

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 53 (1927)
Heft: 3

Nachruf: Barraud, Ernest

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: 09.01.2026

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

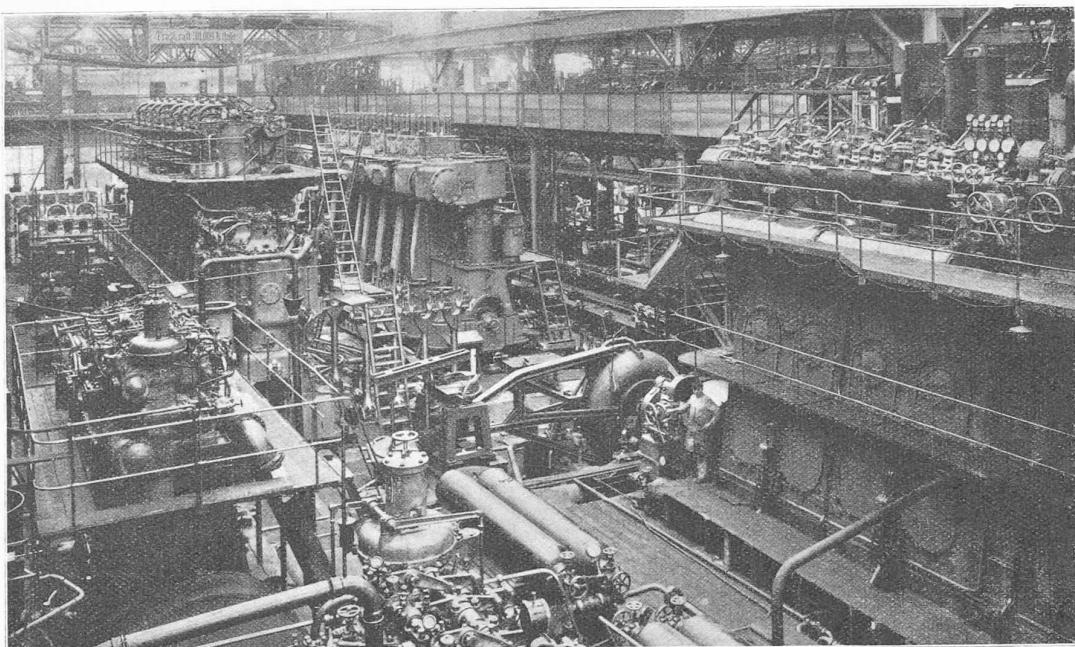


Fig. 3. — Hall de montage pour moteurs Diesel de grande puissance, de MM. Sulzer Frères, S. A., à Winterthour.

Au premier plan. A droite : moteur marin à 2 temps, 8 cylindres, 4000 ch.

A gauche : 2 moteurs marins à 2 temps, 4 cylindres, 520 ch. chacun.

Au fond. A gauche : moteur marin, à 2 temps, 8 cylindres, 4000 ch.

A droite : moteur stationnaire, à 2 temps, 6 cylindres, 3600 ch. !

par des considérations d'ordre humanitaire, pour autant qu'elles sont compatibles avec les exigences générales. Ces divergences d'intérêt aboutissent rarement à des conflits séviers quand les hommes n'en font pas des dogmes mais les envisagent avec la froide raison et dans un esprit de conciliation. Je vous prie, Messieurs, de ne jamais perdre de vue, quand vous traiterez des problèmes relatifs aux conditions du travail, que les intérêts communs aux employeurs et aux employés sont infiniment plus considérables que les intérêts divergents et que la plus grande partie des conflits du travail doivent leur origine à des éléments qui servent leur intérêt particulier en exagérant ces divergences. »

Après ces considérations d'ordre général, M. H. Sulzer décrivit, à grands traits, l'activité des divers départements de son entreprise, en faisant une place particulière aux moteurs Diesel dont ses invités allaient contempler toute une série d'imposants exemplaires dont les figures ci-jointes représentent les plus puissants.

2 moteurs marins à 2 temps, 10 cylindres, 6000 ch. chacun, destinés au transatlantique hollandais *Christian Huygens*. Ce vaisseau, de 22 000 tonnes de déplacement, long de 190 m. et large de 23 m., est équipé, outre les 2 moteurs de 6000 ch. chacun actionnant les hélices, de 5 autres moteurs Diesel, d'une puissance totale de 2150 ch., destinés aux services auxiliaires. Le bateau s'approvisionnera, à bon marché, aux Indes néerlandaises d'une quantité d'huile de Bornéo suffisante pour pouvoir effectuer un voyage complet des Indes en Europe et retour, soit 20 900 milles marins, sans avoir besoin de se ravitailler en combustible.

2 moteurs Diesel marins, à 2 temps, de 4000 ch. chacun, à 8 cylindres, pour la « Grace Steamship C° », à New-York.

1 moteur Diesel, à 2 temps, de 3600 ch., à 6 cylindres, vitesse, 125 tours par minute, pour la Compagnie française de tramways et d'éclairage électrique de Shangaï.

1 moteur Diesel stationnaire, à 2 temps, de 5000 ch., à 8 cyl.

Une courroie remarquable.

On peut voir, à la Fabrique de courroies de la Tannerie de Vevey, une courroie en cuir destinée à un train de laminoirs des Etablissements von Moos, à Lucerne, et dont les caractéristiques sont :

Epaisseur : 24 mm., composée de 4 couches de cuir collées.

Largeur : 610 mm.

Longueur : 23 m.

Vitesse linéaire : 35 m. par seconde.

Puissance transmise en charge : 1200 ch.

Cette courroie est faite de 80 dos de bœufs, tannés exclusivement en fosses, à l'écorce de chêne pure, suivant le procédé qui a valu à la Tannerie de Vevey une réputation méritée et qui est dit « lent » parce que les peaux séjournent dans les fosses une année environ.

