Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 29 (1903)
Heft: 12

Nachruf: Deladoey, Eug.

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

d'après la *Revue technique* [1]. Il rendrait, en effet, inutile le passage préalable des tonneaux d'arrosage destinés à empêcher le soulèvement de la poussière par les machines balayeuses d'ancien modèle.

La réunion sur un même véhicule du tonneau et de la balayeuse présente des avantages économiques importants, non seulement dans le prix d'achat comparé à celui de deux machines distinctes, mais aussi dans le service, les deux opérations, arrosage et balayage, étant faites dans le même temps, avec la moitié de personnel et de frais de traction.

Dans le nouvel appareil, à gauche du conducteur, se trouve un tonnelet de dimension moyenne; l'arrosage se fait par une herse armée de pulvérisateurs qui projettent l'eau sous forme de brouillard.

La machine, abstraction faite des organes d'arrosage, est du type des balayeuses Sohy, à traction par cheval.

Une petite pompe à piston plongeur, dont le mouvement, tout comme celui du balai, est emprunté au mouvement même de l'essieu entraîné par les roues, donne la pression nécessaire pour pulvériser et projeter l'eau. Celle-ci est répandue sur le sol en quantité juste suffisante pour l'humidifier et abattre la poussière. La boue est ainsi supprimée; la machine, construite par les établissements Durey-Sohy, à Paris, est simple et peu encombrante.

[1] Voir *Revue technique*, N° du 25 mai 1903.

NÉCROLOGIE

La *Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes* a eu depuis le commencement de l'année à enregistrer le décès de plusieurs de ses membres les plus connus et les plus estimés.

Nous avons en son temps retracé la carrière de M. A. van Muyden, ingénieur, rédacteur du *Bulletin technique* de 1894 à 1900, et membre de son Comité supérieur de rédaction.

Nous voulons aujourd'hui rappeler encore les services de trois autres de nos collègues, Ch. Ancel, Eug. Deladœy et Eug. Bolens, membres de la Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes, et anciens élèves de l'Ecole d'Ingénieurs de Lausanne, décédés dans le cours de ce semestre, au sujet desquels on veut bien nous communiquer les trois notices qui suivent.

Ch. Ancel, ingénieur.

Le Département cantonal des Travaux publics a fait une perte sensible par le décès prématuré de M. l'ingénieur Ancel, enlevé à l'âge de 43 ans, le 6 mars 1903, après une douloureuse maladie.

Ancel sortit en 1880 de la Faculté technique de Lausanne, muni de son diplôme, et fut d'abord, pendant quelques mois, aide au bureau des Ponts et Chaussées. Il fut employé ensuite aux études du chemin de fer Pont-Vallorbe et, de 1886 à 1889, il remplit des fonctions d'ingénieur au bureau des Travaux de la ville de Lausanne.

En 1889 il entra au Département des Travaux publics où il occupa successivement les postes de deuxième constructeur, deuxième ingénieur, premier ingénieur, conducteur-chef des travaux; enfin, à la fin de 1901, il fut désigné comme adjoint du chef du Ier service (administration et entretien) du Département.

Ancel était un technicien de valeur, à l'intelligence vive, à l'esprit prime-sautier, au coup d'œil prompt et sûr; doué d'une remarquable faculté d'assimilation, il arrivait très vite à se mettre au courant des multiples questions qu'il avait à étudier et à résoudre.

Très *débrouillard* et travailleur, il a rendu de signalés services. Sans parler des nombreuses corrections de routes dont il a fait les études et dirigé l'exécution (celle de Villeneuve-Grandchamp, entre autres, qui est remarquable), il eut à s'occuper tout spécialement de l'élaboration de la nouvelle loi sur l'utilisation des lacs et cours d'eau dépendant du domaine public et des mesures propres à en assurer l'application.

Il dût, dans ce but, visiter toutes les usines hydrauliques du canton et pendant plusieurs mois il fut sans cesse à la brèche, ne reculant devant aucune peine et aucune fatigue, et faisant preuve, dans l'accomplissement de cette tâche, d'un esprit d'initiative et d'entente des affaires tout à fait digne d'éloges.

Mais, aux qualités professionnelles, Ancel joignait les qualités du cœur et du caractère; sa bonhomie joviale, son entrain, sa cordialité lui avaient créé de nombreux amis et ces mêmes qualités qu'il apportait dans les affaires, lui facilitaient singulièrement les rapports avec les populations.

Au militaire, Ancel était capitaine du génie, excellent officier, énergique, sachant se faire obéir, juste et précis, il était très estimé et aimé de ses chefs, camarades et subordonnés.

