

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 56 (1930)
Heft: 4

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: 17.01.2026

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

a mis à sa disposition son expérience en cette matière et lui a fourni ses nouvelles électrodes « Uran », offrant une résistance de 48 kg/mm² et un allongement d'environ 23 %. Les soudures ont été calculées avec une extrême prudence.

Grâce à la conception rationnelle des profils et des assemblages adoptés, l'exécution et la soudure, tant à l'atelier qu'à pied d'œuvre, se sont effectuées très sim-

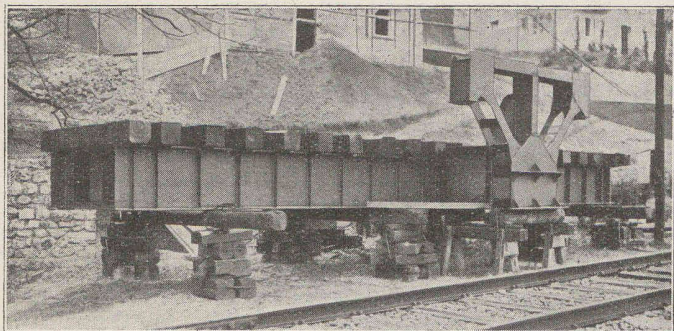


Fig. 2. — Le pont avant sa mise en place, le 7 décembre 1929.

plement et sans difficulté aucune. Les gauchissements et voilements, tant redoutés par certains constructeurs, ne se sont pas produits, bien que les longerons et l'entretoise soient formés chacun d'une âme en tôle et de semelles relativement étroites, soudées tout le long de l'âme. Les plus grands soins ont été donnés au raidissement des tôles des poutres.

La construction, telle qu'elle existe, appliquée à un pont complet, permet d'escompter une économie de

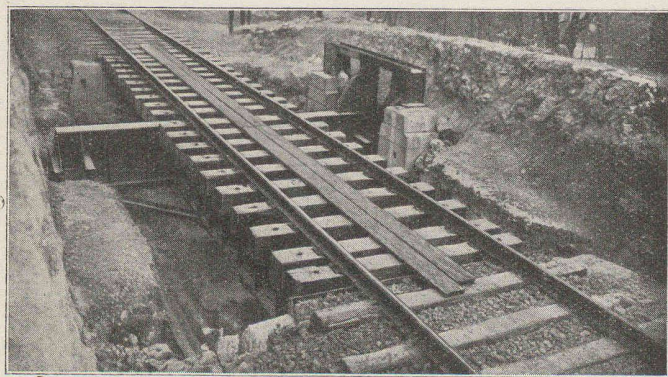


Fig. 3. — Le pont en service.

matériel par rapport à une construction semblable, mais rivée, d'au moins 30 à 35 %. Son prix unitaire de revient ne dépasse pas celui d'une construction rivée.

Espérons que le résultat de cet essai de longue durée permettra aux Chemins de fer fédéraux d'entreprendre l'exécution d'un pont de plus grande portée, contribuant, par cela, à ouvrir largement la voie à un procédé de construction qui, certainement, n'a pas encore révélé tous les avantages qu'il est appelé à offrir aux constructeurs.

La figure 1 représente le pont en voie d'exécution à

l'atelier, la figure 2, après la soudure à pied d'œuvre, la figure 3, après sa mise en service le 10 décembre 1929.

Nous ajoutons qu'à ce jour, après le passage de plus de 1250 trains, aucune modification ne s'est produite, ni dans la construction, ni dans les assemblages soudés.

BÉGUIN, ing.

Berne, le 28 janvier 1930.

DIVERS

Association internationale des ponts et charpentes.

