

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 32 (1906)  
**Heft:** 23

## 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:** 07.07.2025

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

La maladie à laquelle il succomba date déjà de cinq ans, et son activité, interrompue en 1902, ne fut plus guère reprise depuis cette époque.

Né le 14 avril 1847 à Liestal, W. Ritter y fit ses premières classes, puis il se rendit à Bâle pour se préparer aux études supérieures. Il suivit les cours de l'Ecole polytechnique fédérale et obtint son diplôme en 1868. Après avoir passé un an en Hongrie dans la construction des chemins de fer, il rentra au Polytechnicum en qualité d'assistant de son maître, le Prof. Cullmann, et se fit recevoir comme privat-docent en 1870.

Son départ pour l'Ecole polytechnique de Riga, en 1873, fut déjà considéré comme une perte sensible pour l'Ecole fédérale, car il était l'intermédiaire entre le savant Cullmann et les étudiants désireux de suivre celui-ci dans ses conceptions hardies. Ritter était déjà l'homme affable et toujours prêt à mettre son propre travail à la disposition de tous ceux qui le sollicitaient.

Bien que très apprécié à Riga, il n'y resta pas et rentra en 1881 à Zurich pour y prendre la succession de Cullmann.

Il la prit tant comme professeur que comme auteur. Son enseignement, clair et d'une conception absolument nouvelle, contribua bientôt pour une large part au renom de notre Ecole fédérale.

Ces premières années de professorat furent les meilleures de Ritter. En possession de ses admirables facultés, entouré d'amis, jouissant d'une autorité grandissante, il commença l'édition de ses « *Anwendungen der graphischen Statik* ». En 1888 parut « *La poutre simple* », en 1890 « *La poutre à treillis* », en 1900 « *La poutre continue* », et il travaillait à « *L'arc élastique* » quand la maladie le paralysa sans lui laisser le temps de mettre ses notes en ordre. Le volume vient de paraître, mais le maître n'y était plus, et l'ouvrage n'est que l'expression incomplète de ce que Ritter avait rêvé d'en faire.

Ritter s'intéressait à tous les problèmes qui se présentaient à lui. Il établit en particulier, pour les ouvrages en béton armé, une méthode de calcul qui porte son nom.

Les expériences de ces dernières années ont mis en lumière les points critiquables, et qu'il avait du reste prévus, de cette méthode. Mais tant est grande l'autorité qui s'attache à son nom, que la méthode Ritter est encore la plus fréquemment appliquée en Suisse.

L'activité de Ritter s'affirma par un nombre considérable d'expertises, d'année en année plus nombreuses jusqu'au déclin de ses forces. La largeur de vue et l'impartialité absolue qu'il apportait à l'examen de toutes les questions donnaient à ses jugements une autorité incontestable.

Directeur du Polytechnicum de 1887 à 1891, il eut l'occasion de faire valoir les hautes qualités de son caractère droit, ferme et équitable. Il s'acquit l'amitié et le respect de tous. Profondément attaché à l'Ecole polytechnique fédérale, il refusa en 1889 un appel flatteur à Munich et reçut à cette occasion la bourgeoisie d'honneur de Zurich. L'Université de cette ville lui conféra le titre de Docteur honoris causa.

\* \* \*

L'œuvre de Ritter est à la fois la suite logique et la contrepartie de celle de Cullmann. Celui-ci, initiateur de la statique graphique, voulut l'embrasser dans son ensemble et donna des théories si vastes et si touffues qu'elles sont difficilement accessibles à un grand nombre de techniciens. La diffusion du style et l'appel constant qu'il fait à la géométrie de position, science élégante à laquelle l'enseignement polytechnique ne semble pas avoir fait la place qu'elle mérite, rendent cette œuvre générale obscure et d'une application malaisée.

