

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 31 (1905)  
**Heft:** 24  
  
**Nachruf:** Déglice, Joseph

#### **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:** 22.02.2026

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

<i>Consommation de dynamite.</i>		<b>Côté Nord.</b>	<b>Côté Sud.</b>
Total pendant le trimestre . . .	kg.	3943	4338
En moyenne par jour . . . . .	"	47	51
"    par m <sup>3</sup> . . . . .	"	0,73	0,40
Par m <sup>3</sup> d'excavation mécanique .	"	—	4,28
"    "    à la main. . . . .	"	0,73	0,34
<i>Ouvriers.</i>			
Journées d'ouvriers		<b>Côté Nord.</b>	<b>Côté Sud.</b>
dans le tunnel . . . . .		41 256	98 786
"    hors du tunnel . . . . .		16 049	31 692
"    ensemble . . . . .		97 305	130 478
Moyenne journalière			
dans le tunnel . . . . .		494	1 171
"    hors du tunnel . . . . .		188	347
"    ensemble . . . . .		682	1 518
Effectif maximal travaillant simultanément dans le tunnel . . . . .		290	470

Les travaux de la rampe d'accès du côté Nord et de la gare de Brigue sont très avancés. 13 160 m. de voie sont posés. L'exploitation de la nouvelle gare a commencé le 1<sup>er</sup> juillet 1905.

Les 14 et 15 août a eu lieu la vérification de l'axe du tunnel, au point de rencontre des deux galeries de base.

*Dans la longueur*, une différence en moins de 79 cm. a été constatée : la véritable longueur du tunnel est donc de 19 802,80 mètres. (La longueur de 19 729 m. prise pour base dans les rapports trimestriels est la distance entre les deux têtes des galeries de direction, et non celle entre les véritables entrées du tunnel).

*Dans la hauteur*, on a constaté une différence en plus de 87 mm. pour le côté Nord. Le seuil du tunnel aura en conséquence une pente de 7,12 % sur une longueur de 700 m.

La divergence *dans la direction* des deux axes, au point de rencontre des deux galeries de base, comporte 202 mm. L'axe du Nord dévie de 110 mm. vers l'Ouest et l'axe Sud de 92 mm. vers l'Est par rapport à l'axe mathématique. La direction de l'axe sera compensée par une polygonale qui va rejoindre les axes actuels à 350 m. de chaque côté du point de rencontre.

### Quelques perfectionnements dans l'éclairage au gaz<sup>1</sup>.

La lumière du gaz, telle qu'elle est obtenue avec le bec Auer, est certainement, grâce à son intensité, à sa régularité d'émission et à ses propriétés caloriques non négligeables, la lumière idéale et la plus économique. Son procédé d'allumage lui donne toutefois une certaine infériorité vis-à-vis de sa rivale l'électricité, lumière à la mode, qui n'a pas tardé à obtenir beaucoup de suffrages. Cette infériorité vient d'être diminuée par un procédé perfectionné d'allumage à distance, qui réunit les avantages de facilité et de commodité que l'on estimait jusqu'à présent être le privilège de la lumière électrique.

Le « Multiplex », allumage électrique des becs Auer ou autres à distance, est actionné par une pile qui fournit l'étincelle, ouvre et ferme le robinet. Il a l'avantage de supprimer totalement la veilleuse permanente et coûteuse, inhérente aux autres systèmes d'allumage.

Un des pôles de la pile est réuni au tuyau de gaz le plus proche, sur lequel le fil est soudé. L'autre pôle est relié à la borne du bouton d'allumage, qui est formé d'un ressort trembleur actionné par un bouton ou une manette ; les oscillations de celui-ci produisent des courants interrompus, qui sont transformés dans une bobine en courants à haute tension. Ceux-ci agissent, soit sur les robinets des canalisations, qu'ils ouvrent ou ferment au moyen d'électro-aimants, soit sur les becs eux-mêmes, où une étincelle produit l'allumage ; le circuit est fermé par la terre. Dans des cas spéciaux, un condensateur est intercalé en dérivation entre le trembleur et la vis de contact, afin de paralyser les courants vagabonds (de Foucault) qui se manifestent dans les bobines d'induction.

