Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 46 (1920)
Heft: 26

Sonstiges

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: 09.12.2025

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

DIVERS

L'électrification des chemins de fer français.

Le Comité d'études institué par le Conseil supérieur des travaux publics de France pour examiner les projets d'électrification présentés par les compagnies des Chemins de fer P. L. M. P. O. et du Midi, vient de publier son rapport dans lequel il émet l'avis que :

« Il y a lieu d'adopter pour l'électrification des réseaux d'intérêt général français la traction du courant continu à la tension de 1500 V, les locomotives étant munies de deux dispositifs de prise de courant par troisième rail et par ligne aérienne. La tension de 3000 V en un ou deux ponts sera exceptionnellement admise pour quelques lignes présentant des conditions particulières d'installation ou d'exploitation ou sur des ponts spéciaux. »

Un certain nombre d'exemplaires de ce rapport sont en vente aux bureaux de la *Revue générale d'électricité* (Paris, place de Laborde, 12), au prix de 50 fr.

La destination de l'Aluminium-Fonds Neuhausen.

La Commission de l'*Aluminium Fonds Neuhausen* a adressé aux sections de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, par l'intermédiaire du Comité central, des exemplaires du règlement de cette fondation, règlement que nous avons publié à la page 106 de notre numéro du 1er mai dernier. A cette occasion, la Commission du Fonds rappelle qu'aux termes de l'article 2 de ce règlement, ce Fonds est destiné à encourager les recherches scientifiques, que leurs auteurs « appartiennent *ou non* au corps enseignant ou au corps des élèves de l'Ecole polytechnique fédérale ». Donc, pas de privilège en faveur de cet établissement.

A l'Ecole Polytechnique fédérale.

Le Conseil fédéral a nommé professeur du cours de « routes et chemins de fer » à l'Ecole polytechnique, M. Charles Andreæ, le sympathique et très actif secrétaire de la *S. I. A.* Voilà un excellent choix.

NÉCROLOGIE

Otto Veillon.

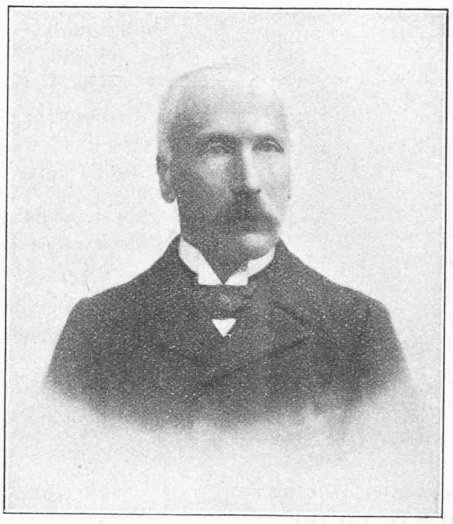
Né le 28 mai 1834, à Aigle, fils aîné de Charles Veillon, Otto Veillon passa sa première jeunesse à Aigle où son père eut encore un fils, Louis Veillon qui fut plus tard instructeur en chef du tir de l'infanterie, et deux filles.

En 1845 les événements politiques du canton de Vaud amènent la famille à Lausanne où Charles Veillon remplit les fonctions de conseiller d'Etat et de chef d'arme de l'infanterie vaudoise.

En 1853 s'ouvre l'*Ecole Spéciale* à Lausanne. Otto Veillon se trouve parmi les onze élèves qui s'inscrivent pour former la première année scolaire de cet établissement. En 1855 il en sort avec *Alexis Chessex*, *Louis Cordey*, *Charles Gaulis* et *Edouard Pellis*, le diplôme d'ingénieur en poche.

De 1856 à 1864 Otto Veillon est aux Ateliers de l'Ouest-Suisse à Yverdon. En 1863 il se marie avec Antonie Fabre, la cadette des trois filles du Pasteur et Professeur Louis Fabre de Lausanne.

En 1864 il vient résider à Lausanne en qualité de sous-chef de l'exploitation du réseau qui avait pris le nom de Suisse Occidentale.



† Otto Veillon

En 1869 Otto Veillon quitte à regret, et très regretté par tout le personnel de la Suisse Occidentale, le service des Chemins de fer pour répondre à l'appel de son cousin Auguste Veillon qui venait de fonder une filature de Schappe à Grellingen. Son séjour à Grellingen dure treize ans. La filature, après différentes périodes de transformation et d'agrandissement, finit par devenir la Société Industrielle de Filature de Schappe de Bâle, et Otto Veillon est appelé aux nouvelles fonctions de directeur au siège de la Société, à Bâle. Son cousin Auguste Veillon ayant quitté, pour des raisons inutiles à indiquer ici, la Société qu'il avait fondée, et ayant été nommé administrateur de la Société anonyme de filatures de Schappe de Lyon, Otto Veillon le suivit en 1892 en qualité de secrétaire du Conseil d'administration. Ce nouveau changement ne nécessita pas de changement de domicile, la Société ayant immédiatement installé un bureau à Bâle.

En 1911, après la mort de son épouse, Otto Veillon se retira des affaires lorsqu'il sentit le premier affaiblissement de ses forces. Il vécut paisiblement, entouré de l'affection des siens et succomba sans maladie déterminée, âgé de quatre-vingt-six ans et demi, le 20 novembre 1920.

Otto Veillon est toujours resté très attaché au canton de Vaud où il venait chaque année. Il conserva tant que cela se put des relations amicales avec tous ceux qu'il avait connus au chemin de fer, tant supérieurs qu'inférieurs.

Il parvint, dans l'armée, au grade de lieutenant-colonel et il prit part à l'occupation des frontières en 1870-1871. Aux Verrières il reçut le trésor de l'armée de Bourbaki qu'il eut à faire transférer à Berne.

Otto Veillon suivit toujours avec intérêt les questions ferroviaires de la Suisse, même lorsqu'il n'y fut plus directement intéressé. En homme très clairvoyant il déplora la tournure politique que prirent ces questions et fut un adversaire convaincu du rachat des chemins de fer par l'Etat. Il écrivit, à plusieurs reprises, à des personnalités engagées dans ce mouvement, des lettres personnelles dans lesquelles il prévoyait les résultats funestes à laquelle cette politique a abouti.