Il fallait, pour que la statique graphique put entrer dans la pratique courante, clarifier et compléter les théories générales de Cullmann. Ce fut là l'œuvre de Ritter. Abandonnant les méthodes trop vastes, pourtant si séduisantes pour un esprit tel que le sien, mais ne facilitant souvent que peu la tâche de l'ingénieur, Ritter examina pour soi chaque cas particulier, cherchant à en simplifier la solution jusqu'à l'extrême limite. En dehors des questions courantes, il résolut ainsi, d'une ma-

nière élégante, la plupart des problèmes les plus compliqués de la statique des constructions. Citons en particulier la poutre continue et l'arc continu sur appuis élastiques, dont le calcul par la méthode analytique est si complexe et laborieux qu'il est rendu pratiquement irréalisable.

Ritter connaissait l'écueil qui s'attache aux méthodes graphiques. Aussi avait-il soin de vérifier par l'analyse les résultats de ses tracés, chaque fois que l'importance de l'épure le demandait.

Le nom de Ritter a franchi depuis longtemps nos frontières, et ses méthodes, généralement appliquées en Suisse, s'imposent de plus en plus à l'étranger et particulièrement en France.

Le peu d'espace dont nous disposons ne nous permet pas de nous étendre davantage sur l'œuvre de cet homme qui fut remarquable non seulement par ses travaux, mais encore par la grande loyauté de son caractère. La personnalité de Ritter est trop connue pour qu'en écrivant ces lignes nous ayons la prétention d'en fixer le souvenir. Notre seul but est de lui rendre un dernier hommage au nom de ses élèves et de ses amis.

A. P. et H. L.

## SOCIÉTÉS

### Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne.

*Course d'automne au chemin de fer Monthey-Champéry.*

Samedi 24 novembre 1906, à 8 h. 25 du matin, une quinzaine de membres de notre Association, répondant à l'appel du Comité, se trouvaient réunis à la gare de Lausanne pour prendre part à la course d'automne, dont l'objectif principal était la visite des travaux du chemin de fer électrique à voie étroite de Monthey à Champéry (Val d'Ille), actuellement en construction. En cours de route nous fûmes rejoints par trois de nos camarades, qui furent, cela va de soi, les bienvenus !

Le temps, un peu brumeux au départ, s'était graduellement éclairci, et c'est sous un soleil radieux, brillant dans un ciel sans nuages, que nous descendons du train à la station de St-Triphon, pour de là nous acheminer pédestrement dans la direction de Monthey, de l'autre côté de la plaine.

Au pont de Collombey, sur le Rhône, courte halte, pour permettre à nos collègues, MM. Matthey et Develey, du Département des Travaux publics du canton de Vaud, de nous fournir quelques renseignements circonstanciés sur le nouveau pont métallique à trois travées et fondations pneumatiques construit récemment en remplacement du pont suspendu, datant de 1844, dont on aperçoit tout à côté la débile silhouette, et pour expliquer les travaux de dragage du Rhône et d'exhaussement des digues du fleuve sur la rive vaudoise.

On se remet en route, et, peu après avoir traversé le village de Collombey, nous rencontrons nos camarades MM. de Vallière, auteur du projet et directeur des travaux du Monthey-Champéry, et W. Martin, de la Société anonyme d'entreprises et de constructions, à Neuchâtel. M. Goin, de la dite Société, les accompagne.

Dans un bref exposé, M. de Vallière nous esquisse les généralités de la voie ferrée en construction, et nous invite à le suivre sur les travaux. Ceux-ci, soit dit en passant, se réduisent pour le moment à l'infrastructure de la ligne. Il est exactement 11 heures quand la colonne s'ébranle pour parcourir le tracé sous la conduite de nos deux collègues précédemment nommés.