L'Association internationale des ponts et charpentes dont nous avons publié le programme dans notre numéro du 25 janvier dernier doit, dans chaque pays, être rattachée, sous une forme quelconque, à une Association nationale. En ce qui concerne la Suisse, on a l'intention d'étendre le groupe actuel des ingénieurs du béton armé, de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, en y incorporant les ingénieurs des constructions métalliques et en les réunissant sous le nom d'ingénieurs constructeurs. Ce groupe aurait à élire à l'avenir les représentants au sein du Comité permanent. Outre les membres faisant partie de ce groupe, d'autres ingénieurs, firmes, administrations, etc., peuvent également devenir membres de l'Association internationale pour la construction des ponts et charpentes, pour laquelle la cotisation annuelle sera de deux dollars.

MM. A. Bühler, ingénieur, chef de la Section pour la construction des ponts près la Direction générale des CFF, à Berne; R. Maillart, ingénieur-conseil, à Genève, et le Dr M. Ritter, professeur à l'Ecole polytechnique fédérale, à Zurich, fonctionnent provisoirement comme représentants. Les affaires sont traitées par le Secrétariat de la S.I.A. à Zurich, Tiefenhöfe 11, office auquel il y a lieu d'adresser toutes les demandes de renseignements (par exemple les statuts de l'association), ainsi que les demandes d'admission dans l'Association internationale.

Réseaux romands de distribution d'énergie électrique.

Les Forces de la Dixence.

Samedi, 22 février courant, à 17 heures, dans l'auditoire XV du Palais de Rumine, à Lausanne, sous les auspices de la Société suisse des ingénieurs et des architectes et de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne, M. le professeur J. Landry, directeur de ladite Ecole, président de la Société « L'énergie de l'ouest suisse », exposera l'organisation des réseaux romands de distribution d'énergie, qu'il a grandement contribué à perfectionner et décrira le projet, en cours d'exécution, de mise en valeur des forces hydrauliques de la Dixence (Valais).

Cette conférence sera publique et gratuite.

Voyage aux Etats-Unis d'Amérique.

La Société des amis des Etats-Unis en Suisse et l'Association suisse de rationalisation organisent, avec le concours de The American Express Company Inc., un voyage dont le but principal est l'étude rationnelle des méthodes américaines.

Indépendamment de cette étude l'occasion sera donnée aux participants de visiter les sites les plus intéressants des diffé-

rentes villes et contrées de l'itinéraire et cette partie du voyage fait l'objet d'un programme spécial.

Le voyage s'effectuera entre le 25 avril (départ de la Suisse) et le 3 juin (retour en Suisse) et les villes suivantes seront visitées : New York, Philadelphie, Washington (capitale), Pittsburgh, Cleveland, Chicago, Detroit, Buffalo.

Prix : Paquebot I Classe Fr. 4390.—
 » II Classe » 3060.—
 » III Classe Touriste . . . » 2500.—

Dans ces prix sont compris : Séjour à l'hôtel à Paris, le 25 avril, le voyage Cherbourg—New York et retour (ou par Southampton) dans la classe convenue. Le chemin de fer aux Etats-Unis en voiture Pullman, chambres avec bain dans des hôtels de premier ordre aux Etats-Unis, wagon-lits Pullman selon la nécessité. Excursions en auto-cars dans les différentes villes, services du délégué de l'American Express Co à Zurich, ainsi que d'un courrier en Amérique pour les bagages, les hôtels et les taxis, etc.

Pour tous renseignements s'adresser à The American Express Company, Inc., 7, rue du Mont-Blanc, à Genève.

NÉCROLOGIE

Emilien Vez.

Une nombreuse assistance était réunie, par un triste jour de novembre 1929, au cimetière de Vevey, pour rendre à Emilien Vez, ingénieur, un hommage mérité s'il en fut, comme les lignes qui suivent vont le rappeler.

Emilien Vez est né le 24 décembre 1879, à Lausanne. Il y fait ses premières études à l'Ecole industrielle et au Gymnase scientifique, puis se rend à l'Ecole polytechnique fédérale à Zurich, où il obtient le diplôme d'ingénieur mécanicien-électricien. A ce moment déjà son intelligence, l'ouverture de son esprit, sa capacité de travail frappent les personnes qui sont en rapport avec lui et lui valent d'avoir une place d'assistant auprès de M. Herzog, professeur de Mécanique. Cela ne l'empêche nullement de prendre une part active à la vie des étudiants et de faire un fort bon président de la Société des étudiants Suisses romands de Zurich.

