

Meyer, Jean

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes**

Band (Jahr): **17 (1891)**

Heft 7

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

niers français étudient le niveau moyen de la mer sur l'ensemble des côtes de la France. Les ingénieurs des autres pays de l'Europe agissent de même.

Nous devons à l'obligeance de M. le professeur et docteur F.-A. Forel, à Morges, les renseignements suivants, empruntés à deux lettres de M. Lallemand, ingénieur des mines, à Paris, secrétaire du comité du nivellement général de la France, au ministère des travaux publics, des 2 et 3 juillet 1890 :

Le repère de la Pierre du Niton à Genève est à l'altitude de 373^m687 au-dessus du nouveau zéro de la Méditerranée, établi dans le port de Marseille à sept centimètres (0^m07) au-dessous de l'ancien zéro Bourdaloue.

En conséquence, les différences avec les valeurs indiquées dans notre mémoire seraient les suivantes :

	Général Dufour	Colonel Siegfried	Bourdaloue
PN =	376 ^m 640	376 ^m 860	374 ^m 052
Nouveau zéro de Marseille .	373 ^m 687	373 ^m 687	373 ^m 687
Différence . . .	2 ^m 953	3 ^m 173	0 ^m 365

La cote Siegfried, dite fédérale, est donc celle qui paraît être la plus éloignée de la vérité.

9. Limnimétrie du lac Léman et du Rhône.

Toutes les études hydrauliques faites pour l'étude de la régularisation du niveau du lac Léman ont été rapportées, depuis que MM. les ingénieurs K. Pestalozzi et G.-H. Legler ont commencé à s'en occuper en 1873 comme experts de l'Etat de Vaud, au plan horizontal passant le repère fédéral de la Pierre du Niton.

C'est aussi à ce même plan de comparaison que sont rapportées les hauteurs admises comme hauteurs normales des hautes eaux par la convention intercantonale ratifiée par l'Assemblée fédérale suisse les 9/16 juin 1885.

Le tableau qui suivra donne l'indication rapportée au zéro de la Pierre du Niton des principaux points intéressants pour l'étude des régimes hydrauliques du lac Léman et du Rhône.

1° Les lettres H et P désignent les cotes empruntées au nivellement de précision de la Suisse publié sous la direction de MM. les professeurs Hirsch et Plantamour.

2° La lettre S désigne les cotes empruntées au registre autographié des repères suisses publié sous la direction de feu M. le colonel Siegfried, chef du bureau topographique fédéral suisse, après déduction de 376^m860.

3° La lettre E désigne les cotes empruntées aux recueils héliographiés de repères nivelés par M. Epper, ingénieur attaché à l'inspectorat fédéral des Travaux publics.

4° La lettre V indique les cotes obtenues par les ingénieurs du Département vaudois des Travaux publics.

5° Il est à observer que les cahiers héliographiques produits par M. Epper et contenant ses nivellements de 1886 et de 1887 adoptent : a) pour Genève et le Rhône à l'aval du lac, la version G.-H. Dufour PN = 376^m640 ; b) pour le Rhône en amont du lac Léman, la version Siegfried, soit PN = 376^m860.

(A suivre).

NÉCROLOGIE

JEAN MEYER

Ingénieur en chef de la Compagnie Jura-Simplon.

Par A. PÉREY, ingénieur.

Des voix plus autorisées que la mienne ont déjà exprimé les profonds regrets causés par la mort prématurée de notre excellent président J. Meyer et mesuré le vide qu'il laisse dans sa famille, chez ses amis et dans le monde technique, mais c'est pour moi un précieux devoir de lui donner ici un témoignage personnel de reconnaissance et d'affectueux souvenir par un court résumé de sa carrière de travail et de dévouement à la science et à ses collègues. Pendant plus de vingt ans il fut pour moi, en même temps qu'un chef respecté, un camarade et un ami ; je l'ai vu constamment à l'œuvre et ai eu l'avantage de collaborer à la plupart de ses travaux.

J. Meyer est né à Fribourg le 8 octobre 1840 ; son père était originaire de Schaffhouse, mais fixé à Fribourg par son mariage et ses affaires. Il était l'aîné d'une nombreuse famille dont il fut le conseiller et le soutien dévoué. Après avoir fait ses premières études au collège de sa ville natale, il entra en 1856 à l'Ecole polytechnique de Zurich, d'où il sortit en 1859 après avoir enlevé brillamment son diplôme d'ingénieur.

En 1860 il fait ses premières armes à la construction de la ligne de Lausanne à Berne où il eut, entre autres, à diriger les travaux du viaduc de Maconnens et, après sa mise en exploitation, en 1862, il est chargé des parachèvements.

