

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 58 (1932)
Heft: 8

Nachruf: Schmutz-Demeyriez, Paul

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

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

La transformation de la gare de Berne. On sait que la Direction générale des C. F. F. avait élaboré trois projets pour les voies d'accès à la gare de Berne, dont la transformation est envisagée. Ces projets ont déjà fait l'objet de nombreux échanges de vues avec les autorités municipales de la ville de Berne. L'entente, de part et d'autre, semblait fort difficile à être réalisée. Or, on apprend que la direction des travaux publics proposera au Conseil communal de se prononcer en faveur du projet de la Lorrainehalde.

Ce dernier prévoit que la nouvelle ligne franchira l'Aar obliquement, immédiatement au sortir de la gare, pour longer ensuite sur la rive droite la falaise de la Lorraine, quartier situé au sud-est de la ville. Les travaux pourraient commencer éventuellement au printemps 1933. Un accord devra être conclu avec les C. F. F. pour régler la participation financière de la ville à ces travaux et toutes les questions de détails y relatives.

Ledit accord sera soumis, en votation populaire, à la ratification des électeurs bernois, au courant de l'été prochain. Les travaux en question permettront d'occuper un bon nombre de chômeurs, c'est pourquoi les autorités bernoises estiment que la question mérite d'être liquidée le plus rapidement possible.

La nouvelle gare de Chiasso. La transformation complète de la très importante gare de Chiasso, décidée avant la guerre déjà, est actuellement terminée. Pourvue de toutes les installations de sécurité, elle constitue vraiment un modèle au point de vue technique. Coût total des dépenses : 18 millions.

Pour la construction du Transsaharien. Un député français a demandé que le chemin de fer destiné à relier la Méditerranée au Niger soit déclaré d'intérêt public.

On donne au sujet de ce projet grandiose les précisions suivantes :

Le montant global des travaux est évalué à environ 2 milliards 500 millions (non compris les intérêts intercalaires au cours de la construction).

Les fournitures de matériel proprement dites se montent au chiffre de 1 milliard 650 millions (y compris les transports).

Si l'on compte que la livraison du matériel sera effectuée dans un délai de quatre années, il en résulte que l'effectif du personnel (ingénieurs, contremaîtres et ouvriers) à employer dès maintenant et en permanence pendant ces quatre années pour la mise en jeu des fournitures, sera d'au moins 35 000 personnes.

A noter aussi l'importance du fret maritime pour le transport du matériel mis en œuvre, ce fret étant évalué approximativement à près de 150 millions.

Pour le Palais de la Société des Nations. On sait que le rattachement au centre de Genève du Palais de la Société des Nations, en construction dans le parc de l'Ariana, nécessitera des voies d'accès fort coûteuses.

Le gouvernement genevois a sollicité de la Confédération une aide dont la légitimité ne sera contestée par personne. Le Conseil fédéral, après avoir examiné la question, s'est déclaré d'accord de proposer aux Chambres l'octroi d'une subvention d'un million et demi.

Pour la remise en état du grand domaine de Versailles. Grâce aux libéralités de M. Rockefeller — qui disait être si riche qu'il ne pouvait plus faire de mauvaises affaires¹ — les considérables travaux de remise en état du domaine de Versailles se poursuivent activement et aboutiront à la complète restauration du Palais et du parc de Louis XIV.

Depuis 1925 jusqu'à présent, on a refait toutes les toitures

¹ « Gringoire », du 18 mars dernier, fait aussi tenir ce propos au milliardaire japonais Haschiroémon Mitsui. *Réd.*

du château (il y en avait 10 hectares !) et les intérieurs sont désormais à l'abri des intempéries.

On procède actuellement à la réfection du pavé du Roi sur la place d'Armes. Les bassins ont été remis en état sur cuves de béton armé, les statues géantes qui déparaient la Cour d'honneur ont été enlevées, les marbres du parc ont été blanchis, la Grande Orangerie a été réparée.

On envisage, dans un avenir encore indéterminé, le nettoyage du Grand Canal (24 hectares et 6 km de berges) et du bassin des Suisses.

Les ingénieurs et la Russie. On mande de Londres que de nombreux ingénieurs étrangers se préparent à quitter la Russie. Il paraîtrait que le gouvernement soviétique qui avait pris l'engagement de les payer en devises étrangères, voudrait remplacer les dollars par des tchervonetz, ce qui fait évidemment une différence...

Les projets de patinoires artificielles à Lausanne. A cette époque printanière, il peut paraître bizarre de parler de glace et de patinoires. On pense plutôt aux douces brises et aux lilas...

Cependant, il a beaucoup été question, à Lausanne, de deux projets de patinoires artificielles.

L'une, de 3000 m² environ, couverte, coûtant, avec les installations accessoires quelque 450 000 fr., se construirait dans la grande halle du Comptoir suisse de Beaulieu.

