Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **58 (1932)**

Heft 24

PDF erstellt am: **23.05.2024**

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.e-periodica.ch

Exemples de résultats préliminaires obtenus sur des échantillons de matériaux courants.

Nature des matériaux	Epaisseur du panneau essayé cm	Poids spécifique apparent kg : dm³	Fréquences du son p : s	Valeurs de σ $\times 10^{-4}$	Affaiblissement correspondant, en décibels $10 \log_{10}\sigma$
Briques creuses de 6 cm hourdées au plâtre avec un enduit de 1 cm sur chaque face.	8,0	1,2	128	9,6	— 30
			435	4,5	— 34
			768	0,6	— 42
Briques creuses de 8 cm hourdées au plâtre avec un enduit de 1 cm sur chaque face.	10,0	1,2	128	1,85	— 37
			435	0,59	— 42
			768	0,25	— 46
Briques creuses de 8,6 cm avec enduit de plâtre de 0,2 cm sur chaque face.	9,0	1,1	128	6,65	— 32
			435	0,63	— 42
			768	0,16	— 47
Briques pleines avec un enduit de plâtre de 1 cm sur chaque face.	8,0	1,4	128	8,7	— 31
			435	2,3	— 36
			768	0,7	— 42
Briques pleines avec enduit de plâtre de 0,4 cm sur chaque face.	6,8	1,6	128	9,4	— 30
			435	1,7	— 38
			768	1,6	— 38
Béton pour béton armé ; mais sans armature.	4,0	2,3	128	4	— 34
			435	0,26	— 45
			768	0,25	— 46
Béton avec un enduit de plâtre de 1 cm sur chaque face.	6,0	2,1	128	0,84	— 41
			435	0,88	— 41
			768	0,26	— 47
Plâtre ordinaire fraîchement gâché avant dessication.	8,1	1,4	128	4	— 34
			435	1,7	— 38
			768	0,28	— 46
Plâtre ordinaire après dessication à 60° C pendant 48 heures.	8,1	1,0	128	0,54	— 43
			435	2,25	— 37
			768	0,41	— 44
Carreau de plâtre.	6,0	1,2	128	2,9	— 35
			435	1,8	— 37
			768	0,59	— 42
Plâtre gâché clair avec un enduit de plâtre de 1 cm sur chaque face.	8,2	0,8	128	1	— 40
			435	0,26	— 45
			768	1,3	— 39
Carreau de plâtre avec mâchefer spongieux avec enduit de 1 cm sur chaque face.	8,0	1,1	128	3,8	— 34
			435	0,30	— 45
			768	0,25	— 46
Chêne.	2,2	0,70	128	4,2	— 34
			435	4,9	— 33
			768	4	— 34
Bois contreplaqué à trois épaisseurs.	0,4	0,46	128	384	— 14
			435	264	— 16
			768	321	— 15
Bois contreplaqué à cinq épaisseurs.	2,0	0,48	128	106	— 20
			435	126	— 19
			768	41	— 24

CHRONIQUE

Dix millions pour nos routes vaudoises.

C'est un projet extrêmement important que le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil vaudois : une demande de crédit spécial de 10 millions destiné à intensifier les travaux d'amélioration du réseau routier.

La route, fort peu développée il y a un siècle encore, où ne passaient que d'assez rares diligences, paraissait vouloir être détrônée de sa boîteuse royauté par les chemins de fer. Mais (il est à peine besoin d'insister sur ce phénomène moderne qui a eu, peut-être, plus d'influence sur nos mœurs qu'on ne le suppose), la naissance et le développement de l'automobile rendirent à la route une importance énorme. Cette importance ne fait d'ailleurs que s'accroître.

On comptait 32 véhicules à moteur en 1901, trente ans après, en 1931, on en comptait 13 727, ceci pour notre canton seulement. Ces chiffres se passent de commentaires.

