**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande
**Band:** 79 (1953)
**Heft:** 6

**Nachruf:** Marguerat, Auguste

**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:** 13.07.2025

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

mesures qui s'imposent de telle sorte que — tout en garantissant une certaine protection des professions d'ingénieur, d'architecte et de technicien — il serve la cause de la bonne foi et permette à ceux qui en sont dignes d'exercer librement leur profession dans les limites des règles de morale professionnelle et sociale.

Le Registre suisse a son siège à Zurich. Pour tous renseignements, on peut s'adresser soit aux secrétariats de la Société suisse des ingénieurs et des architectes (S. I. A.) ou de l'Union technique suisse (U. T. S.), soit, par écrit, au Registre suisse des ingénieurs, des architectes et des techniciens, case postale, Zurich 23.

## ECOLE POLYTECHNIQUE DE L'UNIVERSITÉ DE LAUSANNE

### Vers une retraite

M. le professeur *Ch. Colombi*, atteint par la limite d'âge, quittera l'enseignement à la fin de cette année.

Titulaire de la chaire de *Machines thermiques* dès 1914, il assuma ainsi pendant près de quarante ans, avec une autorité incontestée, la charge de l'un des enseignements principaux de la grande Ecole technique romande.

C'est lui qui créa le Laboratoire de machines thermiques dont les installations ont permis l'exécution d'études remarquées en Suisse et à l'étranger.

Le développement considérable de la technique de la chaleur et du froid ainsi que les perfectionnements incessants des machines thermiques de tout type ont eu pour conséquence d'étendre considérablement l'enseignement de cette branche au cours de ces dernières années et il est peu probable qu'à l'avenir les autorités puissent confier à un seul homme la charge entière de la chaire de Machines et Installations thermiques.

Cette seule constatation laisse entendre combien l'Ecole polytechnique de Lausanne et ses anciens élèves ont lieu d'être aujourd'hui reconnaissants envers l'un des maîtres qui ont le plus honoré l'Ecole. M. Colombi transmettra dans quelques mois à celui ou à ceux que désigneront les autorités pour lui succéder une chaire qui, du fait de sa compétence et de son inlassable activité, est devenue l'un des éléments essentiels de l'enseignement de la section des ingénieurs mécaniciens à l'Ecole polytechnique de Lausanne.

## NÉCROLOGIE

### Auguste Marguerat, ingénieur

Auguste Marguerat, directeur des Chemins de fer Viège-Zermatt, du Gornergrat, Furka-Oberalp et des Schöllenen, est né à Lutry en 1880. Il avait une année à peine quand il y devint orphelin de père.

Elevé par une mère pleine de sollicitude, mais dont les ressources étaient modestes, il dut, tout jeune, donner des leçons particulières. Il suivait l'exemple de son frère Léon qui, avant d'achever l'Ecole d'ingénieurs, s'était engagé comme dessinateur au Jura-Simplon.

La nécessité dans laquelle il se trouva de couvrir lui-même une grande partie de ses frais d'études lui donna le sens de l'économie et le goût de l'indépendance.

Il passe par le Collège cantonal et par le Gymnase classique de Lausanne. Le cours de littérature française d'Abel Biaudet, les leçons d'histoire d'Edmond Rossier et l'enseignement si original et si élevé de Frank Olivier aiguisent son esprit critique, jettent les bases de sa forte culture et développent son amour des idées générales.

Bachelier ès lettres, mention mathématiques spéciales, en 1900, il entre à l'Ecole d'ingénieurs et y obtient, quatre ans après, son diplôme.

Les élèves-constructeurs de sa volée formaient deux clans distincts. Les uns, cédant à une forte pression, consacraient leurs instants de liberté à l'élaboration des travaux que leur imposait un professeur exigeant. Au lieu de suivre les cours n'intéressant pas leur spécialité, ceux de machines thermiques par exemple, ils travaillaient à leurs projets de ponts à la salle de dessin. Auguste Marguerat était de l'autre clan. Tout en accordant à l'exécution des tâches du professeur Dommer le temps prévu à l'horaire, il suivait assidûment les leçons de mécanique appliquée et celles d'électricité industrielle. Sa carrière montre combien il avait raison de ne pas se spécialiser trop tôt. Cela ne l'empêchait du reste pas de donner des répétitions de latin ou de mathématiques et de prendre une part active à la vie de la Société de Zofingue, dont il portait la casquette blanche. Le souvenir du passage de C.-F. Ramuz y était encore vivant et Auguste Marguerat, *cantus magister*, y rencontra Ernest Ansermet parmi les camarades qu'il initia à l'art du chant.

Ingénieur, il entre aux Chemins de fer fédéraux et à Bâle, puis à Lausanne, il construit des charpentes métalliques. Au *Bulletin technique de la Suisse romande*, il publie en 1912 un article sur « La grande Halle de la gare de Lausanne ». L'année suivante, dans une courte note du même *Bulletin*, il attire avec courage l'attention sur les conséquences dangereuses de la « Convention du Gothard », dont la ratification était soumise aux Chambres.

Comme son frère, décédé prématurément en 1922, qui était chef d'exploitation de l'arrondissement de Lausanne, il travaille au service de la voie et, en 1915, il est ingénieur de la voie et inspecteur d'exploitation du Viège-Zermatt.

Cette ligne, ouverte en été seulement et exploitée par les Chemins de fer fédéraux, reprend son autonomie en 1921. Auguste Marguerat, armé par ses expériences sur le réseau fédéral, est appelé à sa direction.

Soutenu par le conseiller fédéral Haab, ancien directeur général des Chemins de fer fédéraux, il procède en 1924 au sauvetage du Furka-Oberalp et surmonte les difficultés innombrables qui se présentent lors du rachat et de la remise en état de cette ligne malchanceuse.