L'autre, à ciel libre, de 6000 m² environ — une des plus vastes d'Europe — s'érigerait à La Sallaz. En été, elle se transformerait en piscine. Avec toutes les installations accessoires, le devis atteindrait 1 400 000 fr., selon les promoteurs. C'est cher... Projets, projets, évidemment ! Qui alimentent les conversations et permettent de... rompre la glace !

Un million pour l'électricité de Lausanne et de ses tramways. La Municipalité de Lausanne soumet au Conseil communal un préavis comportant une dépense totale de 733 000 fr. pour

renouveler et renforcer les installations fournissant l'énergie électrique aux tramways, pour renforcer et étendre aussi le réseau de distribution de la ville, devenu nettement insuffisant.

Avec les sommes prises directement sur le budget, le coût des travaux projetés ne sera pas loin d'atteindre le million.

Si l'on se rappelle — tous ceux qui ont suivi la récente conférence de M. E. Gaillard, syndic, à l'A³. E². I. L. — que Lausanne s'apprête à déboursier près de trois millions pour son alimentation en eau potable, avec utilisation du bleu Léman, on conviendra que la capitale vaudoise ne recule pas devant les frais pour mettre ses services publics au niveau des besoins du temps !

JEAN PEITREQUIN.



PAUL SCHMUTZ-DEMEYRIEZ

NÉCROLOGIE

Paul Schmutz-Demeyriez.

Un accident tragique d'auto sur la route de Colmar à Strasbourg vient de coûter la vie, le 16 mars 1932, à l'un des membres les plus fidèles de la G. e. P. et de la S. I. A. genevoises, Paul Schmutz-Demeyriez.

Enfant de Rolle, bien qu'originaire du Bas-Vully, il avait fait ses études d'ingénieur civil à l'École polytechnique fédérale, de 1893 à 1897, et s'était, dès le début de sa carrière, tourné vers la branche si neuve alors des constructions hydrauliques, soit en France, où on le trouve de 1897 à 1899 et de 1902 à 1904, notamment au service des études de la Société des grands Travaux de Marseille, soit en Suisse romande,

dans l'Entreprise des forces motrices du Rhône à Saint-Maurice, et comme directeur des travaux de l'usine de Montcherand.

Mais c'est surtout de 1908 à 1920 que la carrière de Paul Schmutz fut pleine d'une vie intense, comme adjoint d'abord, puis comme directeur lui-même de la S. A. des Forces motrices de Brusio. Les Grisons traversaient alors, sous l'initiative de chefs audacieux et éclairés tels qu'Alfred de Planta, une véritable renaissance par l'établissement de leur réseau de chemins de fer qui, prolongé par celui de la Bernina, reliait enfin d'une manière irréprochable la belle vallée de Poschiavo à la patrie suisse. A celle des chemins de fer, l'aide des Sarasin, de Speiser, d'Henry Fatio ajouta l'initiative de la construction de nos premières forces motrices hydrauliques d'exportation vers une Italie d'avant-guerre qui était d'ailleurs, par la configuration des sites, le client naturel des Forces motrices de Brusio.

Paul Schmutz-Demeyriez aimait à parler de cette vie intense qu'il avait connue là-bas et qui lui avait valu tant de belles relations.

Il avait pris à Genève, en 1920, une retraite que lui avait dictée la mort de sa fille unique et qui fut d'ailleurs fort active (ainsi que le témoigne la belle publication en français sur les forces motrices de Brusio dont un extrait parut, dans ce journal, au début de l'année 1930¹) jusqu'à la mort toute récente de son épouse qui l'éprouva douloureusement.

Ceux qui avaient appris à le découvrir au travers de sa surdité — dont il avait d'ailleurs admirablement triomphé — n'oublieront pas l'affabilité de cet homme généreux et la délicatesse de ses sentiments. J. C.

Harold F. Zangger.

Le 5 mars dernier, est décédé, à l'âge de 39 ans, M. H. F. Zangger, vice-directeur de l'Office fédéral de l'économie électrique, secrétaire du Comité national suisse de la Conférence internationale de l'énergie, ancien chef de la Division technique de l'Association suisse des Electriciens, dont la science et l'aménité lui avaient conquis tous ceux qui furent en relations avec lui.

BIBLIOGRAPHIE

Etudes cinématique et expérimentale de la turbine Pelton et analyse des pertes. Thèse présentée à la Faculté des sciences de Toulouse, pour l'obtention du titre de docteur de l'Université. Un vol. 16 x 25 de 100 pages. Imprimerie Hérissey, Evreux, 1931. — *Laboratoires de machines hydrauliques en Europe et essais de cavitation.* Brochure de 43 p. en vente chez l'auteur, prix 5 fr., par A. Tenot, professeur de Mécanique appliquée à l'Ecole nationale d'Arts et Métiers de Châlons-sur-Marne.

