 m. de galerie de direction percés en janvier, 86 l'ont été dans la marne et 21 dans le grès calcaire. Aux km. 2,297 et 2,305 à partir du portail, des sources de 2,5 et 1 litres par seconde ont été rencontrées. Cube total excavé: 66 570 m³, soit le 22,2 %. La canalisation pour la ventilation a été prolongée jusqu'au km. 1,770.

Côté Nord. — La galerie d'avancement a rencontré de puissantes couches de marne (54 m.) et de grès (69 m.); la roche est sèche à l'avancement. La galerie de faite inférieure a été prolongée jusqu'à 1302 m. du portail. Cube excavé: 55 380 m³, soit le 18,5 %. Deux conduites d'eau ont été posées dans le tunnel, en y descendant par la galerie inclinée, l'une amenant l'eau pour la fabrication du mortier, l'autre pour l'alimentation des locomotives. La canalisation de 80 cm. pour la ventilation a été prolongée jusqu'à 1022 m. du portail.

Laboratoire fédéral d'essai des combustibles.

A la date du 21 août 1903, un certain nombre d'entreprises suisses de transport et de sociétés industrielles suisses avaient adressé au Conseil fédéral une pétition exprimant le désir que le laboratoire thermo-chimique, qui forme jusqu'à présent une partie des laboratoires d'électro-chimie et de chimie-physique de l'Ecole polytechnique fédérale, soit complété par un établissement fédéral d'essai des combustibles¹.

La pétition était signée par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux, l'Union des entreprises suisses de transport pour l'achat des charbons, la Direction de la Compagnie du Gothard, la Société suisse des constructeurs de machines, la Société suisse de propriétaires de chaudières à vapeur, la Société suisse des gaziers et hydrauliciens, l'Association suisse des électriciens, l'Union suisse du commerce et de l'industrie, la Société suisse des ingénieurs et des architectes et l'Association des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

Comme motifs à l'appui de leur demande, les pétitionnaires avaient fait valoir que, chaque année, la Suisse paie à l'étranger de 60 à 70 millions de francs pour des charbons de toute sorte, dont la qualité dépend principalement du pouvoir calorifique. C'est pourquoi notre pays a tout intérêt à posséder un établissement de contrôle organisé pour pouvoir indiquer aux consommateurs s'ils ont reçu en combustible l'équivalent de leur argent. Pour atteindre sûrement ce but, il est nécessaire que les analyses soient faites dans un laboratoire central, dirigé par un expert compétent, et que tous les résultats de ces analyses soient consignés systématiquement et portés à la connaissance des intéressés par des publications périodiques.

Se fondant sur les considérations ci-dessus, le Conseil fédéral, dans sa séance du 30 janvier 1906, a adopté, sur le rapport

¹ Page 23.

¹ Voir N° du 10 février 1904, page 118.

de son Département de l'Intérieur, les propositions ci-après du Conseil de l'Ecole polytechnique, savoir :

1^o Les laboratoires pour les essais de combustibles, actuellement d'un caractère privé et installés jusqu'ici dans le bâtiment de chimie,*seront transformés en un établissement officiel provisoire, et agrandis dans la mesure du possible, pour une durée de quatre à six ans. Cet établissement s'occupera de l'analyse des matières combustibles employées en Suisse et sera aménagé en conséquence pour les essais chimiques, ainsi que pour la détermination de la puissance calorifique des combustibles, et, s'il s'agit de briquettes, de leur degré de consistance. Le président du Conseil de l'Ecole présentera plus tard ses propositions au Conseil fédéral au sujet des locaux.

2^o Le Conseil fédéral reconnaît qu'un établissement de ce genre devrait déjà maintenant être rattaché à la station fédérale pour l'essai des matériaux de construction, si le manque de place qui se fait sentir dans cette station ne forçait pas à laisser provisoirement cet établissement dans les salles actuelles du bâtiment de chimie.

3^o En attendant, l'institution ne sera pas utilisée pour l'enseignement.