Le réseau routier vaudois comporte 2115 km de routes dont 550 km sont pourvus d'un revêtement capable de résister aux efforts de la traction mécanique, tandis que les autres artères ne possèdent que des chaussées macadamisées ordinaires. Sur ces 550 km, 200 seulement sont entièrement adaptés à la circulation automobile. 350 devront être élargis et leur profil modifié, pour l'adapter aux exigences du trafic moderne. Il faudra, en particulier, réduire le bombement exagéré de certaines chaussées pour donner satisfaction aux propriétaires de véhicules attelés par exemple, et permettre une utilisation rationnelle de toute la largeur de la route.

A quelques exceptions près, les fondations de nos routes sont le plus souvent insuffisantes et sont incapables de supporter le lourd trafic actuel.

Jusqu'ici le canton de Vaud a exécuté les améliorations

rendues nécessaires par le développement intense de la circulation automobile, au moyen de crédits mis à sa disposition par le budget annuel.

En 1900, soit à l'époque où la circulation automobile était pour ainsi dire inexistante, notre canton dépensait une somme de 1 682 477 fr., au total, pour l'entretien et l'amélioration de son réseau routier. En 1931, cette dépense s'est élevée à 8 175 593 fr. 50.

Pour adapter les routes à la circulation rapide, il est nécessaire actuellement d'élargir la chaussée, de lui assurer une infrastructure suffisante par un renforcement de sa fondation et un drainage éventuel du sous-sol. Il faut encore corriger le tracé des courbes, donner à celles-ci un dévers convenable et améliorer les conditions de visibilité. Enfin, il faut munir la chaussée d'un revêtement capable de résister au trafic qu'elle aura à supporter.

Tous ces travaux, qui constituent en fait de véritables corrections de routes représentent une somme relativement considérable comme dépenses de premier établissement et que l'on peut évaluer de 70 à 80 000 fr. par kilomètre, suivant qu'il s'agit de routes de 6 ou 7 m de largeur.

L'exécution de semblables travaux ainsi envisagée à l'aide des seuls crédits mis à disposition par le budget annuel, est forcément très limitée. C'est ainsi qu'en 1930 on a pu aménager seulement 40 km de route, ce qui représente à peine le 2 % de la totalité du réseau !

En continuant à travailler avec la même intensité et sans augmenter les crédits budgétaires annuels, il faudra environ vingt ans pour l'amélioration des 800 km de route à rénover. Or, le Département des travaux publics est littéralement harcelé de demandes d'améliorations de voies routières.

En outre, au fur et à mesure que la circulation automobile s'accentue, l'entretien des chaussées en macadam ordinaire devient toujours plus difficile et plus onéreux, et seule l'exécution de revêtements appropriés permettra de réduire par la suite, dans une grande proportion, les frais d'entretien.

Pour toutes ces raisons, et pour d'autres encore, on est arrivé à la conclusion qu'une accélération de la remise en état de notre réseau routier s'impose impérieusement. La plupart des autres cantons suisses l'ont également compris et ont contracté des emprunts spéciaux leur permettant de pousser activement la réfection de leurs routes. Pour ce qui concerne la Suisse occidentale, rappelons que Neuchâtel, qui possède 419 km de routes cantonales, soit le cinquième seulement du réseau vaudois, a contracté, en 1929, un emprunt de 4½ millions. Berne et Fribourg viennent de suivre cet exemple en engageant chacun respectivement une somme de 5 millions.

Les travaux de correction de routes sont à divers points de vue nécessaires et urgents. Au surplus, ils se prêtent généralement fort bien à l'emploi de la main-d'œuvre du pays. Tout nous recommande donc d'en proposer l'exécution, car en augmentant le nombre de ses chantiers publics, l'Etat améliorera ses voies de communication pour le plus grand profit de la nation entière, et il contribuera du même coup à lutter contre le chômage d'une manière intelligente et efficace.

Le Conseil d'Etat estime que le montant de ce crédit spécial devrait être fixé à 10 millions et que les travaux à exécuter au moyen de cette somme pourraient être répartis sur cinq années. A l'expiration de ce délai, la dépense de 10 millions devrait être amortie en vingt ans, de 1938 à 1957, par des annuités de 735 710 fr. dont 684 810 fr. à la charge de l'Etat et 50 000 fr. à celle des Communes.