Ancel paraissait appelé à fournir une longue et utile carrière; il a été ravi trop tôt à sa famille, à ses amis, à son pays.

G. de P.

Eug. Deladœy, ingénieur.

Quelques semaines après le décès de M. l'ingénieur Ancel, un nouveau vide s'est produit dans le personnel technique du Département des Travaux publics par suite de la mort inattendue, le 25 avril 1903, de M. l'ingénieur Eugène Deladœy, à l'âge de 55 ans.

E. Deladœy, diplômé en 1868 à l'Ecole spéciale de Lausanne, fut d'abord attaché à l'entreprise générale de la ligne de Jougne (entreprise Alazard) et, ensuite, pendant quelques mois, à la Société des Asphaltes du Val-de-Travers.

En 1871, il entra au bureau des Ponts et Chaussées de l'Etat où, depuis 1880, il occupa les fonctions d'ingénieur-adjoint de l'ingénieur cantonal; il eut, au cours de cette carrière, à s'occuper des branches multiples qui font partie des travaux publics: cours d'eau, routes, chemins de fer. Il fut, pendant une certaine période, attaché aux travaux de dessèchement des marais de l'Orbe et à ceux de correction de la Gryonne; on lui doit encore de nombreuses études et constructions de routes qu'il serait trop long d'énumérer ici.

Il y a lieu de citer cependant la belle route dite de « la Corniche », entre Epesses et Chexbres, dont il mit au point l'étude d'après un projet élaboré par MM. Ed. Pellis, ingénieur, et E. Piot, géomètre, et dont il dirigea l'exécution.

E. Deladœy s'occupait spécialement et avec une réelle compétence des nombreuses questions relatives aux chemins de fer concernant le Département des Travaux publics et qui, par traditions, étaient attribuées à l'ingénieur-adjoint. Technicien de valeur, très intelligent, doué d'une mémoire sûre et habile opérateur sur le terrain, il a rendu des services justement appréciés.

E. Deladœy était capitaine d'administration; il fit son premier service dans les carabiniers et il racontait volontiers, non sans un certain pittoresque, les incidents de l'occupation des frontières, en 1871, à laquelle il prit part; il passa ensuite à l'ancien Etat-major du Commissariat et, de là, à l'administration. Il fit aussi partie du Conseil communal de Lausanne pendant six ans et était membre de la Commission consultative chargée de l'étude du pont Chauderon-Montbenon.

L'administration cantonale a perdu en la personne de M. Deadœy un fonctionnaire qui lui a consacré 32 ans de sa vie et qui a droit à sa reconnaissance. G. de P.

Eugène Bolens.

La Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes vient encore de faire une perte sensible en la personne d'Eugène Bolens, ingénieur à Payerne, décédé le 11 juin, presque subitement, d'une hémorragie cérébrale, qu'on pourrait attribuer, peut-être plus ou moins directement, à la chute qu'il fit le 14 juillet 1902 sur la voie, dans une collision de trains près de Moudon.

Eugène Bolens, né à Lausanne en 1856, sortit de l'Ecole d'Ingénieurs avec la promotion de l'année 1880. Il trouva immédiatement de l'occupation comme conducteur de travaux à la construction du chemin de fer de Clermont-Ferrand à Tulle, en France, où travaillaient déjà plusieurs Suisses. En 1882 il entra dans l'entreprise Soubigon, qui établissait des lignes nouvelles de chemin de fer dans le département du Lot et, plus tard, dans le département de la Drôme. Il rentra au pays en 1890 et fut occupé à la construction de la ligne de chemin de fer de Viège à Zermatt et, dès l'année suivante, en 1891, au service de la voie des chemins de fer Jura-Simplon, à Lausanne. C'est en décembre 1892 qu'il fut nommé ingénieur de la voie à Payerne, pour les lignes de la Broye, poste qu'il a occupé jusqu'à la fin de sa carrière, si prématurément interrompue.

Travailleur infatigable, E. Bolens était un ingénieur de sens pratique et habile sur le terrain. Il savait unir la fermeté avec la bonté dans ses rapports avec les ouvriers et le nombreux personnel qu'il avait sous ses ordres; excellent administrateur, sachant compter, il était très apprécié par ses chefs et par ses collègues, et il a rendu des services précieux à son administration.