4^o La direction de l'établissement sera aussi confiée, à l'avenir, à M. le professeur Constam, sous la surveillance du Conseil de l'Ecole polytechnique ou d'une commission à instituer par ce conseil.

5^o Les dépenses courantes de l'établissement seront compensées par les recettes, sans grever le budget de l'Ecole.

6^o Il sera édicté un règlement sur l'organisation de cet établissement-annexe provisoire.

INFORMATIONS

Chemin de fer électrique Versoix-Divonne-les-Bains. — Par message du 5 janvier 1906, le Conseil fédéral propose à l'Assemblée fédérale d'accorder à un comité d'initiative, agissant pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer électrique sur route de Versoix (gare des Chemins de fer fédéraux) à la frontière française dans la direction de Divonne-les-Bains. Ce comité d'initiative est composé de MM. J.-E. Dунанд, ingénieur, H. Boveyron, banquier, G. Fazy, avocat, L. Grasset, entrepreneur, V.-E. Schneider, agent d'assurances, tous à Genève, et de M. Fr. Estier, minotier, à Sauvigny.

La ligne sera construite à une seule voie, avec 1 m. d'écartement des rails, et exploitée à l'électricité. Elle partira de Versoix (gare des Chemins de fer fédéraux), suivra l'allée des Tilleuls dans toute sa longueur, puis tournera à gauche sur la route de Sauvigny, qu'elle empruntera jusqu'à la frontière française, au pont de Sauvigny sur la Versoix. La longueur de cette section est de 5243 m.; la longueur totale de la ligne Versoix-Divonne est de 12430 m. Le rayon minimum des courbes sera de 30 m., une seule courbe exceptée, avec un rayon de 25 m. Les déclivités seront en général inférieures à 5‰, sauf deux rampes de 70 et 40 m. où elles atteindront 5,1 et 6,1‰. L'unique ouvrage d'art consistera dans l'élargissement du pont de Sauvigny. Le devis estimatif de la ligne est de 950 000 fr.

Chemin de fer Zoug-Schönegg-Zugerberg. — Dans sa séance du 9 janvier 1906, le Conseil fédéral a approuvé la justification financière, au montant de Fr. 700 000, que lui a présenté le Conseil d'administration du chemin de fer Zoug-Schönegg-Zugerberg (ligne de montagne, en partie sur route). Dans sa séance

du 23 janvier 1906, il a approuvé, sous quelques réserves, le projet général de construction.

Chemin de fer du Wynenthal. — Dans sa séance du 26 janvier 1906, le Conseil fédéral a approuvé, sous quelques réserves, le projet de construction de la section initiale Aarau-Gais (km. 0-0,600) de ce chemin de fer.

Chemin de fer Ramsei-Sumiswald-Huttwil. — Le Conseil fédéral a approuvé, dans sa séance du 20 février 1906, la justification financière de ce chemin de fer, au montant de Fr. 3 108 500.

Chemin de fer St-Moritz-village-St-Moritz-les-bains. — Le délai fixé par l'arrêté fédéral du 19 décembre 1902 étendant la concession du chemin de fer électrique St-Moritz-village-St-Moritz-les-bains aux tronçons allant du village à la gare de St-Moritz (chemins de fer rhétiens) et de cette gare aux bains, en longeant le lac, délai donné pour la présentation des documents techniques et financiers des nouveaux tronçons, ainsi que des statuts révisés de la Société, est de nouveau prolongé d'une année, soit jusqu'au 19 décembre 1906.

Chemin de fer Anet-Landeron. — Le délai fixé dans la concession d'un chemin de fer régional à voie normale d'Anet au Landeron ou à la Neuveville par Cerlier, du 29 juin 1899, pour la présentation des documents techniques et financiers prescrits, ainsi que des statuts de la Société, délai déjà prolongé par arrêté du Conseil fédéral du 10 août 1905, est de nouveau prolongé d'une année, soit jusqu'au 29 décembre 1906.

Funiculaire électrique Cassarate-Mont Bré. — Le délai fixé dans la concession de ce funiculaire, du 31 mars 1905, pour la présentation des documents techniques et financiers prescrits pour la section Cassarate-Suvigliana, ainsi que des statuts de la Société, est prolongé d'une année, soit jusqu'au 1^{er} mai 1907.