L'intérêt du capital engagé, ainsi que son amortissement, seront prélevés chaque année au budget ordinaire du Département des travaux publics.

Pour couvrir cette dépense supplémentaire, on pourra affecter une partie de l'impôt sur les véhicules à moteur et de la part du canton aux droits sur la benzine ; cela pourra se faire d'autant plus facilement que les travaux exécutés au moyen du crédit spécial auront pour conséquence certaine une diminution des frais du réseau routier.

Sous le régime de la loi actuelle sur les routes, les communes sont tenues de participer pour le 30 % aux dépenses de l'Etat ; sur la dépense spéciale de 10 millions proposée, l'ensemble des Communes du canton aurait donc à supporter une somme de 3 millions de francs.

Or, le Conseil d'Etat soumet actuellement au Grand Conseil un projet de révision de la loi sur les routes qui prévoit entr'autres de ramener la participation des Communes au 10 % des dépenses de l'Etat. Si, comme nous l'espérons, le Grand Conseil partage la manière de voir du Conseil d'Etat à cet égard, la participation de l'ensemble des Communes aux frais des travaux exécutés au moyen du crédit spécial de 10 millions de francs sera ramenée à 1 million de francs.

D'après le plan financier, le remboursement de la part des Communes s'effectuerait en vingt annuités de 50 000 fr., dès et y compris 1938, l'Etat, pour soulager les Communes, prenant entièrement à sa charge les frais d'intérêt du capital engagé.

Tels sont les principaux points de l'exposé des motifs du Conseil d'Etat qui, dans le même projet de décret, demande à être autorisé à contracter un emprunt de 10 millions de francs, sous la forme, aux conditions et à l'époque qu'il jugera les plus opportunes.

Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

Mardi 8 novembre, la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes a tenu séance au Buffet de la gare de Lausanne. Il a été donné connaissance des comptes de la récente 53e assemblée générale de la S. I. A., comptes qui bouclent d'une façon satisfaisante.

La Société vaudoise s'est déclarée prête à aider de ses deniers l'impression de cours écrits pour les apprentis du bâtiment, qui éprouvent quelque peine à prendre les notes nécessaires à leur instruction.

On cherchera à faire venir à Lausanne, avec l'appui des autorités, l'exposition itinérante des bâtiments scolaires.

La question de la participation des employés d'architectes aux concours publics a été soulevée et son étude sera reprise.

M. Gabella, ingénieur, parlant des séries de prix du bâtiment, a insisté sur le fait qu'il y aurait avantage à ce que les séries de prix des architectes et des entrepreneurs ne constituent qu'une seule publication.

On entendit, ensuite, un exposé de M. Schwarz, ingénieur en chef du Service des améliorations foncières du canton de Vaud, sur la profession de géomètre et les programmes des écoles de Zurich et de Lausanne.

Il y a en Suisse 660 géomètres, dont 270 seulement exercent leur profession. L'orateur, entre autres renseignements très intéressants, releva que les géomètres sont assurés d'avoir du travail pendant un demi-siècle en tous cas, par suite des travaux de mensuration entrepris dans toute la Suisse, travaux qui doivent être terminés en 1976 et dont le cinquième seulement est exécuté.

M. Schwarz rappelle toutes les satisfactions que les géomètres peuvent rencontrer dans leur profession et signala que la baisse de la fréquentation des écoles de géomètres fait prévoir que ceux-ci seront peut-être prochainement en nombre plutôt limité.

A Lausanne : L'élargissement de la rue du Grand-Chêne.

Voilà bientôt cinquante ans que les Lausannois demandent à grands cris la suppression de l'étranglement de la rue du Grand-Chêne, qui, à sa partie inférieure, constitue une sorte de boyau entravant la circulation, gênant la perspective que l'on pourrait avoir de Montbenon sur St-François et l'avenue Benjamin Constant, et bouclant la ville de ce côté mieux que ne le saurait faire une porte de l'ancien régime.