La théorie élémentaire des turbines hydrauliques suppose une déviation identique de tous les filets liquides. Cette hypothèse, approximativement réalisée dans les turbines à réaction, c'est-à-dire à veine forcée, ne l'est plus dans la turbine Pelton où le jet, partagé par l'arête d'entrée, s'étale librement sur les deux surfaces de l'aube. Comme d'autre part l'injection, tangentielle, a lieu sur une fraction seulement de la circonférence de la roue, il est possible que certaines particules liquides traversent la roue sans céder toute leur énergie parce qu'elles rejoignent les aubes trop tard ou ne les rejoignent pas du tout. La question du nombre d'aubes minimum revêt donc une certaine importance.

Par le tracé des trajectoires relatives dans le plan médian de la roue, pour différents filets et différentes positions d'attaque de l'aube, l'auteur détermine le pas maximum, en relation avec la forme de l'arête d'entrée et son inclinaison sur le

rayon. Il calcule le volume d'eau reçu par chaque aube, le débit instantané absorbé par l'ensemble des aubes en travail, trace les courbes correspondantes et en déduit les variations périodiques de couple et de puissance. Il montre ensuite que si la chute du rendement lors d'une baisse de vitesse angulaire est due uniquement à une augmentation des pertes hydrauliques, en cas de survitesse par contre vient s'ajouter une diminution du rendement volumétrique, la roue se comportant comme si le nombre d'aubes était trop petit. Une variation de chute produit évidemment, mais en sens contraire, les mêmes effets qu'une variation de vitesse.

Suit une étude sur l'écoulement dans les aubes proprement dites, les déphasage et décalage entre débit évacué et débit reçu, une interprétation de courbes et surfaces topographiques d'essai et enfin une analyse des pertes.

Les conclusions de ce dernier chapitre, peut-être un peu trop catégoriques, ne doivent être acceptées que sous réserve de vérification. Le rendement manométrique de l'injecteur et le rendement mécanique n'étant pas constants, les considérer comme tels, ou à peu près, modifie les résultats du calcul et empêche d'observer la variation des pertes dans la roue en fonction du débit, variation au moins aussi utile à connaître que les valeurs absolues. D'autre part, la détermination des trajectoires relatives dans l'aubage, qu'il est possible de construire approximativement, sous certaines hypothèses, par application du théorème de Coriolis, eût permis une évaluation plus exacte de la perte par vitesse restante.

Ces réserves n'enlèvent rien à la valeur de la méthode des pertes séparées préconisée par M. Tenot. En effet, à condition naturellement de déterminer avec une exactitude suffisante les pertes mesurables, elle seule permet d'obtenir par différence la valeur des pertes qui échappent à toute détermination expérimentale et de se rendre compte de la voie à suivre pour améliorer le rendement total.

En résumé, l'ouvrage de M. Tenot donne une idée claire de la manière dont s'effectue le passage d'énergie de l'eau à la roue motrice, c'est-à-dire du fonctionnement réel d'une machine considérée à tort comme très simple, et constitue une intéressante contribution à l'étude de la turbine Pelton.

Du même auteur, le texte d'une conférence faite au Congrès de Génie civil, description des laboratoires de machines hydrauliques de quelques écoles techniques supérieures et des principaux constructeurs européens, illustrée de nombreux dessins et accompagnée de judicieux commentaires.

Og.

Turbines hydrauliques et régulateurs automatiques de vitesse, par André Tenot, ingénieur-conseil, ancien ingénieur aux Ateliers Neyret-Beylier et Piccard-Pictet. — Tome II : *Essais des turbines hydrauliques. Laboratoires. Essais de réception. Utilisation des diagrammes topographiques. Etude détaillée du fonctionnement d'une turbine Pelton et calcul numérique. Descriptions technologiques et tendances de la construction de ces turbines.* — Un vol. (16,5 x 25), de 619 pages. 411 figures. — Prix : 105 fr. — Librairie de l'enseignement technique L. Eyrolles, éditeur, Paris.

Les études commentées ci-dessus, M. Tenot, après développement et coordination dans un esprit didactique, les a incorporées au deuxième volume de son « Cours de turbines hydrauliques » qui vient de paraître et dont il faut louer les qualités de composition, de schématisation heureuse et de présentation élégante qui caractérisaient déjà le premier volume de cet ouvrage, analysé à la page 136 du *Bulletin technique* du 31 mai 1930.

Railways Economics by K. G. Fenelon M. A., Ph. D. Director, department of industrial administration, College of technology, Manchester, and lecturer on industrial administration, Manchester University. Crown 8vo. xii. 228 pages. Cloth. 5 s. — Methuen & Co. Ltd. London, W. C. 2.—

Quoique ce livre vise surtout les chemins de fer anglais, il analyse très clairement, et avec concision, les problèmes d'ordre économique qu'implique la gestion de tout chemin de fer de quelque importance. On y trouvera mainte leçon utile, notamment sur les moyens d'atténuer l'antagonisme entre le rail et l'automobile, sur les services que les « containers » sont propres à rendre. Un chapitre particulièrement

¹ *Bulletin technique* du 11 janvier 1930. — Réd.