<sup>1</sup> Communication présentée à la Société fribourgeoise des ingénieurs et des architectes, le 14 avril 1905. — Voir N° du 10 juin 1905, page 147.

Le « Multiplex » se présente dans deux applications principales.

1<sup>o</sup> L'allumage mécanique ou à la main. Il se compose essentiellement du distributeur, d'une bobine d'induction et d'un robinet de passage du gaz. Ouvre-t-on le robinet, le gaz s'échappe chassant l'air devant lui ; un coup de manette au distributeur, l'étincelle se produit et le gaz s'allume. Cet allumage convient spécialement aux lampes isolées et particulièrement à l'éclairage de devantures de magasins à n'importe combien de becs, lampes extérieures réclames, transparents, etc.

2<sup>o</sup> L'allumage électro-magnétique, qui ouvre et ferme le robinet et produit l'étincelle. Le robinet est dissimulé dans une capsule, au-dessous de la lampe, ou au plafond au-dessus du lustre, et est flanqué de deux bobines qui l'actionnent, l'une pour l'ouvrir, l'autre pour le fermer.

Cette distribution s'applique surtout aux lampes intérieures de bureaux, appartements, magasins, fabriques, lustres de n'importe combien de becs, etc. Des distributeurs spéciaux permettent d'allumer toutes les lampes à la fois ou isolément, au gré du consommateur.

Un dispositif très ingénieux permet, au moyen d'un mouvement d'horlogerie, d'allumer et d'éteindre automatiquement les becs de cages d'escaliers. Ce dispositif est installé dans la loge du concierge, qui allume et éteint à heure fixe. Un bouton à chaque étage, relié à ce dispositif, permet en outre à chaque habitant de la maison, rentrant ou sortant de nuit, d'allumer tous les becs, qui brûleront 3, 4 ou 5 minutes, selon le réglage du concierge, c'est-à-dire une durée suffisante pour quitter la maison ou regagner des appartements.

L'éclairage des rues par le « Multiplex » se pratique également dans plusieurs villes d'Allemagne.

L'usine à gaz de la ville de Fribourg a été la première qui ait introduit ce système d'allumage en Suisse chez plusieurs de ses abonnés, qui en sont très satisfaits ; il leur procure les mêmes avantages que l'électricité, joints à une lumière sûre et intense. M. Schaller a été l'auteur de cette heureuse et pratique innovation.

La Société anonyme suisse du Bec Auer, à Zurich, a entrepris dès lors l'exploitation du « Multiplex » en Suisse.

### NÉCROLOGIE

#### † Joseph Déglise.

*Ingénieur à la Direction générale des Chemins de fer fédéraux.*

Joseph Déglise naquit le 13 décembre 1859 à Châtel St-Denis (canton de Fribourg) et vint de bonne heure à Fribourg, son père ayant été nommé juge cantonal. Il suivit tous les degrés du collège, fit des études classiques complètes, jusqu'au baccalauréat y compris, puis alla au Polytechnicum de Zurich étudier à la division des ingénieurs-contracteurs.

Sorti diplômé de cette école en 1886, admirablement prêt pour sa future carrière, il entra aussitôt à la Compagnie de la Suisse-Occidentale, pour être attaché aux études et à la construction du tronçon Vallorbe-Le Pont, tronçon qui fut achevé en régie sous la direction de l'ingénieur Duvoisin. J. Déglise fit ensuite toutes les étapes de l'établissement de la ligne Viège-Zermatt (1877-1890) ; d'abord aux études du projet de la Compagnie Suisse-Occidentale-Simplon, puis au tracé définitif, enfin à l'entreprise elle-même, sous les ordres de MM. Stockalper et Chappuis. Rentré sitôt après (1891) au bureau central de la Compagnie Suisse-Occidentale-Simplon, à Lausanne, il fut désigné par la Direction, avec un collègue, pour procéder à la révision détaillée et minutieuse des ponts métalliques du réseau. L'horrible catastrophe de Mœnchenstein, qui venait d'avoir lieu, donnait à cette mission une gravité spéciale.