Les trois compagnies Ouest-Suisse, Lausanne-Fribourg-Berne et Franco-Suisse fusionnent leur exploitation en 1864 et la remettent à bail à MM. Laurent et Bergeron ; J. Meyer est chargé, sous le titre d'inspecteur technique, du contrôle de l'exploitation qu'il conserve jusqu'en 1872. C'était pour le réseau de la Suisse-Occidentale une période de recueillement faisant suite aux grandes constructions, où l'on se bornait à améliorer par des économies dans l'exploitation une situation gênée qui ne s'atténuait que lentement.

Cependant, après la guerre de 1870, le trafic prend un essor inattendu. Le 1^{er} janvier 1872 les compagnies propriétaires reprennent l'exploitation du réseau Suisse-Occidentale (350 km.) et se fusionnent bientôt (1873). J. Meyer est préposé avec le titre d'ingénieur en chef des études et travaux neufs ou de la construction à la direction des nombreux travaux d'agrandissement que le développement du trafic rend nécessaires sur l'ancien réseau, notamment l'agrandissement des ateliers d'Yverdon et de Fribourg et des gares de Lausanne, Neuchâtel et Fribourg, et à l'établissement des nouvelles lignes. Il dirige avec succès la construction de la ligne Fribourg-Payerne-Yverdon (ou Broie transversale), qui lui valut une gratification méritée et constitue une des œuvres les plus importantes de sa carrière (1873-1877). En même temps il était chargé du contrôle de la ligne longitudinale de la Broie, comprise dans le traité de fusion mais dont la compagnie concessionnaire avait gardé la construction, qui se fit sous la direction de notre collègue L. Delarageaz.

Après la retraite de l'ancienne direction Suisse-Occidentale (1876), remplacée par M. Chéronnet, puis par M. E. Colomb, notre collègue, comme directeur unique, J. Meyer, qui sut rapidement gagner la confiance de la nouvelle administration, resta chargé au même titre du service de la construction, c'est-à-dire de l'achèvement des nouvelles lignes et de l'exécution de nombreux travaux d'agrandissements sur les anciennes. Nous noterons parmi les plus importants la gare de triage de Renens et les gares de Lausanne et Neuchâtel.

Les lignes du Valais ayant momentanément échappé à l'influence de la compagnie Suisse-Occidentale, J. Meyer ne put malheureusement participer à la construction de celles de Sierre à Louèche et Brigue et à la première reprise des études pour le percement du Simplon de 1875 à 1880, mais seulement aux études faites depuis la fusion de la compagnie du Simplon avec la Suisse-Occidentale en 1881.

Nous nous arrêterons un peu plus sur cette phase de son activité, en raison du rôle prépondérant qu'il y joua, de l'empreinte plus personnelle de son travail, des difficultés et de l'importance de l'œuvre.

Les conditions thermiques du tracé proposé par la compagnie du Simplon, avec tunnel sous le Monte-Léone, ne permettaient pas de le conserver après les expériences faites au Cenis et au Gothard sur les effets désastreux des températures élevées. De nouvelles études furent entreprises en 1881 sous la direction spéciale de J. Meyer, secondé par nos collègues MM. Lochmann et Crausaz et par l'auteur de cette notice.

Ses vastes connaissances techniques, sa longue expérience, ses nombreuses relations personnelles avec les hommes les plus distingués dans le domaine scientifique et les chemins de fer lui permirent de traiter cette étude d'une manière supérieure qui lui valut, à côté de quelques critiques plus ou moins personnelles, des éloges bien mérités et attira sur cette entreprise l'attention des spécialistes les plus éminents.

L'appui de la France venant à manquer à l'entreprise du Simplon, le projet de 1882, avec son tunnel de 20 km., semblait d'une réalisation difficile et notre collègue fut chargé en 1886 de rechercher une solution plus économique, qui se réssuma, après l'examen de diverses variantes, en un tunnel de 16 km. passant à l'ouest du Monte-Léone et conservant au Simplon l'avantage caractéristique d'une faible altitude, puisque le point culminant n'était qu'à 845 mètres. Ce projet obtint l'assentiment d'une commission d'experts, désignée par les cantons intéressés au Simplon et composée des techniciens les plus distingués, mais les préférences manifestées par les délégués italiens dans la conférence internationale de Berne, en juillet 1889, ont amené un retour au tracé de 1882, avec tunnel de 20 km. environ passant à l'est du Monte-Leone. D'ailleurs les expériences faites à l'Arberg et les progrès de la science technique permettent d'affronter avec plus d'assurance les difficultés d'une galerie de cette longueur et les températures que l'on s'attend à rencontrer.

Cette longue étude fut l'œuvre capitale de la carrière de J. Meyer et sa constante préoccupation pendant les dix dernières années de sa vie et s'il n'a pu en voir la réalisation, nul ne contestera la part importante qu'il a prise à la préparer. Il en a fait l'objet de plusieurs exposés dans nos séances et de publications dans notre bulletin que l'on consultera avec intérêt.