La nouvelle ligne, à voie étroite (écartement de 1 m.), se détache du chemin de fer électrique régional Aigle-Ollon-Monthey à mi-distance à peu près entre cette dernière localité et le village de Collombey. Elle s'élève hardiment, dès après sa bifurcation, sur le flanc du coteau abrupt qui surplombe le bourg de Monthey, sur la rive gauche de la Viège, au moyen de la rampe maximum de 130 ‰ admise pour les sections à crémaille (du système Strub). Elle prend en écharpe les exploitations de granit de Monthey; passe à proximité des célèbres blocs

erratiques dits la « Pierre-à-Dzo » et la « Pierre des Marmettes » ; traverse des vignes, des pâturages parsemés de chalets rustiques, franchit des ravins au travers desquels sont jetés de hardis viaducs en maçonnerie et arrive à Trois-Torrents, première station de la future voie ferrée, au moyen d'un tunnel percé dans l'escarpement de la rive droite du « Nant de la Tine », torrent impétueux traversé par un viaduc à deux arches plein-cintre dont la plus grande, de 24 m. d'ouverture, est en construction.

A 1 heure précise nous faisons notre entrée à Trois-Torrents, où le diner nous attend à la pension Baraldini, quartier général du personnel technique de la direction des travaux, presque entièrement composé de camarades de l'A<sup>3</sup>. E<sup>3</sup>. I. L. M. de Vallière a l'amabilité d'offrir l'apéritif aux excursionnistes ; chacun y fait honneur, bien que les appétits soient suffisamment aiguisés par la marche de trois heures que nous venons d'effectuer. Bientôt tout le monde est réuni à la salle à manger, où un excellent diner nous est servi avec une promptitude digne d'éloges. Merci à notre aimable hôtesse et à son personnel !

Le programme de l'après-midi prévoyait la visite des travaux en amont de Trois-Torrents. A 2 1/2 heures nous nous remettons en route et nous parcourons le tracé jusqu'au delà de Val d'Illiez, seconde station de la future ligne. En général les travaux sont moins avancés sur cette section que sur la première visitée le matin. En revanche on jouit d'une vue incomparable sur le massif de la Dent du Midi et sur les Alpes vaudoises.

Il est 4 1/2 h. quand nous rebroussons chemin, en suivant la route cette fois. A Trois-Torrents, les excursionnistes opèrent leur concentration et, à la nuit tombante, la colonne s'ébranle à destination de Monthey, dernière étape de la course pédestre. Le trajet s'effectue par un clair de lune superbe, qui nous facilite grandement la descente par les « raccourcis » de la route.

On se rend à l'Hôtel des Postes, où le souper est commandé. Là, une agréable surprise attend les participants à la course : la Société anonyme d'entreprises et de constructions, à Neuchâtel, dont deux des chefs se sont joints à nous pour la descente, nous fait savoir qu'elle nous considère comme ses hôtes et qu'elle se fait un plaisir de nous offrir le souper. Des bravos accueillent cette communication et le président se fait l'interprète de l'assistance en adressant de chaleureux remerciements à la Société anonyme, à ses chefs et aux personnes qui ont contribué à la réussite de cette course.

Mais le temps inexorable fuit, et il faut nous hâter pour prendre, à 8 h. 08, le train qui doit nous emmener à St-Maurice, où nous montons dans le direct qui nous ramène à Lausanne à 10 heures.

En somme, course très instructive et à tous points réussie ; chacun en conservera, nous en sommes certain, le meilleur souvenir. Une fois de plus encore les absents, et ils étaient trop nombreux, auront eu tort !

H. D.

**NB. — Il a été trouvé,** sur la ligne Monthey-Champéry, après la course de l'A<sup>3</sup>. E<sup>3</sup>. I. L., une **règle à calculer avec son étui.** La réclamer, en la désignant, au secrétaire de l'Association, M. H. Develey, ingénieur au Département des Travaux publics, à Lausanne.

### Société suisse des ingénieurs et des architectes.

#### Section neuchâteloise.

Le Comité de cette Section nous prie d'insérer la lettre suivante :

Monsieur La Roche, architecte,  
membre de la Société suisse des ingénieurs et des architectes,  
Bâle.

