

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **39 (1913)**

Heft 8

PDF erstellt am: **05.08.2024**

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.

service d'omnibus, mais à tous ceux qui l'utilisent, et le développement actuel de l'automobilisme aura certainement pour effet de provoquer d'une façon générale une amélioration de l'état des routes. On ne peut en effet admettre que le trafic doive se limiter à l'état de la route, mais bien que l'état de la route doit être adapté au trafic.

Comme *conclusion*, l'expérience faite entre Fribourg et Posieux est probante. Elle a démontré la possibilité d'établir avec succès un service d'omnibus à trolley partout où le trafic ne justifie pas l'établissement d'un chemin de fer même à voie étroite et d'intérêt local ou d'un tramway.

Les frais de premier établissement ne sont que d'environ $\frac{1}{3}$ ou $\frac{1}{4}$ de ceux d'un chemin de fer à voie étroite. L'exploitation est meilleur marché également tant que le trafic demeure en dessous d'une certaine limite, particulièrement si l'on tient compte de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux engagés.

Troisième Congrès international du Froid.

Le III^{me} Congrès international du Froid, organisé par l'*Association internationale du Froid*, se réunira cette année aux *Etats-Unis* et durera du 14 au 24 septembre.

L'emploi du temps et le programme élaboré assureront aux congressistes européens qui feront le déplacement un voyage aussi instructif au point de vue technique qu'intéressant à tous les autres points de vue.

Les congressistes doivent se trouver réunis le 14 septembre à *New-York*, pour aller à *Washington* où aura lieu le 15 septembre l'ouverture officielle du Congrès et où les Congressistes étrangers seront présentés au Président des *Etats-Unis*.

Les travaux du Congrès commenceront effectivement à *Chicago*, le 17 septembre, pour durer jusqu'au 24.

La journée du 23 septembre sera employée à une excursion à *Milwaukee* et, durant tout le Congrès, aura lieu une exposition de matériel frigorifique et de conservation des denrées périssables.

Le voyage en sleeping de *New-York* à *Washington* et *Chicago* et retour à *New-York* par les chutes du Niagara sera gratuit pour les membres titulaires du Congrès venant d'Europe.

Les conditions d'admission au Congrès sont les suivantes : les membres titulaires paient une cotisation de 4 dollars ; les membres associés faisant partie de la famille des membres titulaires paient une cotisation de 2 dollars. EXCEPTION : Les Membres de l'*Association internationale du Froid* ne paient qu'une cotisation de 2 dollars pour être inscrits comme membres titulaires du Congrès.

Adresser toutes les adhésions et demandes de renseignements concernant le Congrès au :

Secrétariat de l'*Association internationale du Froid*,
9, Avenue Carnot, PARIS.

NÉCROLOGIE

† Hermann Lavanchy.

Le dimanche 13 avril 1913, nous avons appris le décès subit de M. *Hermann Lavanchy*, architecte à Montreux. Cette nouvelle nous a rempli de tristesse et nous nous faisons un devoir de rappeler dans notre *Bulletin* la mémoire de cet excellent citoyen.

Né le 15 septembre 1865 à Vevey, il était le second fils de M. Henri Lavanchy, architecte, l'un des doyens des anciens élèves de l'Ecole polytechnique de Zurich et de la Société Vaudoise des Ingénieurs et des Architectes. Après avoir suivi les études secondaires dans sa ville natale, il fréquenta pendant quelques semestres le Polytechnikum de Stuttgart et acheva ses études d'architecture à l'Ecole des Beaux Arts à Paris.



Hermann Lavanchy.

Rentré au pays, il débuta à l'âge de 24 ans à Montreux, au Bureau Lavanchy & Neuhaus. Dès 1891, il s'y établit pour son propre compte et, par sa grande activité ainsi que par son goût artistique très prononcé, il dota la région d'une série de constructions utiles et importantes, qui portent toutes le cachet de son originalité et qui contribuent, par leurs silhouettes gracieuses et esthétiques, à faire de Montreux ce merveilleux panorama, qui impressionne si agréablement le spectateur qui le parcourt.

Parmi les principales constructions, citons au hasard : des édifices scolaires, divers hôtels, les Abattoirs de Clarens, la Banque de Montreux et une multitude de coquettes villas parsemées un peu partout, au bord du lac et sur les hauteurs, à Veytaux, Collonges, Glion, les Avants, Montreux, Clarens, etc. Au militaire, il avait été officier d'artillerie de campagne.

Hermann Lavanchy vient d'être emporté par une très courte maladie — une double pneumonie — à la fleur de l'âge, à un moment où son talent et son expérience étaient en plein épanouissement et où son travail aurait rendu encore bien des services à la contrée. Cette noble figure, douée d'un