En 1884, J. Meyer fut désigné comme ingénieur en chef des services réunis de la construction et de la voie et c'est en cette qualité qu'il dirigea la construction du tronçon Bouveret-Saint-Gingolph et de la ligne Pont-Vallorbe et les études et le contrôle de la ligne de Viège-Zermatt.

Enfin, après la fusion des compagnies Suisse-Occidentale-Simplon et Jura-Berne-Lucerne en 1890, il fut nommé ingénieur en chef du service des études et travaux neufs pour l'ensemble du réseau Jura-Simplon, fonctions qu'il occupait encore au moment de son décès, survenu le 29 juin 1891.

La réputation dont il jouissait comme technicien lui valut de brillants appels de l'étranger, qu'il refusa pour se consacrer à son pays et particulièrement au percement du Simplon, dont il ne désespéra jamais. Elle lui attira aussi d'importantes expertises parmi lesquelles nous citerons celles du tunnel du Gothard, des lignes à voie étroite du canton de Genève, des eaux motrices du Rhône et de la ligne de Saint-Gall à Zoug.

Choisi par le Conseil fédéral comme membre du Conseil de l'Ecole polytechnique de Zurich, il apporta dans ses fonctions la largeur de son esprit, ses connaissances pratiques et son activité à tout ce qu'il entreprenait.

Après avoir tracé les principaux faits de sa carrière officielle, il nous reste à dire ce qu'il fut comme homme privé et collègue.

Ce qui le distinguait particulièrement, c'est sa largeur d'esprit, l'étendue et la promptitude de son intelligence, une grande facilité de travail, une rédaction rapide et de premier jet, une mémoire exceptionnelle qui lui permettait de garder de ses lectures et des travaux ou objets qu'il visitait une impression claire et durable.

Dans ses rapports officiels ou privés, il était d'un caractère conciliant et apportait la plus grande affabilité envers tout le monde et une impartialité qui le tenait éloigné de toute coterie politique, religieuse ou d'école; malgré une préférence bien naturelle pour l'école de Zurich, les ingénieurs sortis de celle de Lausanne n'eurent jamais à en souffrir. Nous pouvons encore relever sa bienveillance et son dévouement pour ses collègues, notamment pour les jeunes ingénieurs au seuil de leur carrière, dont il facilita bien souvent les débuts; un grand nombre d'ingénieurs ont eu recours à son obligeance et trouvé de l'occupation grâce à sa recommandation.

En politique il fut libéral, sans aliéner son indépendance; nous noterons seulement, dans les affaires suisses, sa préférence pour une centralisation dont l'éclecticisme de son esprit et ses nombreuses relations dans la Suisse entière lui masquaient le danger pour les minorités. Il se montra toujours plein d'égards et de bienveillance envers les agents de tout grade placés sous ses ordres, préoccupé d'améliorer leur position et de leur rendre moins lourds les échelons de la hiérarchie; au-dessus de toute mesquine jalousie il sut se faire aimer, obéir et respecter de ses subordonnés, sans verser dans l'autoritarisme à la mode. S'intéressant à toutes les manifestations de la vie sociale, il fut membre actif de beaucoup de sociétés scientifiques ou autres: Société des anciens élèves de l'Ecole polytechnique, dont il fut le président; Société des ingénieurs civils de France, Société vaudoise des sciences naturelles, Société suisse des ingénieurs et architectes, sans oublier notre Société vaudoise dont il était encore le président au moment de



Jean Meyer

Ingénieur en chef de la Compagnie Jura-Simplon.
Président de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

NÉ LE 8 OCTOBRE 1840. — MORT LE 29 JUIN 1891.

Seite / page

leer / vide /
blank

son décès et pour laquelle il a déployé son activité intellectuelle par de nombreux travaux dont la plupart sont heureusement conservés dans notre Bulletin, auquel nous renvoyons.

J. Meyer a publié dans les journaux scientifiques¹ ou en brochures de nombreux articles sur des sujets techniques qu'il serait trop long d'énumérer et pour lesquels on pourra consulter le répertoire de notre Bulletin ; nous nous bornons à citer les plus remarquables :

Note sur le chemin de fer Fribourg-Payerne-Yverdon (1875).

Gothard et Simplon (1876).

Les chemins de fer de la Suisse-Occidentale au point de vue spécial de la construction (1878).

Le percement du Simplon et les intérêts français (1881).

Note sur le chemin de fer de l'Arberg (1881).

Nouvelles études pour les lignes d'accès au Simplon (1882).

La stadia topographique (1884).

Note sur le chemin de fer du Pont à Vallorbe (1886).

Le chemin de fer de Viège à Zermatt (1888 et 1890).

De la chaleur centrale dans les massifs (1890).

