Meyfarth, Gottlieb

Objekttyp: **Obituary**

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

Band (Jahr): **74 (1948)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bonne à l'époque, elle n'est plus au calibre de nos jours mais ce fut aussi un beau travail.

Dans les années 1860 on implante le long du lac la première ligne de chemin de fer qu'on tint haut dans les vignes et loin de la ville. Ce travail coûta au vignoble ses meilleurs parchets et fit l'objet de constructions d'importance comme les viaducs de Boudry et de Serrières. En un pays de pierre ces deux ponts devaient être construits en beau roc. Ils le furent et ces dernières années on les trouva assez bons pour supporter sans modifications la traction électrique (fig. 4).

Mais de 1860 à 1940 la ville se développe, décuple le nombre de ses habitants et en surface s'agrandit de plus de vingt fois. Elle a pris sur le lac tout ce qu'on pouvait y prendre ; force lui fut d'escalader la côte au fur et à mesure que le service des eaux, montant ses réservoirs, était en mesure de ravitailler sur la hauteur. Le développement de la ville se fait par tranches, cadencées par la possibilité d'avoir de l'eau. Mais cette extension se fait d'abord entre la vieille ville et la gare, puis au-dessus des voies. En un siècle cette simple voie se double, se triple pour la communication avec la montagne et la ville se trouve à mi-côte coupée en deux par la surface des voies ferrées.

Les problèmes urbains de Neuchâtel se trouvent ainsi conditionnés par le chemin de fer qu'il faut traverser par-dessus ou par-dessous. Le tracé des voies détermine celui des Sablons-Parcs de la route de la Côte et de ces nombreuses parallèles, articulées sur la diagonale des Cassardes. La liaison du haut et du bas se fait, mais difficultueusement. Les piétons continuent à emprunter les vieux chemins de vignes sur la plus grande pente ; la Boine accuse aux heures de midi des concentrations considérables de piétons mais les véhicules sont condamnés à de très gros détours. Les travaux de la nouvelle gare dans les années 1930 se compliquent de constructions difficiles d'un sous-voie se terminant en épingle à cheveu. Longtemps on pense trouver remède à tout en construisant un pont de Saint-Nicolas aux Parcs. Un ingénieur de la ville, assez doctrinaire et emprisonné dans des théories qui n'ont plus cours se cramponne aux schémas de Lalanne et pousse successivement aux diagonales des Brévards, de la route de Rosière et de l'Avenue des Alpes, toujours dans l'idée du pont.

Il aura fallu la nécessité et quelques années pour en revenir à la juste notion des liaisons radiales. Les perfectionnements des véhicules, la possibilité de grimper des pentes plus fortes que celles admises pour les chevaux permit d'envisager la transformation de l'ancestrale Boine en une grande artère et de lier ainsi le haut et le bas de la ville par une route commode et directe.

C'est là que nous en sommes et les travaux en cours, que chacun peut visiter, donnent la mesure de l'actuel ingénieur communal M. G. Furter. Neuchâtel est ainsi dotée de l'artère qui lui manquait. Cette artère est raide mais directe. La correction du profil en long est une grosse affaire ; le sous-voie une plus grosse. C'est un bel ouvrage qui fait honneur à tous ceux qui y mettent le meilleur d'eux-mêmes.

Le Grand Conseil vient de voter les crédits voulus pour corriger la route de 1870 au bord du lac et lui donner un gabarit moderne. En rase campagne le travail est difficile, dans la banlieue qui sépare Saint-Blaise de Neuchâtel, hérissé d'embûches, en ville il se heurte à l'étranglement de la Place d'Armes et au Crêt. Pour le moment on laisse la Place d'Armes comme elle est, faute de mieux. Quant au Crêt il sera rasé ou en tous cas sérieusement diminué. Un concours est ouvert en ce moment entre architectes pour l'utilisation de son emplacement.

Un dernier vestige romantique de l'ancienne rive est ainsi condamné à disparaître.

Les entrepreneurs, mieux que personne, comprendront que la vie va son train. Ils modèlent eux-mêmes le pays jour après jour. Depuis le jour où les soldats burgondes creusaient le premier fossé on a bâti une ville, fait et défait trois enceintes successives, détourné le Seyon et construit les chemins de fer. Nos grands-pères ont abaissé le lac, nos pères collaboré à la construction des quartiers contigus de la rive. Nous mesurons mal, parce que nous n'avons pas le recul, l'effort fait depuis trente ans. Les nécessités modernes nous conduisent à l'époque actuelle et aux grands travaux en cours ou sur le point de commencer.

Ce grand corps vivant qu'est la ville doit se développer ou dépérir. On fait tout pour que cet accroissement soit une œuvre d'art collective. Si beaucoup pleurent un arbre, un souvenir, un coin romantique légué par les siècles, le grand nombre veut vivre et courageusement entreprendre.