Monsieur et cher Collègue,

Réunis en séance le 27 novembre dernier, les membres de la Section neuchâteloise de la Société suisse des ingénieurs et des architectes ont relevé et hautement approuvé votre refus de faire partie du jury pour le concours de la Bibliothèque de Fribourg. Aussi, en témoignage de reconnaissance, vous envoient-

ils leurs chaleureuses félicitations pour la solidarité dont vous avez fait preuve envers vos collègues, et manifestent-ils le désir que votre exemple soit suivi régulièrement dans des cas analogues, où, après avoir ouvertement dédaigné et foulé aux pieds les principes élaborés par notre Société, on s'empresse d'avoir recours à ses membres pour le jugement du concours proposé.  
Neuchâtel, le 30 novembre 1906.

Pour la Section neuchâteloise de la Société suisse  
des ingénieurs et des architectes.

Le Président,  
(Sig.) A. HOTZ, ingén. cantonal.

Le Secrétaire,  
(Sig.) J. BÉGUIN, archit.

### Société fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes.

1<sup>re</sup> séance, du 23 novembre 1906.

Présidence de M. Gremaud, ingénieur cantonal, président.  
Liquidation de nombreuses affaires administratives.

Echos de la course d'automne, faite le 30 septembre 1906 dans la Haute-Singine, avec la Société bernoise des ingénieurs et des architectes, pour visiter le village de Planfayon et les ponts en construction du Guggersbach et du Schwarzwasser.

M. le Président parle du décès d'un de nos membres dévoués, M. Jos. Brulhart, directeur de la fonderie, dont l'article nécrologique sera inséré dans le prochain numéro du *Bulletin Technique*.

Il fait aussi part à l'assemblée du décès de M. le Prof. Ritter, survenu le 18 octobre, et rappelle à cette occasion les services rendus par le défunt au génie civil.

M. Gremaud, président, donne connaissance de la correspondance échangée avec le Comité central, au sujet du concours concernant le projet de la Bibliothèque cantonale à Fribourg.

Confabulation sur les projets de ponts à Fribourg et sur le passage des chemins de fer de la Singine dans la ville de Fribourg. Lecture est donnée d'un article intéressant intitulé « Le Rhône à Paris », paru dans la *Gazette de Lausanne*.

### CONCOURS

#### Plan d'aménagement du quartier de la Maladière, entre la route cantonale et le lac, à Neuchâtel<sup>1</sup>.

Les projets présentés à ce concours, dont la clôture a eu lieu le 15 novembre, sont au nombre de 49. Le jury s'est réuni le 1<sup>er</sup> décembre et a décerné les récompenses suivantes :

1<sup>er</sup> prix, Fr. 500 : à MM. Chable et Bovet, architectes, à Neuchâtel.

2<sup>e</sup> prix, Fr. 300 : à M. H. Hindermann, architecte, à Berlingen (Thurgovie).

3<sup>e</sup> prix, Fr. 200 : à MM. J. et K. Hippemeier, ingénieurs, à Zurich, et H. Reimann, architecte, à St-Moritz.

Une mention honorable.

Les 49 projets présentés sont exposés jusqu'au 15 décembre à l'Hôtel municipal, à Neuchâtel.

#### Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne.

##### Offres d'emploi.

On demande de suite un *jeune ingénieur* pour la surveillance de travaux dans l'une des plus importantes usines à gaz du midi de l'Italie. Durée de l'engagement 6 à 8 mois et éventuellement davantage.

On demande pour un bureau de brevets d'invention un ou deux *jeunes ingénieurs* connaissant la langue allemande.

Un ingénieur connaissant le service du chemin de fer et capable de projeter des agrandissements de gares est demandé.

Adresser les offres par écrit au Secrétaire de la Rédaction, M. Fr. Gilliard, ingénieur, Valentin, 2, Lausanne.

<sup>1</sup> Voir N° du 10 septembre 1906, page 204.