D'un caractère agréable, il ne se laissait pas absorber entièrement par ses fonctions — Bon père de famille, il se trouvait avec plaisir chez lui, dans la maison qu'il avait fait construire à son goût près de la gare. Les questions d'agriculture et d'aviculture l'intéressaient vivement et il fit plusieurs fois partie de jurys d'expositions. Il s'occupait aussi des affaires d'intérêt public et fut même, pendant un certain temps, membre du Conseil communal de Payerne. L'estime générale dont il jouissait dans cette ville s'est manifestée d'une manière particulièrement sensible par l'affluence des personnes qui ont tenu à assister à son enterrement.

Classe d'Industrie et de Commerce de la Société des Arts de Genève.

Prix Colladon 1905.

La Classe d'Industrie et de Commerce de la Société des Arts décernera, s'il y a lieu, dans la séance générale de la Société des Arts, en février 1905, le prix fondé par feu M. le professeur Daniel Colladon, en faveur d'un sujet intéressant l'industrie genevoise.

Ce prix, qui est décerné tous les quatre ans, consistera, en 1905, en une somme de sept cents francs.

Le sujet, choisi par une commission nommée à cet effet par la Classe d'Industrie et de Commerce, est le suivant:

Une étude sur les horloges électriques.

Aucune distinction de nationalité n'étant faite pour le concours, Suisses et étrangers peuvent y prendre part.

Dans le cas où le prix ne pourrait être attribué, ou ne le serait que partiellement, la somme disponible serait reportée au concours suivant.

Les mémoires présentés seront inédits et écrits en français, ils devront indiquer les sources consultées. Ils ne seront pas signés mais ils porteront une devise qui sera répétée sur un pli cacheté, renfermant le nom et l'adresse de l'auteur et muni de la suscription: Prix Colladon.

Ils devront être remis au plus tard le 1er décembre 1904, entre les mains du concierge de la Société des Arts, bâtiment de l'Athénée, à Genève, avec l'adresse: Monsieur le Président de la Classe d'Industrie et de Commerce.

Les mémoires primés ne seront pas rendus à leurs auteurs, la Classe se réservant d'en publier tout ou partie.

Les mémoires non primés qui ne seront pas réclamés pendant les trois mois, dès la date de la proclamation des résultats du Concours, deviendront aussi la propriété de la Classe d'Industrie.

Concours pour un élévateur pour bateaux à construire sur le canal du Danube à l'Oder, à Aujezd, près Prerau, en Moravie.

Le Ministère royal et impérial d'Autriche-Hongrie, ensuite de décret impérial du 19 avril 1903, ouvre un concours international afin d'obtenir une solution avantageuse du problème constitué par les grandes différences de niveau qu'il faut faire franchir aux bateaux, sur le réseau des canaux autrichiens.

Les travaux projetés consistent dans la construction d'un élévateur pour bateaux et des installations accessoires, sur le canal du Danube à l'Oder, à Aujezd, près Prerau en Moravie. La différence de niveau à franchir en une fois est de $35^m,90$. Cet élévateur devra être capable d'assurer le service du canal d'une façon continue, et être d'une exploitation facile et économique, avec une consommation d'eau aussi petite que possible.

Le choix des moyens d'exécution est laissé aux concurrents. — Les dimensions maxima des bateaux employés sont :

Longueur . . .	$67^m,00$
Largeur. . . .	$8^m,20$
Tirant d'eau . .	$1^m,80$

Le trafic maximum imposé est, en 24 heures et dans chaque sens, de 30 bateaux du type ci-dessus chargés.

Les plans détaillés, avec calculs et devis, devront être remis le 31 mars 1904, au plus tard, au Ministère royal et impérial du commerce, à Vienne.

Il sera décerné trois prix :

1er prix :	100 000 couronnes,	soit Fr.	105 000.
2e »	75 000 »	»	78 750.
3e »	50 000 »	»	52 500.

Le jury sera composé de 9 membres, choisis par le Ministère du Commerce parmi les ingénieurs spécialistes étrangers et du pays.

Les travaux primés resteront la propriété du gouvernement d'Autriche-Hongrie qui se réserve en outre le droit d'acquérir, contre une indemnité de 25 000 couronnes, chaque projet non primé et d'exécuter lui-même le projet primé, avec les modifications qu'il jugera convenables, sans préjudice des droits assurés aux auteurs par brevets ou conformément aux lois sur la propriété intellectuelle.

Si un projet acquis par le gouvernement était exécuté et donnait complète satisfaction pendant deux ans d'exploitation, l'auteur recevrait une prime de 200 000 couronnes, au cas où il n'aurait pas été lui-même chargé de l'exécution de ce travail.

La légation d'Autriche-Hongrie à Berne est prête à donner tous les renseignements nécessaires.

Lausanne. — Imprimerie H. Vallotton & Toso, Louve, 2.