Gottlieb Meyfarth

NÉCROLOGIE

Gottlieb Meyfarth

(1884-1948)

Par la mort de *Gottlieb Meyfarth*, un grand industriel vient de disparaître en Suisse romande. Sa place laissée vide cause un deuil cruel dans l'équipe dirigeante des Ateliers de Sécheron, qui perd subitement celui qui fut son chef pendant près de trente ans.

D'origine zurichoise, né et formé à Winterthur dans l'ambiance et la tradition du beau et solide travail, c'est par sa clairvoyance, par ses mérites personnels, par une rare énergie qu'il atteindra progressivement au plus haut poste de la direction. Formé d'abord à l'école professionnelle, puis au Technicum, Meyfarth commence par être l'homme de la pratique, aux Ateliers de construction Oerlikon, puis en France, puis aux Etats-Unis chez Westinghouse. Il a l'œil et l'esprit bien ouverts et concentre son intérêt essentiel sur le problème de la traction électrique. Rentré au pays lors de la guerre de 1914-1918, il est engagé à Sécheron, devient chef de l'appareillage de traction, est envoyé en mission peu après aux Etats-Unis, puis nommé directeur des Ateliers en 1920.

Riche d'expériences, bon connaisseur de la fabrication et bon connaisseur des hommes, il devient rapidement l'entraîneur enthousiaste qui domine les hésitants. Il entrevoit des solutions nouvelles, simplifie souvent des problèmes com-

pliqués, convaine ses collaborateurs et offre à sa clientèle des nouveautés qui marqueront vraiment dans la transformation du matériel de traction électrique. Qu'on pense notamment au rôle joué par Meyfarth dans l'adoption de la commande individuelle des essieux moteurs, dans la réduction progressive du poids mort, dans l'augmentation de la puissance et de la vitesse du matériel roulant, dans l'adaptation rationnelle des formes fondamentales à la technique nouvelle de la soudure électrique. C'est certainement aussi à sa volonté et à sa ténacité que Sécheron a dû de pouvoir construire excellemment les alternateurs de Verbois, dont les dimensions semblaient d'abord défier les possibilités des Ateliers. C'est précisément dans des situations comme celle-ci que Meyfarth révélait son ingéniosité, ses connaissances étendues, sa volonté d'aboutir, cet honneur à cœur de venir à bout, avec ses collaborateurs, de tâches qu'il avait non seulement acceptées, mais sollicitées.

Ce sont ces grandes qualités qui lui ont valu sans doute d'être appelé à siéger au Comité électro-technique suisse, au comité directeur de l'Association suisse des constructeurs de machines. L'Association suisse des électriciens l'avait nommé membre d'honneur. Sur la place de Genève, il a présidé l'Union des industriels en métallurgie.

S'il aimait son métier de constructeur, Meyfarth ne s'attachait pas moins au perfectionnement de son personnel. Il portait grande attention à la formation professionnelle et aux conditions de travail et d'existence de ses subordonnés. Il insista, dans de meilleures années, pour la constitution d'un fonds de secours et de prévoyance, et ce fut pour lui un jour heureux, celui où il inaugura pour ses collaborateurs le « Foyer de Sécheron », avec son restaurant et ses lieux de délassement.

G. Meyfarth a connu aussi une vie de famille intense et heureuse. Venu au monde à Noël 1884, il aimait à dire qu'il était né sous une bonne étoile. Tempérament fougueux, dur au travail, artisan de haute qualité, il a atteint la maîtrise du chef. Quand, dès 1939, une crise cardiaque est venue l'interrompre une première fois, il n'a pas manquer de méditer sur la condition humaine, mais il n'a cessé de reprendre courage, jusqu'à ce soir du 7 mai où une crise ultime le foudroya, alors qu'il venait de prendre la parole au cours d'une réunion du Rotary Club.

Ses collègues de la Section genevoise de la S. I. A. garderont de lui le souvenir d'un homme fort et loyal, qui mit tout son talent et toute son énergie, avec une remarquable sérénité d'esprit, au service de son entreprise et pour le bien de sa cité d'adoption. J. C.

BIBLIOGRAPHIE

Annuaire hydrologique de la France, année 1946. Publié par la *Société hydrotechnique de France.* — Un volume (18 × 27 cm) de 180 pages, avec cartes et tableaux. 199, rue de Grenelle, Paris (7e). Prix de cession : 900 fr. français.