Hôtel des postes de La Chaux-de-Fonds. — Par message du 27 février 1906, le Conseil fédéral demande à l'Assemblée fédérale de voter un crédit de Fr. 1 950 000 pour la construction d'un hôtel des postes et des télégraphes à La Chaux-de-Fonds. Nous avons publié précédemment les résultats du concours ouvert pour les plans de ce bâtiment¹. Le projet qui a été adopté pour l'exécution est celui de MM. Fulpius et Duval, architectes, à Genève, auxquels avait été attribué le premier prix. Suivant le devis détaillé, le coût de la construction serait de Fr. 38.50 par m³; ce chiffre, assez élevé, résulte des conditions spéciales, climatiques et économiques, que doivent subir les travaux de construction à l'altitude de La Chaux-de-Fonds. Les travaux commenceront cet été et seront terminés à fin 1908.

Exposition internationale des industries textiles à Tourcoing en 1906. — De mai à septembre 1906 sera ouverte à Tourcoing une exposition internationale des industries textiles. Une section y sera consacrée à la petite industrie et à l'industrie à domicile, alimentée par une distribution d'énergie électrique, telle qu'elle est pratiquée dans les régions de Lyon et de St-Etienne, où elle a donné de fort bons résultats.

BIBLIOGRAPHIE

Les procédés techniques et chimiques d'utilisation des eaux pour l'irrigation, l'industrie et l'alimentation urbaine d'eau potable, avec application des méthodes les plus récentes, particulière-

¹ Voir N° du 25 mars 1905, page 87, et suivants.

ment appropriées aux conditions spéciales de l'Égypte, par E. Stöffler, ingénieur à Zurich et Alexandrie. Zurich 1906. Une brochure in-8° de 118 pages et 8 planches.

Traité de mécanique élémentaire, limité aux matières du programme de l'Université pour les classes spéciales (1904) et adopté en 1905 pour le concours d'admission à l'Ecole centrale, par Al. Gouilly, ingénieur des arts et manufactures. Paris et Genève 1905. 1 vol. in-8° de 204 pages.

SOCIÉTÉS

Société fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes.

Séance du 1^{er} février 1906.

Présidence de M. Gremaud, ingénieur cantonal, président. Liquidation de nombreuses affaires administratives.

Une Commission est nommée pour la célébration du 25^{me} anniversaire de la Société.

On donne lecture d'un intéressant article, paru dans le N° 27 (1, II, 06) du journal « *La Revue* » de Lausanne, sur la discussion des voies d'accès au Simplon, au Grand Conseil bernois.

Le Président rend les membres attentifs à un article paru dans la « *Schweizerische Bauzeitung* » sur une nouvelle méthode de fondation, avec des pieux en béton armé. (« Ueber neuere Fundierungsmethoden mit Betonpfählen. »)

M. Gremaud, président, parle ensuite de la correction du Stalden, à Fribourg, et expose les projets exécutés en 1894.

Séance du 16 février 1906.

Présidence de M. Gremaud, ingénieur cantonal, président. Liquidation d'affaires administratives.

Le Président communique aux architectes fribourgeois le programme relatif au septième Congrès international des architectes, qui se réunira à Londres. Les architectes de la Section qui veulent prendre part à ce Congrès sont priés de s'annoncer jusqu'à fin avril à M. le Prof.-Dr Bluntschli, Zurich II.

Il est donné connaissance de la circulaire du Comité central aux sections relative aux propositions tendant à modifier les principes adoptés pour les concours de projets d'architecture.

On discute et on adopte ensuite les propositions du Comité central, moyennant les observations suivantes, qui seront communiquées au dit Comité, savoir :

1° Que tous les projets non primés soient retournés à leurs auteurs.

2° Que dans le programme de concours le mode de cubage des bâtiments soit précisé afin qu'il serve de règle.

Le Président donne ensuite connaissance d'une autre circulaire du Comité central aux sections, relative aux conditions générales pour la mise au concours, soumission, cahier des charges, adjudication et méthode de métrage.