On savait depuis longtemps que des pourparlers avaient lieu entre les autorités et les intéressés. Ils viennent fort heureusement d'aboutir, et on a tout lieu de croire qu'au moment où ces lignes paraîtront, le Conseil communal de Lausanne aura ratifié la convention que lui soumet la Municidalité, par le canal de M. L. Bourgeois, Directeur des finances.

Le terrain n'est pas très bon marché, aux environs immédiats de la place St-François : 2200 fr. le m² ! Que n'y ai-je un joli petit coin de jardin ! Candide lui-même, qui finit par comprendre que la meilleure des philosophies consistait à en cultiver un, l'aurait vendu dans d'aussi avantageuses conditions !

A l'angle des rues du Grand-Chêne et du Petit-Chêne, une société construira un vaste immeuble et rétrocédera à la ville une parcelle de 206 m², pour la somme de 453 200 fr.

A cette somme viendront s'ajouter trente mille francs pour frais de voirie.

Par contre, les propriétaires voisins, dans un geste généreux, fournissent à la Commune des subventions pour un total de 119 000 fr. Au total, l'opération coûtera donc 334 200 fr.

Elle vaut certainement cela. Elle est même avantageuse si l'on songe que l'élargissement du bas de la rue du Valentin, plus considérable il est vrai au point de vue des travaux, occasionna une dépense dépassant de beaucoup le demi-million.

La transformation de la gare de Zurich.

On va dépenser 560 000 fr. pour la transformation provisoire de la gare principale de Zurich. Les travaux sont rendus nécessaires car d'une part la situation actuelle ne peut plus durer, et d'autre part le problème de l'aménagement définitif ne peut pas encore être résolu.

Le projet qui va être réalisé rapprochera du quai transversal, autant que possible les guichets, la consigne des bagages, les cadres des affiches-horaires et les salles d'attente de 3e classe.

Un nouveau crédit d'un million pour lutter contre le chômage dans le canton de Vaud.

Durant la période du 1er octobre 1931 au 1er octobre 1932, le canton de Vaud a dépensé pour lutter contre le chômage : 281 000 fr. pour l'assurance chômage, 217 000 fr. pour chantiers de chômage et aide aux industries, 105 000 fr. pour subsides divers, 60 000 fr. pour aide directe aux familles de chômeurs indigents.

Le Conseil d'Etat se propose de poursuivre comme suit son action de lutte contre le chômage et ses conséquences, durant la période 1932-33.

1. Il s'efforcera d'intensifier encore les mesures déjà prises pour protéger la main-d'œuvre indigène et faciliter la réadaptation de chômeurs et chômeuses à d'autres professions. L'organisation en vue de placement agricole et viticole sera développée d'entente avec la Chambre vaudoise d'agriculture et l'Office cantonal de placement.

2. Les subsides actuels à l'assurance-chômage seront maintenus, sous réserve de l'augmentation prévue en cas de prolongation d'indemnisation de 90 à 150 jours. Dépense envisagée pour l'assurance-chômage : 400 000 fr.

3. Les subsides en faveur des chantiers de chômage seront augmentés du fait qu'ils porteront sur le coût du travail de tous les chômeurs occupés et non plus seulement des chômeurs des industries atteintes particulièrement par la crise. Dépense prévue pour faciliter la création des occasions de travail : 400 000 fr.

4. Le Conseil d'Etat prévoit qu'il pourra allouer des allocations de crise, secours aux chômeurs dans le besoin, des subsides aux cuisines pour chômeurs, etc.

Une partie de ces allocations et secours pourront être remis en nature. Des dispositions seront prises pour éviter des abus. Dépense prévue : 200 000 fr.

J. Peitrequin.

Autarchie.