L'Annuaire 1946, qui vient de paraître, est établi sur le même plan que les Annuaires publiés depuis 1939. Il comporte pour chacune des soixante-cinq stations de jaugeage choisies de manière à caractériser les régimes hydrologiques des principaux bassins :

1° Un tableau des débits journaliers avec indication des débits moyens mensuels de l'année 1946, de la moyenne des débits moyens mensuels depuis la mise en service de la station et de cette même moyenne calculée sur la période de référence 1920-1946, commune à la majorité des stations étudiées.

2° Un graphique donnant la courbe des débits journaliers, celle des débits moyens mensuels et celle des débits classés pour l'année 1946.

Cet ensemble de documents statistiques est précédé d'une intéressante étude de MM. *Halphen* et *Morlat*, avec la collaboration de M. *Le Cam*, intitulée « Sur la valeur industrielle d'une chute d'eau », d'une note sur les caractéristiques hydrologiques de l'année 1946 et de diverses cartes et renseignements concernant les principales stations hydrologiques françaises.

Direct-current Machinery, par *Grover C. Blalock*, Professor of Electrical Engineering, Purdue University. Mc Graw-Hill Book Company, Inc. New York and London, 1947. — Un volume in-8, XI + 367 pages, 206 figures. Prix : 3,75 dollars.

Ouvrage destiné essentiellement aux étudiants et donnant une vue générale des principales machines à courant continu et de leur contrôle. L'auteur a complété son exposé par de nombreux exemples illustrés de photographies et de schémas, ainsi que par des problèmes numériques, de manière à bien faire saisir au jeune ingénieur les caractères fondamentaux des machines étudiées.

Les longs développements mathématiques ont été éliminés, l'accent étant porté sur l'aspect pratique des problèmes.

Sans énumérer toutes les questions traitées dans ce livre, disons que l'on y trouve développés la plupart des sujets intéressant les générateurs et les moteurs à courant continu (propriétés, caractéristiques, contrôle, pertes, rendement, types spéciaux, applications diverses, essais, entretien, etc.), ainsi qu'un chapitre sur les batteries. Il rendra certainement plus d'un service, à l'étudiant d'abord, mais aussi à l'homme d'expérience. E. S.

Applied engineering mechanics, par *Alfred Jensen*, Assistant Professor of General Engineering, University of Washington. Mc Graw-Hill Book Company, Inc. New York and London, 1947. — Un volume in-8 de XI + 316 pages, 478 figures. Prix : relié, 3 dollars.

Ce livre est un cours d'introduction à la mécanique, exigeant un minimum de connaissances, et destiné aux étudiants des hautes écoles techniques.

L'auteur a porté son attention sur les problèmes qui se présentent le plus fréquemment en pratique. Il s'est efforcé de choisir des sujets simples et instructifs tout à la fois. Les développements mathématiques sont strictement limités, les exposés théoriques réduits et une large part est réservée aux applications numériques. L'étudiant peut ainsi se concentrer sur le mécanisme proprement dit des phénomènes plutôt que sur les expressions formelles des lois qui les traduisent, travail souvent abstrait pour le débutant. L'ouvrage comprend deux parties : statique et dynamique.

En statique, les questions sont étudiées parallèlement par voie analytique et par voie graphique de manière à permettre à l'étudiant de se familiariser aussi bien avec l'une qu'avec l'autre de ces méthodes. En dynamique, l'auteur introduit dès les premières pages les notions de frottement afin de se placer immédiatement sur le plan des réalités.

L'ouvrage est subdivisé comme suit :

Ire Partie : Statique

Chapitre premier : Introduction. — *Ch. II :* Principes fondamentaux de la statique. — *Ch. III :* Systèmes de forces parallèles et coplanaires. — *Ch. IV :* Systèmes de forces concourantes et coplanaires. — *Ch. V :* Systèmes de forces coplanaires mais non concourantes. — *Ch. VI :* Systèmes de forces parallèles mais non coplanaires. — *Ch. VII :* Systèmes de forces concourantes mais non coplanaires. — *Ch. VIII :* Systèmes de forces non concourantes et non coplanaires. — *Ch. IX :* Frottement. — *Ch. X :* Centres de gravité. — *Ch. XI :* Moments d'inertie de surfaces.

IIe Partie : Dynamique

Ch. XII : Principes fondamentaux de la dynamique. — *Ch. XIII :* Cinématique du mouvement rectiligne. — *Ch. XIV :* Cinétique du mouvement rectiligne. — *Ch. XV :* Mouvement curviligne. — *Ch. XVI :* Cinématique de la rotation. — *Ch. XVII :* Cinétique de la rotation. — *Ch. XVIII :* Mouvement plan. — *Ch. XIX :* Travail, énergie, puissance. — *Ch. XX :* Impulsion et quantité de mouvement.

Le caractère vivant de cet ouvrage est certainement de nature à lui donner une grande diffusion. Professeurs et élèves y trouveront une conception originale des problèmes fondamentaux de la mécanique. E. S.