Une Commission a été nommée pour étudier cette question et faire rapport à une prochaine séance.

On délègue à la réunion des sections de la Société suisse où ces questions seront discutées, MM. Gremaud, ingénieur cantonal, président, et Broillet, architecte, vice-président.

M. Gremaud, président, parle de l'escalier caractéristique de l'Eglise de Bulle et produit le projet de cet escalier, élaboré en 1864 par M. Lendi, architecte. Cette intéressante communication fera l'objet d'un article spécial dans le *Bulletin*.

Le Président se proposait de faire une communication sur le projet d'assainissement de la ville de Romont ; n'ayant pas obtenu le dossier de cette affaire, il se borne pour cette fois à donner connaissance, sur le même sujet, d'un programme d'instruction des projets d'égoûts (Voir 10^{me} cahier des *Annales des ponts et chaussées*, II^{me} partie, octobre 1905).

M. Gremaud rend l'assemblée attentive à l'article de M. le Professeur-Dr H. Dufour sur les questions d'acoustique pratique, publié dans le « *Bulletin* » du 25 décembre 1903, page 389. Il remarque à ce propos que la molasse transmet bien les sons, et qu'il serait intéressant de faire des expériences à ce sujet.

Société tessinoise des ingénieurs et des architectes.

XXX^e assemblée.

La Société a tenu sa XXX^e assemblée à Locarno, le 18 février dernier, dans la Salle du Conseil communal ; nombreuse assistance, plus de 60 membres étant présents. M. Balli, syndic de Locarno, puis le président de la Société, M. Ferri, ingénieur, directeur du Lycée cantonal, prennent la parole pour les discours d'ouverture. Le vice-président-caissier-secrétaire, M. Galli, ingénieur et vice-syndic de Lugano, donne lecture du procès-verbal de la dernière séance ; M. l'ingénieur don Francesco Riva présente ensuite le rapport de la commission de vérification des comptes ; l'un et l'autre sont approuvés.

L'assemblée se lève pour honorer la mémoire des membres défunts, puis il est procédé à l'admission de nombreux nouveaux membres.

Le règlement ne permettant pas d'admettre dans la Société des membres qui ne sont pas ingénieurs ou techniciens, soit du fait de leurs titres, soit du fait de leur profession, M. Fulg. Bonzanigo, ingénieur, propose que l'assemblée témoigne par ses applaudissements sa reconnaissance à M. le conseiller national Bolla pour son activité persévérante et fructueuse dans l'étude de l'importante question de la Greina, qui incombe à l'heure actuelle au canton du Tessin. Adopté.

L'assemblée complète la commission pour les cahiers des charges et les prix d'unité en nommant président de celle-ci M. P. Demarchi, ingénieur en chef du IV^e arrondissement. M. l'ingénieur Giovanni Rusca rend compte de l'assemblée de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, à Zurich. Il demande s'il ne serait pas indiqué d'inviter la Société à se réunir dans le canton du Tessin en 1909, cette date étant celle du 25^e anniversaire de la fondation de la Société tessinoise. Cette question est transmise au nouveau comité pour étude. Les délégués actuels de la section tessinoise à l'assemblée de la Société suisse sont confirmés.

Passant à la nomination du nouveau Comité, le Président en fonction fait observer que c'est à Bellinzone que revient l'honneur et la charge de fournir celui-ci. M. Fulg. Bonzanigo ne comprend pas pourquoi l'on argumente toujours au Tessin, et particulièrement parmi les ingénieurs, de questions de localités et de régions ; grâce au concours des chemins de fer, les principales villes du canton ne sont que des faubourgs d'une grande et unique cité tessinoise. Pourquoi cette cité ne serait-elle pas Faido ou Mendrisio si il s'y trouvait la personnalité indiquée pour la présidence ? Bellinzone renonce au privilège qu'elle pourrait attendre. L'orateur propose donc comme président M. l'ingénieur Giovanni Rusca, sous la direction duquel on a vu naître précédemment un « *Annuaire* » qui a fait hon-