Voilà un terme dont les économistes, professionnels et amateurs, usent, sans toujours se soucier de le définir. Ainsi dans les « conclusions » de son étude, d'ailleurs riche en aperçus originaux [1], sur « Les explications de la crise économique actuelle », parue dans la « Revue générale d'électricité » du 5 novembre courant, M. Maurice Lacoin opine que « le rétablissement de l'Europe doit être prévu en deux phases. La première phase comporte le repliement de l'économie des différents pays sur eux-mêmes, en une sorte *d'autarchie* qui permettra de développer les marchés intérieurs ». La même thèse avait été soutenue par l'illustre économiste Werner Sombart, au cours d'une conférence sur « Die Zukunft des Kapitalismus », faite le 29 février 1932. Après avoir critiqué les acceptions extensives et fantaisistes qui sont données au concept d'« autarchie », M. Sombart dit que, « d'un point de vue objectif, il qualifie d'*autarchique* (autark) une collectivité dont l'existence n'est pas conditionnée par la nécessité de commercer avec d'autres collectivités étrangères, mais qui importe et exporte comme il lui plaît. C'est dans cet heureux état de saine et raisonnable autarchie que se trouvaient les économies des peuples de l'Europe occidentale, il y a une centaine d'années ».

A cette première phase, de caractère autarchique, les prévisions de M. Lacoin font succéder une seconde phase qui « consistera en une reprise des échanges internationaux par abaissement des barrières douanières. Elle ne peut intervenir qu'une fois que l'équilibre intérieur sera rétabli dans un nombre suffisant de pays. La menace économique de la Russie est, d'ailleurs, de nature à reculer encore le début de cette phase. Tant que cette seconde phase ne sera pas rendue possible par l'achèvement de la première, il faudrait se borner, dans le domaine international, à des mesures sommaires permettant d'éviter les dangers les plus graves et à circonscrire les dommages déjà existants. On devra surtout maintenir certains échanges indispensables et éviter les chutes des monnaies.

» Comme, d'ailleurs, la première phase de rétablissement de l'équilibre peut être déjà longue, il est possible qu'il survienne, au cours de cette période, des événements politiques assez graves pour introduire des forces nouvelles changeant l'équilibre futur, de sorte qu'il paraît tout à fait prématuré de faire, dès à présent, des prévisions précises au sujet de l'état d'équilibre économique international auquel aboutira la deuxième phase.

» Il semble d'ailleurs que beaucoup des contradictions entre les opinions des économistes au sujet de la crise tiennent précisément à ce que ceux-ci ne tiennent pas compte de la durée des phénomènes et prétendent guérir des maladies à évolution lente par un remède rapide ou, inversement, soigner des maladies de courte durée avec des traitements à longue échéance. L'évolution économique et sociale et celle de l'humanité se sont toujours présentées au cours des âges avec des alternances de périodes de prospérité et de haute culture ou des périodes de misère et de troubles économiques ou sociaux. On ne saurait donc étudier avec méthode la crise actuelle et les remèdes qu'on lui propose sans voir comment elle peut se rattacher à ces vagues de longueur variable qui ont jalonné la marche de l'humanité. »

[1] Notamment son essai de conception des « crises comme phénomènes de changement d'équilibre se caractérisant par la différence existant entre l'équilibre antérieur à la crise et celui qui la suit... La plupart des économistes, observe M. Lacoin, semblent, au contraire, considérer que la crise cyclique est un phénomène qui, lorsqu'il est passé, laisse le monde économique dans un état identique à celui qui précédait la crise ».

Répercussion de la crise sur l'industrie de la force motrice.