Après avoir tiré le Viège-Zermatt de son isolement en le raccordant au réseau rhétique, il l'électrifie et le prolonge jusqu'à Brigue, en suivant un tracé parallèle à celui des Chemins de fer fédéraux. La région du Cervin est ainsi reliée au massif de la Bernina par une ligne à voie étroite et, du même coup, le Viège-Zermatt, grâce aux Schöllenen, aboutit à la grande artère du Gothard.

La région de Zermatt, dont le chemin de fer est protégé, au prix de travaux considérables, contre les torrents et contre les avalanches, devient un centre important de sports d'hiver. Au début de la seconde guerre mondiale, le Furka-Oberalp est électrifié à son tour et, dès 1943, l'exploitation de la ligne du Gornergrat est assurée pendant tout l'hiver.

Que de problèmes d'ordre financier, politique et technique, le directeur du Viège-Zermatt n'a-t-il pas dû résoudre pour réaliser un programme aussi vaste et aussi complexe !

Dans sa réponse à l'Université de Lausanne qui, le 6 mai 1943, lui a conféré le titre de docteur *honoris causa*, Auguste Marguerat a analysé le rôle multiple, économique, social, politique et militaire joué par les lignes de chemin de fer rattachant entre elles les régions alpestres et les reliant à la plaine. Il a montré ainsi la beauté et l'étendue de son œuvre. En donnant à ces régions des moyens de transport assurés toute l'année, il les a protégées contre le fléau de la dépopulation.

AUGUSTE MARGUERAT, ingénieur

Homme de chemin de fer, Auguste Marguerat a présidé l'Union d'entreprises suisses de transport et il a été membre de la Commission permanente du Congrès international des chemins de fer. Il a fait partie du Conseil de l'Office suisse du tourisme ainsi que d'un grand nombre d'associations touristiques. On ne saurait assez rendre hommage à l'art avec lequel il a su faire connaître les contrées desservies par ses chemins de fer. Citons seulement le volume intitulé *Le chemin de Zermatt*, publié à l'occasion des cinquante ans du Viège-Zermatt. Soigneusement relié et protégé par une couverture représentant un fragment d'une vieille carte de l'évêché du Valais, cet ouvrage est une petite encyclopédie « à l'usage des touristes curieux », par Paul Budry et Werner Kaempfen, avec des dessins de Gea Augsbourg. Quelle façon charmante et agréable de faire de la propagande touristique !

A la fin de 1949, Auguste Marguerat avait donné sa démission de directeur. Depuis bien des années, les Ateliers de Constructions mécaniques de Vevey et la Fabrique suisse de locomotives, à Winterthour, se l'étaient attaché dans leurs conseils. Administrateur du Viège-Zermatt, il rentrait définitivement à Lausanne, où il faisait partie du comité de l'Orchestre de la Suisse romande et représentait les chemins de fer privés au Rotary. Il allait pouvoir profiter de la bibliothèque et des salles de lecture du Cercle littéraire dont il était membre depuis longtemps.

Le mal qui devait l'emporter, aggravé par un malheureux accident, ne lui a pas permis de jouir, au milieu des siens, du repos qu'il avait si bien mérité.

Après une longue maladie, il s'est éteint à Yverdon, à l'âge de 72 ans.

M. P.

## DIVERS

### Formation d'ingénieurs-mécaniciens ou électriciens pour le service du chemin de fer

*Communiqué de la Division de la traction et des Ateliers des C. F. F. à Berne*

Pour exercer avec succès la profession d'ingénieur-mécanicien ou électricien au chemin de fer, il convient non seulement d'avoir l'instruction théorique que procurent les hautes écoles techniques, mais encore d'être familiarisé avec le métier, les véhicules ferroviaires et le service sur la locomotive, toutes connaissances qui ne peuvent être acquises que par une activité pratique tant dans des ateliers de construction des machines ou des ateliers ferroviaires que comme aide-mécanicien sur la locomotive.

*Aussi les Chemins de fer fédéraux donnent-ils dans une mesure limitée aux étudiants, avant ou pendant les études, et aux jeunes ingénieurs-mécaniciens et électriciens qui veulent se préparer au service ferroviaire, l'occasion d'acquérir ces connaissances préliminaires comme stagiaires dans leurs ateliers et dans le service des locomotives.* Ni l'une ni l'autre partie ne s'oblige à un engagement ultérieur.

*Il est opportun qu'avant ou après cette formation pratique les candidats à des postes ferroviaires aient travaillé aussi quelque temps dans l'industrie comme ingénieurs avant d'être admis comme ingénieur au service ferroviaire.* D'ailleurs, les maisons qui s'occupent de la construction de véhicules ferroviaires apprécient elles aussi la formation pratique au chemin de fer.

La Division de la traction et des ateliers près la Direction générale des C. F. F. à Berne donne sur demande tout renseignement sur l'admission de stagiaires (voir aussi l'annonce).

## LES CONGRÈS

### Association générale des Hygiénistes et Techniciens municipaux

Le Congrès annuel de l'Association générale des Hygiénistes et Techniciens municipaux se tiendra, cette année, à Evian, du 8 au 14 juin 1953.

Les questions inscrites à l'ordre du jour sont les suivantes :

— Captage des eaux par forages horizontaux.
— Coagulation des eaux potables.
— Floculation et décantation des eaux usées.
— Nettoyage des rues.
— Eclairage des voies publiques.

Un certain nombre d'excursions auront lieu pendant ce congrès au barrage de Génissiat et en Suisse où seront visités les services techniques et les captages des villes de Vevey, Lausanne et Genève.