J. Déglise révisa tous les ouvrages ayant appartenu à l'ancienne Compagnie Jura-Berne-Lucerne. Sur ces entrefaites, en 1892, un service spécial et permanent ayant été organisé pour les constructions métalliques, il entra au service de la

voie de la Compagnie Jura-Simplon. Jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1904 il travailla à Lausanne, puis il fut transféré au II<sup>e</sup> arrondissement, à Berne, où s'écoula dès lors la deuxième partie de sa carrière. Devenu chef de section en 1899, il fut ensuite adjoint, puis remplaçant de l'ingénieur d'arrondissement, et passa enfin au Bureau central de la Direction générale.

Toute sa carrière s'est déroulée au service de nos chemins de fer. Comme ingénieur, il s'est montré hautement capable, consciencieux et clairvoyant. Sa carrière militaire, d'abord rapide, puis arrêtée au moment de passer l'école de chef de bataillon, reprit vie lorsqu'il fut nommé chef d'un groupe de mines important.

Nous regrettons en Joseph Déglié encore plus particulièrement l'homme franc, au cœur d'or, caché sous une écorce un peu rude, l'homme aux convictions bien arrêtées, tout à la fois modeste et énergique, et l'ami sûr qu'il fut toujours.

P. S.

## BIBLIOGRAPHIE

### Ouvrages reçus.

**Régime des eaux en Suisse. Bassin du Rhin depuis ses sources jusqu'à l'embouchure de la Tamina.** — *Troisième partie : Profils en long des cours d'eau au point de vue des sections déjà utilisées par l'industrie et de celles qui sont encore disponibles ; profils en travers principaux et indication des repères de nivellation.* — B) *Rhin postérieur et ses principaux affluents. Première moitié. Deuxième moitié. — Travail exécuté par la Section hydrométrique de l'Inspectorat fédéral des travaux publics. 1904. 2 vol.*

**Das Haus des Bürgers.** — *Fünf Projekte für Einfamilienhäuser detailliert, je für sich abgeschlossen und apart gehestet, im Baupreise von 16,000-25,000 Mark für den Schlüssel fertigen, beziehbaren Bau ; mit 54 Federezeichnungen, Perspektiven, Teilaussichten, Grundrissen, Plänen, Interieurs und erläuterndem Text.* — Vom F.-W. Jochem. — Julius Hoffmann, édit., à Stuttgart. — Un vol. — Prix : 10 Mark.

**Architektur Skizzen.** — *Herausgegeben von Hermann Billing, Professor an der Akademie der bildenden Künste, Karlsruhe.* — 48 Tafeln in elegante Mappe. — Julius Hoffmann, édit., à Stuttgart. — Prix : 10 Mark.

**L'enseigne et l'affiche, par Henry Baudin, architecte.** — *Publié sous les auspices de la Fédération des Sociétés artistiques de Genève. — 1905.* — Une brochure de 100 pages. — Prix : 2 fr. 50.

**Agenda et livre d'adresses de l'électricien suisse, 1906.** — *Rédacteur en chef : M. E. Gaillard, ingénieur, professeur à l'Université de Lausanne.* — Genève, rue de Villereuse, 35. — Prix : 2 fr. 50.

## SOCIÉTÉS

### Société suisse des ingénieurs et des architectes.

*Circulaire du Comité central aux sections.*

Chers collègues,

Nous avons l'honneur de vous faire savoir que le Comité central s'est définitivement constitué dans sa séance du 17 novembre 1905, après que la Section de Zurich, à laquelle appartient le choix de deux membres, ait désigné à cet effet M. le Professeur-Dr Bluntschli et M. Wenner, ingénieur de la ville.