On nous écrit :

Les derniers rapports annuels des grandes entreprises industrielles contiennent d'intéressants renseignements sur les répercussions, en partie inattendues, de la crise sur notre vie économique. Ainsi, il ressort des comptes rendus du « Schweiz. Wasserwirtschaftsverband » et de la « Banque pour Entreprises électriques » que, contrairement à l'opinion généralement admise, les centrales thermiques se sont, au point de vue économique, adaptées plus facilement à la diminution de la production de courant causée par la crise, que les centrales hydrauliques. Ceci est motivé par la grande différence des frais d'installation : les centrales avec moteurs à combustion interne, par exemple, ne coûtent, par kilowatt installé, qu'environ un tiers des usines hydrauliques ; le capital engagé pour leur installation est par conséquent sensiblement moindre. D'autre part, le fait que la consommation de combustible du moteur Diesel, par exemple, diminue presque dans la même proportion que la production est un autre facteur qui favorise son rendement économique. Au contraire, les frais de l'usine hydraulique restent les mêmes, malgré la régression de la production, ce qui se répercute défavorablement sur son

rendement économique, dans les conditions actuelles. Il est également intéressant de constater qu'il est possible aujourd'hui, semble-t-il, d'extraire de l'huile combustible du charbon.

Pour relever, d'autre part, la consommation d'énergie électrique on recommande aux entreprises intéressées d'introduire et de répandre de nouveaux modes d'application de l'électricité. Dans ce but, l'industrie hôtelière, par exemple — et particulièrement les stations climatériques éloignées — doit être stimulée, par des tarifs appropriés, à recourir davantage à l'électricité pour la préparation de l'eau chaude. Le consommateur aura donc prochainement la possibilité de faire des contrats avantageux pour la fourniture de courant électrique et d'acquérir des chaudières électriques pour la production de vapeur de chauffage et d'eau chaude, en profitant des bas prix actuels. Le service à l'électricité est plus propre, n'exige pas de soins spéciaux et, avec des tarifs avantageux, il est également beaucoup plus économique.

Notre industrie qui, même lorsque la crise aura diminué d'intensité, ne pourra être en mesure de soutenir la concurrence qu'au prix des plus grands efforts, fera bien de ne pas mépriser ces suggestions des grandes entreprises de force motrice, et, dans les limites du possible, d'agir en conséquence.

CORRESPONDANCE

Mesure du degré de siccité des bois.

Nous avons reçu de la Société anonyme des produits électrotechniques Siemens *une lettre dont nous reproduisons les passages suivants :*

Nous avons lu dans le numéro du 29 octobre 1932 du *Bulletin technique de la Suisse romande* un fort intéressant article sur une méthode électrique pour le contrôle de la siccité des bois. Peut-être nous permettrez-vous quelques remarques à propos des hygromètres dans lesquels votre correspondant ne semble pas avoir confiance.

En effet jusqu'à ces dernières années, l'hygromètre était plutôt un appareil de laboratoire ; toutefois le développement que la technique des mesures de contrôle thermique a pris ces années précédentes a incité les constructeurs à accorder leur attention à la mesure du degré d'humidité et à donner à l'hygromètre un caractère d'appareil industriel qu'il n'avait pas jusqu'alors.

Le nouvel hygromètre « Siemens » est une de ces constructions ; nous n'avons guère la place ici d'en indiquer les caractéristiques de fonctionnement, il suffit de dire qu'il est basé sur la méthode psychrométrique, et qu'il utilise à cet effet des thermomètres à résistance électrique. Il a été décrit dans le numéro de novembre 1930 de l'édition allemande de la *Revue Siemens*, à l'occasion de sa première présentation. L'appareil comprend l'hygromètre proprement dit, son instrument indicateur qui, étant relié électriquement, peut être placé soit à proximité de l'hygromètre, soit dans tout endroit favorable. La valeur du degré d'humidité peut être enregistrée sur diagramme et enfin, s'il s'agit de maintenir dans un local quelconque une humidité constante, l'indication de l'hygromètre peut servir à l'excitation du régulateur automatique.

Vous trouverez dans le numéro d'octobre 1932 de notre Revue, édition allemande, page 380, un entrefilet relatif à l'emploi du nouvel hygromètre Siemens à séchage des bois.

NÉCROLOGIE

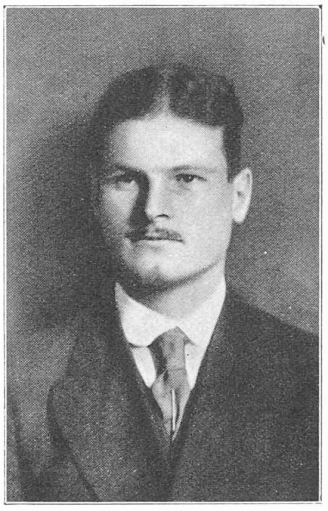
Alfred Cuénod.

