

# Béard, Georges

Objektyp: **Obituary**

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

Band (Jahr): **58 (1932)**

Heft 6

PDF erstellt am: **21.09.2024**

## **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.

### Résultats d'exploitation de chemins de fer.

Le tableau ci-dessous est extrait des « *V. D. I.-Nachrichten* », du 6 janvier dernier. On constate que :

Ce sont les chemins de fer américains qui sont le plus sévèrement atteints par la crise économique. Pour les 9 premiers mois de 1931, leurs recettes ont fléchi de  $\frac{1}{5}$  par rapport à 1930 et de  $\frac{1}{3}$  par rapport à 1929.

Parmi les chemins de fer européens, la « Reichsbahn » accuse le plus fort fléchissement des recettes, soit 15 % par rapport à 1930 et 27 % par rapport à 1929.

Mais, contre-partie heureuse, ce sont aussi les chemins de fer américains et la « Reichsbahn » qui enregistrent la plus forte compression des dépenses.

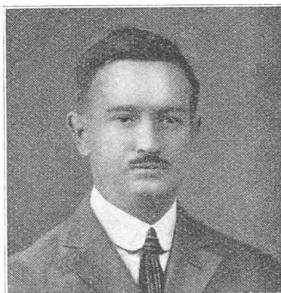
## NÉCROLOGIE

### Georges Béard.

Les journaux ont signalé l'accident survenu le 11 janvier 1932 pendant la construction du barrage du Sautet dans le Dauphiné et qui a coûté la vie à M. G. Béard, ingénieur. Nous ne reviendrons pas sur les circonstances de ce déplorable accident ; nous tenons simplement à rappeler la mémoire du défunt, spécialement à ses amis et camarades de l'École d'ingénieurs de Lausanne.

M. Georges Béard, né en 1884, suivit les cours de l'École d'ingénieurs de 1902 à 1906 et fit partie de la Société d'étudiants « Stella ».

Nous rappellerons en quelques mots son activité comme ingénieur et les dates principales de sa carrière technique.



GEORGES BÉARD

Après avoir, au sortir de l'École, exécuté des relevés en montagne pour la Société des Batignolles, Georges Béard fut attaché à la construction de la nouvelle usine à gaz de Malley, puis jusqu'en 1917 il travailla au service des Eaux de la Ville de Lausanne.

En 1918, G. Béard dut s'expatrier comme beaucoup de ses camarades ; il collabora en France à l'exécution de plusieurs usines hydro-électriques dans les Pyrénées. Il s'occupa notamment de l'aménagement hydraulique de la Vallée d'Ossau puis fut nommé directeur des travaux de la chute de Miègebat (45 000 CV). De 1926 à 1930, il construisit le canal d'aménée (longueur 9 km) de la chute de Vicdessos dans l'Ariège. Entre temps, M. Béard avait été chargé par l'Entreprise Thévenot, et cela de 1922 à 1926, de l'étude d'importants travaux d'aménagement de rivières en Nouvelle-Calédonie.

En 1930, M. Béard entra comme chef de service aux Entreprises de Grands Travaux Hydrauliques ; à ce titre, il fut tout d'abord chargé des importants travaux de la Nouvelle Gare de l'Est, à Paris, puis en 1931, il fut nommé adjoint au directeur des travaux du grand barrage du Sautet sur le Drac aux confins de l'Isère et des Hautes-Alpes. C'est là qu'un accident de chantier stupide vient d'arracher notre camarade à son travail et à sa famille.

Comme ingénieur, Georges Béard avait acquis une compétence indiscutable en matière d'aménagement hydraulique en haute montagne. Ses avis étaient très écoutés et il défendait avec ténacité et succès l'intérêt de ses commettants.

Il laisse le souvenir d'un excellent camarade et d'un homme de bon conseil.

C. M.

Tableau des résultats d'exploitation de chemins de fer.

Chemins de fer	Période visée	Recettes du trafic				Recettes totales d'exploitation		Dépenses d'exploitation		Coefficient d'exploitation		
		Voyageurs 1931, en % par rapport à		Marchandises 1931, en % par rapport à		1931, en % par rapport à		1931, en % par rapport à		1931	1930	1929
		1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929			
1. Deutsche Reichsbahn . . . . .	Janvier à octobre	-13,9	-18,3	-18,0	-32,6	-15,2	-27,0	-13,9	-20,1	90,3	88,9	82,5
2. Chemins de fer fédéraux suisses . . . . .	» » »	- 5,4	- 3,6	- 4,4	- 9,4	- 5,1	- 7,1	- 1,8	+ 2,2	—	—	—
3. Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque . . . . .	» » septembre	- 4,5	- 5,6	- 8,5	-23,5	- 6,4	-17,9	- 5,8	- 6,6	107,1	106,5	94,3
4. Quatre chemins de fer anglais	» » octobre	- 7,3	-10,7	- 9,6	-15,6	- 8,6	-13,5	—	—	—	—	—
5. Sept chemins de fer français	» » septembre	- 3,6	+ 0,2	- 9,8	-10,3	- 8,5	- 8,1	—	—	—	—	—
6. Chemins de fer fédéraux autrichiens . . . . .	» » »	-13,1	-10,6	-13,5	-19,6	-13,1	-15,0	—	—	—	—	—
7. Chemins de fer de l'Etat italien . . . . .	» » août	-12,1	-15,1	-18,7	-24,7	-16,3	-21,3	—	—	—	—	—
8. Société nationale des chemins de fer belges . . . . .	» » septembre	-10,7	+ 2,6	-12,8	-14,6	-12,3	-10,5	- 5,6	+ 3,2	96,8	89,8	83,9
9. Chemins de fer des Etats-Unis, classe I <sup>1</sup> . . . . .	» » »	-23,9	-34,9	-19,1	-30,6	-19,7	-31,4	-17,3	-26,1	77,0	74,8	71,5
10. New York Central R.R.C. (U. S. A.) . . . . .	» » »	-21,6	-32,2	-19,5	-34,4	-19,6	-33,6	-18,0	-28,4	79,6	78,0	73,7
11. Pennsylvania R.R.C. (U. S. A.) . . . . .	» » »	-24,3	-31,0	-27	-33,7	-21,4	-33,5	-16,7	-26,0	79,2	74,7	71,1
12. Southern Pacific System (U. S. A.) . . . . .	» » »	-23,0	-32,5	-22,0	-33,8	-21,4	-33,5	-18,7	-27,9	75,1	72,6	69,3

<sup>1</sup> Comprenant les réseaux qui accusent une recette annuelle supérieure à 1 million de dollars. Cette classe représente environ 90 % de la longueur totale et 95 % environ des recettes totales de tous les réseaux des Etats-Unis.