

# Hammershaimb, Gunnar

Objekttyp: **Obituary**

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

Band (Jahr): **73 (1947)**

Heft 17

PDF erstellt am: **12.07.2024**

## **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.

**Molasse :**

L'exemple II s'applique à un rocher tendre, telle que la molasse constatée au barrage de Rossens.

Avec  $R_2 = 100$  m l'épaisseur du blindage s'établit à 4,4, resp. 36, resp. 38,2 mm suivant le diamètre et la pression des sections calculées.

En réduisant  $R_2$  à 10 m (variante IIa) l'épaisseur du blindage est réduit à 0,2 resp. 32,8 resp. 34,2 mm. On constate que les différences des valeurs  $s$  pour  $R_2$  égale à 10 ou 100 m ne sont pas très grandes. En pratique, nous admettrions :

pour un rocher dur  $R_2 = 10$  m,

pour un rocher tendre  $10 < R_2 < 100$  m,

$R_2$  ne pouvant toutefois pas dépasser l'épaisseur réelle du rocher.

**Béton :**

Dans l'exemple III et la variante IIIa, nous avons calculé les valeurs  $s$  pour un blindage dans du béton ayant un coefficient d'élasticité de 200 000 kg par centimètre carré.

On constate qu'avec  $R_2 = 10$  m, le blindage est superflu.

La formule (8) permet de calculer la sollicitation d'un blindage existant pour lequel sont connues les valeurs  $R_1$ ,  $s$  et  $p_0$ . Il suffit de déterminer selon la formule (9) la valeur de  $e$ . Ce genre de calcul peut être utile pour des cas spéciaux (pression d'essai, coups de bélier, etc.).

Nous ne voulons pas attacher trop d'importance à ces résultats qui devraient pouvoir être contrôlés par des essais pratiques. Ils permettent toutefois de se rendre compte de certaines limites qu'il ne faut pas dépasser.

Il ressort de ces calculs l'importance d'établir par des essais le module d'élasticité  $E_2$  du rocher.

Un calcul semblable aurait pu être établi en remplaçant le module d'élasticité  $E_2$  par  $B =$  le coefficient spécifique d'enfoncement (Bettungsziffer) du rocher. Nous croyons toutefois que le résultat n'aurait pas gagné en clarté.

(A suivre.)

Corseaux, le 27 mai 1947.

**NÉCROLOGIE****† Gunnar Hammershaimb.**

Au début du mois de juin, le monde de la construction navale et celui du ski ont perdu, à Winterthur, un de leurs vétérans parmi les plus distingués.

G. Hammershaimb, ingénieur naval, vivait retiré depuis une douzaine d'années, après une féconde carrière. Il naquit en 1862, fils d'un pasteur luthérien, dans un petit port des Frocoé, ces îlots rocheux perdus au seuil de l'Océan arctique, sur la route de l'Islande. Tout enfant, c'est la mer qui l'attirait. À l'âge de dix ans, il est à Copenhague, à mille kilomètres de

la maison paternelle, dans une école qui prépare à la carrière maritime. Puis il se consacre à la construction navale et il est apprenti dans les grands chantiers danois de Burmeister et Wain. Après des stages pratiques en Ecosse et en Norvège, c'est de Trondhjem, en 1889, qu'il part pour la Suisse où il travaille au projet d'un bateau destiné au lac des Quatre-cantons. Rentré peu après en Norvège, à Bergen, il revient en Suisse en 1895, à Winterthur, chez Sulzer Frères où il se fixe définitivement. Il y construit cette année-là le bateau « Genève » pour le lac Léman. Successivement, en trente et quelques années, il donne le jour à une foule de bateaux grands et petits qui animent aujourd'hui tous les lacs de la Suisse. Le Léman avait sa prédilection. À l'exception de deux unités anciennes, toute la flotte actuelle de la Compagnie Générale de Navigation, à Lausanne, est son œuvre. Il voua ses soins à créer là ce type élégant du grand bateau à roues qui est si caractéristique des lacs suisses. Pendant quelques mois, en 1925, il fut directeur intérimaire du service technique de cette compagnie.

Dans un autre domaine, celui du ski, G. Hammershaimb s'est distingué en Suisse. En 1889 déjà, il avait apporté de Norvège ses lattes à neige et si l'ascension lui était pénible (on n'avait pas encore imaginé l'emploi des peaux de phoques) plus qu'à ses amis du Club alpin qui chaussaient des raquettes canadiennes, il foudroyait l'imagination par des « schuss » vertigineux à la descente !

D'un commerce délicat, d'une grande finesse de sentiment, discret autant que profond dans son amitié, G. Hammershaimb était une personnalité attachante. Il accompagnait le respect inné des traditions d'un humour toujours en éveil. — « On ne lance pas un bateau le lundi, disait-il, cela porte malheur ! » — Superstition ? Non : il expliquait dans un sourire, en clignant de ses yeux bleus sous la broussaille blonde de ses sourcils : « Parce que c'est le lendemain du dimanche... ! »

Compréhension pour autrui, fermeté en soi, patiente foi dans la recherche du mieux sous le signe d'un idéal très humain, tel il se montrait à ses amis et collègues qui conservent de lui un souvenir lumineux.

ED. M.

**BIBLIOGRAPHIE**

**Les mystères des chemins de fer : technique, fonctionnement**, expliqués au public en prenant pour exemple les Chemins de fer suisses. — Textes de MM. Dr h. c. H. Eggenberger, ingénieur ; Dr W. Fischer ; F. Gerber, ingénieur mécanicien ; M. Hawri, ingénieur mécanicien ; E. Labhardt, ancien directeur d'arrondissement ; Dr O. Miescher ; professeur † Dr Fr. Volmar ; Dr F. Wanner ; Dr R. Zehnder. Réunis par Ernst Gut. — Traduction française de certains chapitres due à MM. M.-H. Derron, ingénieur, et Jean de Montet, ingénieur. — Editions F. Rouge & C<sup>ie</sup> S. A., Lausanne, 1946. — 1 vol. in-8 de 405 pages avec 213 illustrations dans le texte et 69 planches.

Cet ouvrage, remarquablement présenté, offre au lecteur une vue d'ensemble des principaux problèmes que pose un système ferroviaire. Bien que s'adressant au grand public, les spécialistes n'y trouveront pas moins de nombreux renseignements intéressants, et peut-être même encore inconnus pour eux.

On peut y suivre, par exemple, la construction d'une locomotive, de son élaboration sur plans jusqu'à la course d'essai et la mise en service, ou l'évolution des wagons, progressivement adaptés aux exigences croissantes du trafic et de la vitesse, pour arriver aux principes constructifs des *voitures métalliques légères* de nos trains les plus modernes.