Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 70 (1944)
Heft: 2

Nachruf: Rey, Frédéric

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: 15.07.2025

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

la « Société générale de constructions électriques et mécaniques Als-Thom ».

Pendant quatorze ans (jusqu'en 1938), M. Walter déploya en France une activité féconde et précieuse, à une époque où la technique des turbines hydrauliques était en pleine évolution. Il a notamment contribué à perfectionner les turbines Kaplan à pales orientables dont la Société Als-Thom avait la licence exclusive de fabrication pour la France.

En 1938, à la suite d'accords passés entre la Société française Als-Thom et les Ateliers des Charmilles, M. Walter est rentré au pays. Les Ateliers des Charmilles lui confièrent la direction du Service des essais extérieurs ainsi que ceux du laboratoire d'essais hydrauliques dont il compléta les aménagements. Il poursuivit inlassablement cette activité, qui convenait particulièrement bien à sa formation et à son tempérament, avec une conscience et un entrain que nous nous plaisons à relever.

Oscar Walter était un ingénieur de grande valeur, un homme de cœur doué d'un esprit des plus bienveillants, toujours prêt à rendre service, ne ménageant ni sa peine ni son temps, et sur qui l'on pouvait compter en toutes circonstances. C'était un homme des plus sociables qui, peu de temps après son retour en Suisse, devint membre de la section genevoise de la S. I. A. où il sut rapidement se faire apprécier par son caractère aimable et par la sympathie qu'il inspirait. Son départ, si prématuré, laisse d'unanimes regrets chez ses nombreux amis et collègues des Ateliers des Charmilles. Nous nous faisons leurs interprètes en exprimant à M^me^ Walter et à ses enfants notre respectueuse sympathie.

FRÉDÉRIC REY, ingénieur.
1850-1943.

Frédéric Rey, ingénieur.

Frédéric Rey, doyen des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne, est décédé le 2 décembre 1943, à Vevey, dans sa 94^e^ année.

Il serait difficile de relater ici ce que fut la carrière de cet ingénieur, s'il fallait s'en tenir à ce que voulait bien en dire cet homme si modeste, ne parlant toujours que d'une façon strictement impersonnelle des travaux auxquels il collabora ou qu'il dirigea. Mais son œuvre extraordinairement riche témoigne pour lui, car elle tient une place de premier ordre dans la création de nos entreprises de transports, et elle lui survit.

F. Rey, né à Lausanne le 17 novembre 1850, suivit les cours de l'ancienne Faculté des sciences de l'Académie et obtint, en 1870 le diplôme d'ingénieur civil. Cette promotion comptait aussi L. Marquis, F. Gugelmann, H. Grenier et J. Staib, tous disparus aujourd'hui.

Après un début au Département cantonal vaudois des Travaux publics, il passe de 1871 à 1874 à la construction du chemin de fer de Bienne à La Chaux-de-Fonds. Jusqu'en 1879 il est attaché à un bureau technique pour lequel il étudie des projets d'un chemin de fer de ceinture à Genève, de la ligne Lyss-Berne-Zofingue, et participe aux premières études des voies d'accès et d'un tunnel à travers le Simplon.

Partout les chemins de fer se développent ; F. Rey va poursuivre pendant quelques années son activité en France. En plus de quelques petites entreprises d'intérêt local dans le Midi et dans le Centre, il collabore à l'établissement de la ligne de Clermont-Ferrand à Tulle.

A son retour en Suisse, en 1886, de nouvelles tâches l'attendent. On le trouve ingénieur de section à Sarnen pour la construction du chemin de fer du Brünig, puis à Stalden pour le Viège-Zermatt ; en 1890, à Wollerau pour la Compagnie du Sud-Est, et de 1891 à 1894 à Yverdon pour la construction de l'Yverdon-Sainte-Croix.

L'année 1894 va marquer, pour F. Rey, une étape décisive. Il entre au service des Chemins de fer rhétiques, qui n'exploitaient alors que les 50 kilomètres de la ligne Landquart-Davos. Comme ingénieur de section, il est tout d'abord chargé de la construction du nouveau tronçon Landquart-Coire-Thusis. Il y révèle de telles qualités morales et professionnelles, une telle expérience, que deux ans après déjà il est appelé à la Direction de la Compagnie, en qualité de directeur-adjoint, puis dès 1909 comme directeur, chargé du Département des travaux. Cette distinction d'un Suisse romand dans une œuvre essentiellement grisonne caractérise la carrière du défunt.

C'est dans ses fonctions de directeur que F. Rey donna toute la mesure de son talent d'ingénieur, en menant magistralement les travaux d'achèvement du réseau rhétique. Ces travaux comportaient un nombre considérable de viaducs et de tunnels impressionnants, qui posaient presque tous des problèmes nouveaux pour l'époque en général, et pour les lignes de montagne en particulier.

En 1918, F. Rey pouvait se retirer, laissant les 300 kilomètres des Chemins de fer rhétiques en parfait état, malgré les répercussions économiques de la Grande Guerre sur l'entreprise. Il était revenu en Suisse romande il y a une dizaine d'années seulement. Ayant conservé jusqu'à la fin toutes ses forces intellectuelles et physiques, F. Rey rayonnait vraiment d'une supériorité qui contrastait avec son extrême modestie, et qui frappait ceux qui avaient le privilège de l'approcher. Il émanait de lui tout ce que son passé contenait de conscience professionnelle, de respect du travail, de probité, de jugement sain, qui faisaient de lui un homme prodigieusement bien équilibré. Il a porté partout le renom de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne ; il considérait comme un privilège d'avoir pu y faire ses études, et le rappelait fréquemment dans ses relations et à son entourage.

Frédéric Rey a honoré sa profession et laisse un nom respecté.

H. R.

Jules-Henri Verrey, architecte.

A l'Hôpital cantonal, où il avait été récemment transporté, est décédé, le jour de Noël, à l'âge de soixante-et-un ans, M. *Jules-Henri Verrey*, architecte. C'était le fils du grand architecte Henri Verrey, décédé en 1928, à qui l'on doit de nombreux et importants immeubles édifiés à Lausanne, à Leysin et à l'étranger.