Les diverses charges ont été réparties comme suit :

Président : M<sup>me</sup> colonel G. Naville, à Zurich et Genève ;  
Vice-président : M<sup>me</sup> Prof.-Dr Bluntschli, à Zurich ;  
Caissier : M. Wenner, ingénieur de la ville, à Zurich ;  
Archiviste : M. Paul Ulrich, architecte, à Zurich ;  
Secrétaire : M. H. Peter, ingénieur, à Zurich.

La transmission des pouvoirs du Comité central sortant de charge a eu lieu ; par suite de la longue maladie de quelques-uns des membres de celui-ci, plusieurs affaires sont restées en retard ; nous prions les sections de renouveler celles de leurs demandes qui n'ont pas été examinées.

Le Comité d'organisation du Jubilé cinquantenaire de l'Ecole polytechnique fédérale nous communique qu'il reste encore quelques exemplaires de l'Album de fête ; ils seront livrés au prix de Fr. 20 aux membres de la Société suisse des ingénieurs et des architectes ; la Chancellerie du Conseil de l'Ecole polytechnique, à Zurich, reçoit les commandes.

Avec haute considération et cordiales salutations.

Zurich, le 8 décembre 1905.

*Au nom du Comité central de la Société suisse des ingénieurs et des architectes :*

Le Président,  
(Signé) G. NAVILLE.

Le Secrétaire,  
(Signé) H. PETER.

### Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

*1<sup>re</sup> séance ordinaire, du 18 novembre 1905  
(dans la salle du Conseil communal).*

Présidence de M. E. Paschoud, président.

Le procès-verbal de la dernière assemblée générale est lu et adopté. Le président rappelle le décès de nos regrettés collègues MM. Henri de Blonay, ingénieur, et Bernard, ingénieur. L'assemblée se lève en signe de sympathie.

Le président lit son rapport sur le semestre d'été.

M. Dufour, architecte, propose de s'entendre avec le Club alpin pour profiter de son local pour nos séances. Le Comité fera le nécessaire.

Les candidats suivants sont présentés :

MM. Berthoud, Emmanuel, ingénieur aux Chemins de fer fédéraux, à Lausanne ; Haltmeyer, Emile, ingénieur aux Chemins de fer fédéraux, à Lausanne ; de Miéville, Maurice, ingénieur aux Chemins de fer fédéraux, à Lausanne ; Péruisset, Rodolphe, ingénieur, à Baulmes. Ces candidats sont présentés par MM. Paschoud et Koller.

M. Sudheimer, Charles, ingénieur aux Chemins de fer fédéraux, à Lausanne, présenté par MM. Jambé et Paschoud ; M. Jaques, ingénieur, directeur du Glion-Naye, présenté par MM. Perey et Paschoud ; M. Bron, Jules, ingénieur aux Chemins de fer fédéraux, à Lausanne, présenté par MM. Louis Bron et Chastellain ; MM. Hoguer, François, architecte, à Lausanne, et Baud, Albert, architecte, à Lausanne, présentés par MM. Landry et Chavannes-Clavel ; M. Rehse, Georges, ingénieur, à Lausanne, présenté par MM. Paschoud et Meyer.

Une lettre de la Fédération vaudoise des entrepreneurs est renvoyée à la commission dont M. Koller, ingénieur, est président et qui a été déjà désignée pour rapporter sur la question des cahiers des charges, etc., de la Société suisse des entrepreneurs.

M. John Landry, ingénieur, expose d'une manière très intéressante les travaux de correction et de régularisation des eaux du Jura. Cette conférence, très complète<sup>1</sup>, est suivie d'une discussion animée, à laquelle de nombreux orateurs prennent part.

La séance, à laquelle assistaient 24 membres, est levée à 10 h. 1/4.

Le Secrétaire : E. CHAVANNES-CLAVEL, ingénieur.

*2<sup>me</sup> séance ordinaire, du 9 décembre 1905 (au Café du Musée).*

Présidence de M. E. Paschoud, président.

Le procès-verbal de la dernière assemblée générale est lu et adopté.

<sup>1</sup> Voir page 297.