NÉCROLOGIE

Ernest Barraud.

Le 18 décembre, est décédé, dans sa soixante-neuvième année, d'une grippe contractée en voyage, M. Ernest Barraud, ingénieur, ancien conseiller municipal de la ville de Lausanne, ancien directeur des Tramways lausannois.

Originaire de Bussigny et de Villars-Tiercelin, Ernest-Marius Barraud était né à Lausanne le 8 novembre 1857; il avait obtenu en décembre 1877 son diplôme d'ingénieur constructeur à l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne, à laquelle il était resté très attaché, car il fut président de l'Association des anciens élèves et membre de la commission de perfectionnement de cette Ecole. Comme étudiant, il

porta la casquette de Stella et devint plus tard président des Vieux-Stelliens.

En possession de son diplôme, il fut en 1878 employé aux études du Simplon ; de 1879 à 1887, il travailla en France sur diverses lignes de chemins de fer, puis au port de Liévin et au canal de Lens à la Deule. En 1887, il rentra en Suisse et fut, jusqu'en 1896, ingénieur à la correction du Rhône et de la Gryonne à Bex.

Etabli à Lausanne comme ingénieur civil, il participa à un grand nombre de travaux importants : correction de cours d'eau dans le district d'Aigle, construction de la route de Leysin, captage d'eau à Leysin, construction du quai de La Tour-de-Peilz, transformation des forces motrices d'Orbe.

Il fut l'initiateur et, au début, le seul concessionnaire des forces motrices du Rhône à Saint-Maurice, — son projet fut ensuite acheté et exécuté par la ville de Lausanne, — des forces motrices de la Grande-Eau, projet repris par la Société romande d'électricité, du chemin de fer Aigle-Leysin.

Il commença l'étude de l'aménagement de la gare du Flon et la construction d'une gare aux marchandises en Boston, à Lausanne, en 1901 ; son projet suscita de vives polémiques ; on lui reprocha d'être trop grandiose, trop cher, trop éloigné, trop bas ; l'avenir prouva qu'il avait vu juste ; son projet fut repris, mais plus loin, plus bas et à des conditions beaucoup plus onéreuses.

Membre du Conseil communal de Lausanne depuis 1898, il fut élu le 19 mars 1901, conseiller municipal à la place de M. Marquis, démissionnaire, et chargé de la direction des Travaux, qu'il conserva jusqu'à sa démission, en janvier 1904. Dans ce poste, il travailla activement, parfois même âprement, à la création du plan d'alignement, à la refonte complète et à la mise en vigueur du règlement d'extension avec introduction des servitudes d'alignement sans limite de durée, au recul de l'alignement, à la limitation de la hauteur des constructions, ce qui lui valut des luttes épiques avec ses collègues de la Municipalité et les Conseillers communaux. Il fut le promoteur du goudronnage des routes qui venait d'être tenté à Nice et à Cannes. A force de ténacité, il fit voter et exécuter le Pont Chauderon-Montbenon, dont on parlait depuis de longues années sans avancer d'un pas dans la voie des réalisations. Il porta une attention spéciale à la fixation des contributions de plus-value, à l'extension des quartiers de Montriond, de l'avenue Ruchonnet, de Rose-

mont ; il fit introduire dans les règlements l'obligation de l'ouverture des portes de tous les locaux publics du dedans au dehors, ceci pour prévenir l'écrasement de la foule contre les portes en cas de sinistre.

Député du cercle de Lausanne au Grand Conseil de mars 1901 à 1913, il fit prendre des mesures en faveur de l'Ecole d'ingénieurs, demanda l'extension de l'assurance-incendie aux autres fléaux, déposa une motion tendant à obtenir la sortie anticipée de l'école primaire pour permettre à des enfants bien doués d'entrer plus tôt en apprentissage. Il empêcha, avec M. A. de Meuron, contre le Conseil d'Etat et la commission unanime, la

Compagnie des tramways du Jorat de faire des dépenses énormes pour créer une entrée en ville indépendante. Il travailla au remaniement parcellaire urbain.

De février 1904 à mai 1913, Ernest Barraud assuma la direction des Tramways lausannois, dont le réseau passa de 15 kilomètres à 36 kilomètres, avec 10 kilomètres à double voie, puis à 63 kilomètres par l'absorption, très discutée, de la ligne du Jorat ; c'est alors qu'il fut appelé comme expert pour le tracé d'extension des tramways de Fribourg.

Rentré en 1913 dans la vie privée, il se consacra, soit comme ingénieur, soit comme administrateur, à de nombreuses entreprises : la Clématite de Vallorbe et sa filiale en France, la Société Beau-Site à Leysin (disparue pendant la guerre), les Sociétés d'électro-chimie d'Aarau, de Buchs, la Société des forces électriques d'Affoltern près Zurich, les Ver

geries lorraines, les moteurs Moser à Pontarlier, etc., le chemin de fer du Stanserhorn, reconstruction dans les pays dévastés, etc.

Il fut membre en 1903 du Comité d'organisation du Festival vaudois. C'est lui qui, en 1897, lança un appel en faveur de la Fête du Bois des Anciens-Moyens et qui présida la première fête, continuée dès lors.

Travailleur actif, Ernest Barraud a vu juste et clair dans nombre de circonstances ; plusieurs de ses initiatives, qui lui valurent de nombreuses difficultés et de vives attaques — force motrices du Rhône, de la Grande-Eau, gare aux marchandises de la vallée du Flon, pour ne citer que celles-là — ont été reprises, menées à bien ou seront exécutées.

Nous perdons en Ernest Barraud un ami de notre revue à laquelle il porta toujours un vif intérêt.



ERNEST BARRAUD.