Ses brillantes qualités et l'aménité de son caractère lui procurèrent de nombreuses relations personnelles, dans le monde scientifique et technique surtout, et même à l'étranger où il jouissait d'une notoriété que peu d'ingénieurs de notre pays ont pu acquérir ; le nombreux cortège d'amis venus de tous les points de la Suisse pour l'accompagner à sa dernière demeure témoignait bien de l'attachement qu'il avait su inspirer.

En 1883, la nouvelle de l'accident de Göschenen, où il faillit mourir d'asphyxie, remplit toutes ses connaissances de stupeur et montra bien la grande place qu'il occupait ; sa santé se rétablit bientôt, mais il en garda une empreinte durable qui éteignit dans une certaine mesure le feu si remarquable de son activité première.

Il nous reste à vous dire le calme et le courage avec lesquels il supporta l'annonce d'une redoutable maladie dont il ne pouvait ignorer la gravité et subit la double opération qui n'a pu le sauver. Il montra ainsi que son caractère était à la hauteur de son intelligence et que s'il avait traversé sans orgueil les jours prospères, il savait aussi affronter l'adversité.

M. Ernest Polonceau, président de la Société des ingénieurs civils de France et ingénieur en chef de la compagnie d'Orléans a publié sur le même sujet une très intéressante et sympathique notice dont il a eu l'amabilité de faire parvenir par l'entremise de M. le directeur Colomb un tirage spécial pour être distribué aux amis du défunt ; nous lui exprimons ici nos vifs remerciements pour cet hommage rendu à notre compatriote.

Qu'il nous soit encore permis, pour terminer, de remercier notre président honoraire, M. Gonin, pour les paroles émues prononcées sur sa tombe, comme interprète spontané et fidèle de tous les amis attristés de notre regretté président et de les reproduire ici pour ceux que la distance et d'autres obstacles ont empêché de lui dire ce dernier adieu.

¹ *Eisenbahnen et Bauzeitung. Bulletins* de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes, et des sciences naturelles, *Mémoires des ingénieurs civils de France, Revue générale des chemins de fer, etc.*

M. Louis Gonin s'est exprimé en ces termes :

« Messieurs,

» Avant que cette tombe ne se ferme, la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes tient à exprimer un dernier adieu à son cher et regretté président.

» J. Meyer, ingénieur en chef des chemins de fer de la Suisse-Occidentale, fut en 1874 l'un des fondateurs de notre Société et depuis cette date, soit comme sociétaire, soit comme membre du comité, soit enfin comme président, il n'a pas cessé de vouer à notre institution le concours le plus actif et le tribut de son grand savoir et de sa longue expérience.

» C'est par son initiative et ses relations étendues avec les ingénieurs de tous les pays de l'Europe que nous avons pu nouer à notre tour des relations d'échanges réciproques de nos publications.

» C'est à lui que nous devons tant de mémoires techniques précieux à consulter, décrivant tantôt les nombreux travaux exécutés sous sa direction, tantôt les études engagées pour la solution des importants problèmes de la traversée des Alpes ou de la pénétration des vallées secondaires par des chemins de fer de montagne.

» Nous ne répétons pas ici ce que fut sa carrière. Mais nous voudrions faire ressortir le trait particulier du caractère de celui que nous perdons, c'est son infinie bienveillance et son dévouement personnel pour le bien public en général et pour le service de ses collègues et amis.

» Qui fut plus actif que lui à ouvrir la voie aux jeunes ingénieurs sortant de nos écoles techniques et à leur trouver une entrée dans leur carrière effective ?

» Quel intérêt ne prenait-il pas aux diverses œuvres d'utilité publique qui se préparaient dans notre ville de Lausanne ?

» Oui, messieurs, la vie de Meyer a été fécondée et embellie par ce grand stimulant de la vie humaine, par cette vertu qui est la plus excellente de toutes, *la charité*.

» Le numéro du Bulletin de notre Société, qui paraît aujourd'hui même, en est un frappant exemple. Il contient un article et une reproduction photographique d'Adolphe de Salis, et cet article est dû à la demande personnelle de Jean Meyer, qui ne pensait pas alors être frappé sitôt après du même et terrible mal que le regretté inspecteur fédéral en chef des Travaux publics.

» Ainsi, messieurs, inspirons-nous toujours plus des grands exemples qui nous sont donnés ! Préparons-nous, dans la vigilance, à ce jour qui peut venir subitement aussi pour chacun de nous et que Dieu veuille accorder ses consolations à la famille privée de son chef vénéré et à ses nombreux amis dans la douleur !

» Adieu, cher ami Meyer, adieu ! »

Nous donnons ci-joint, pl. 62, une bonne photographie de notre regretté président dont le tirage a été fait par association avec la *Schweizerische Bauzeitung*.