Il complète ses connaissances théoriques étendues par différents stages le mettant en contact intime avec la pratique : aux Entreprises électriques fribourgeoises, à la station d'essais de l'Association Suisse des Electriciens, au chemin de fer Montreux-Oberland bernois, à la Section des Chemins de fer de la Société *Brown Boveri & Cie*, S. A. C'est là que le Département fédéral des Chemins de fer le prend pour le placer au contrôle des chemins de fer spéciaux (chemins de fer à crémaillères, funiculaires). Il y restera de 1907 à 1914.

Les « Chemins de fer électriques veveysans » l'appellent à leur tête, le 1^{er} août 1914, à la veille immédiate de la guerre. Il faut donc non seulement qu'il se mette à fond au courant de leur réseau, mais encore qu'il surmonte les difficultés inhérentes à une pareille époque. Ses hautes facultés trouvent leur plein emploi. Après avoir guidé les Chemins de fer électriques veveysans à travers ces années difficiles, il profite du calme revenu pour les développer, les améliorer, leur permettre de lutter contre la concurrence croissante des

transports par route. Un travail constant, ininterrompu, persévérant, des études répétées lui permettent de trouver les solutions nécessaires, parmi lesquelles il y a lieu de citer la construction d'une station d'alimentation automatique à Saint-Légier¹, comprenant des redresseurs et des commutatrices, l'établissement de contrats avec les Entreprises électriques fribourgeoises, les C. F. F., les Chemins de fer électriques de la Gruyère. Les remerciements adressés une dernière fois par le président du Conseil d'administration de la Société à son directeur défunt, au cimetière de Vevey, sont donc l'expression de la stricte vérité.

Par son entrée aux Chemins de fer électriques veveysans Emilien Vez se trouve être en rapport avec l'Union des entreprises suisses de Transport et, tout naturellement, y joue un rôle important, en particulier à la Commission technique ; il en résulte pour lui des voyages en Suisse et à l'étranger aux cours desquels il complète encore ses connaissances par l'examen d'autres réseaux et de questions générales.

Comme lorsqu'il était étudiant à Zurich, ses occupations scientifiques ou techniques ne l'empêchent pas de s'intéresser à de nombreuses questions en rapport ou sans rapport direct avec elles. Quoique n'étant pas féru de politique, il est membre du Conseil communal de Vevey, dès 1917, et le préside en 1924 ; la Commission scolaire de Vevey le compte parmi ses membres ; la Société pour le développement de Vevey fait appel à son dévouement ; il est secrétaire de la Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres, et ce n'est pas tout.

Il semble que tant d'occupations diverses impliquent une santé de fer et une vie heureuse, permettant d'y faire face aisément. Il n'en est rien : Emilien Vez est souvent souffrant ; la mort le frappe plusieurs fois, de façon très douloureuse, dans ses affections les plus proches. Atteint depuis quelque temps d'une grave maladie, il envisage avec sérénité une opération indispensable, sans se faire beau-

coup d'illusions sur le résultat possible, et s'y soumet en quittant son travail, debout peut-on dire et non en homme abattu, sans phrases inutiles.

C'est bien là sa caractéristique : vaillant, mais modeste, ennemi de toute manifestation extérieure ; de plus dévoué corps et âme aux choses dont il s'occupe, à ses amis, mettant à leur service toutes ses facultés. Tel il a vécu, trop peu d'années malheureusement, tel il survivra dans le souvenir de tous ceux qui l'ont connu de près ou de loin.

E. E.

Adrien Palaz.

Nous retracerons dans un de nos prochains numéros la belle carrière pédagogique, scientifique, industrielle et financière de M. A. Palaz, ingénieur, professeur honoraire de l'Université de Lausanne, décédé le 15 février courant.

¹ Décrite dans le *Bulletin technique* du 6 novembre 1926.



EMILIEN VEZ.