Le 4 octobre dernier, on rendait les derniers honneurs à M. Alfred Cuénod-Carey, ingénieur-électricien, décédé subitement en pleine activité.

Originaire de Vevey, il y est né le 9 septembre 1885 et y fit ses premières études. Diplômé de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne en 1911, il travailla en Suisse, en France et en Angleterre.

Il fut particulièrement apprécié à Lyon, au matériel de guerre, par ses qualités de technicien de valeur.

Ces dernières années il s'était entièrement voué à la cause du chauffage au mazout et s'occupait des brûleurs de la maison Cuénod S. A. à Châtelaine-Genève, auxquels il assura un succès marqué par son labeur sans relâche.



Alfred Cuénod

On ne peut que déplorer la perte d'un homme dans la fleur de l'âge et tous les amis qu'il comptait parmi les camarades de l'E. I. L. et de la S. I. A. garderont de lui le souvenir d'un homme de grande droiture et d'une cordialité aimable.

A. H.-D.

SOCIÉTÉS

Société suisse des ingénieurs et des architectes.

Admissions de nouveaux membres.

Par voie de circulation, *du 9 au 26 août 1932*, ont été admis : MM.

Section valaisanne : Burgener, Donato, architecte, Sierre. *Section vaudoise :* Teysseire, Pierre, architecte, Rolle ; Quinzani, Mario, ingénieur civil, Malley/Lausanne ; Viquerat, Charles, ingénieur constructeur, Lausanne. *Section de Zurich :* Strickler, Heinrich, Bau-Ingenieur, Zurich ; Terner, Leopold, Bau-Ingenieur, Zurich ; Thomann, Erwin, prof., Bau-Ingenieur Zurich ; Zehntner, Fritz, Bau-Ingenieur, Zurich.

Par voie de circulation, *du 7 au 20 septembre 1932*, ont été admis :

Section de Berne : Krapf, Albert, Bau-Ingenieur, Berne ; Juillard, Henri, Bau-Ingenieur, Berne. *Section vaudoise :* Rauchenstein, Fritz, ingénieur rural, Lausanne ; Schaltegger, Ernest, ingénieur mécanicien, Lausanne. *Section de Zurich :* Stoffel, Richard, Bau-Ingenieur, Zurich ; Stüssi, Fritz, Dr, Bau-Ingenieur, Zurich ; Schenker, Fritz, Dr, Ingenieur-Chemiker, Zurich ; Brunner, Jakob, Elektro-Ingenieur, Zurich/Oerlikon.

Dans la *séance du 23 septembre 1932*, ont été admis :

Section des cantons primitifs : Ruckli, Robert, Bau-Ingenieur, Lucerne ; Bucher, Werner, Forstingenieur, Lucerne. *Section vaudoise :* Gardel, Alexandre, ingénieur-constructeur, Sion ; Humbert-Droz, Adrien, ingénieur-mécanicien, Vallorbe ; Leu, Charles, ingénieur-chimiste, Bex ; Peitrequin, Pierre, ingénieur civil, Berne ; Wanner, Maurice, ingénieur-électricien, Lausanne. *Section de Schaffhouse :* Eggenschwyler, Richard, Maschinen-Ingenieur, Schaffhouse.

Démission :

Section valaisanne : Perrig, Albert, ingénieur-rural, Martigny-Ville.

Décès :

Section de Bâle : Suter, Rudolf, Architekt, Bâle. *Section de Saint-Gall :* Müller, Alfred, Ingenieur, Saint-Gall. *Section des cantons primitifs :* Müller, Hans, Architekt, Lucerne. *Section d'Argovie :* Schmid, J., Ingenieur, Aarau. *Section de Zurich :*