

Objektyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **24 (1898)**

Heft 8

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.

NÉCROLOGIE

LOUIS GONIN

Ingénieur en chef des ponts et chaussées du canton de Vaud
Président honoraire de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes,
décédé subitement à Lausanne le 18 décembre 1898.

*Discours prononcé aux funérailles de M. Louis Gonin par M. G. Rouge, président de la Société vaudoise des Ingénieurs et des architectes*¹.

Messieurs,

La Société vaudoise des ingénieurs et des architectes ne peut laisser se fermer cette tombe sans dire un adieu à son ancien président et président honoraire *Louis Gonin*.

Il y a sept ans, le 1^{er} juillet 1891, notre Société accompagnait ici le regretté Jean Meyer, son ancien président, successeur de Louis Gonin.

L'adieu suprême lui fut adressé par celui qui est là au bord de cette fosse ouverte où il va disparaître pour toujours.

Il prononça alors, comme notre interprète à tous, des paroles émues témoignant combien était grande la perte que notre Société venait de faire, combien utile avait été la carrière de Meyer, combien grande était notre douleur.

Il terminait son discours par ces mots :

« 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 pour chacun de nous. »

Ces belles paroles ont reçu pour lui-même leur application. Il a été vigilant, il était prêt.

Louis Gonin nous a quitté subitement alors que rien ne faisait prévoir une séparation si prompte et si prochaine.

Il y a peu de jours encore, il m'écrivait pour me demander de pouvoir dans notre séance du 14 janvier prochain faire rapport sur le Congrès de la Navigation tenu cette année à Bruxelles, auquel il avait assisté comme délégué de notre Société.

Oui, chers collègues et amis, Louis Gonin a pensé jusqu'à ses derniers moments à cette Société qu'il a tant aimée parce que c'était sa création et je crois pouvoir le dire sans outrepasser ses sentiments pour notre Société, que n'ayant pas eu d'enfant, il a fait d'elle son enfant. Il l'avait créée avec l'aide de quelques collègues, savoir MM. *Achille de la Harpe* et *Jules Verrey*, architectes, *Emile Cuénod*, *Jean Meyer* et *Lochmann*, ingénieurs, et celui qui vous parle.

Notre première séance eut lieu le 26 mars 1874. Gonin fut nommé président. Il le fut pendant 13 ans, soit jusqu'en 1887. Il aurait prolongé longtemps encore sa présidence s'il l'eût voulu, mais ses nombreuses occupations et le désir que lui-même éprouvait de voir de plus jeunes prendre sa place le décidèrent à refuser une réélection. Il devint président honoraire de notre Société.

Il continua à s'intéresser à elle, comme il nous l'a prouvé par ses travaux dans nos séances et par ses nombreux articles

¹ Le premier numéro de 1899 contiendra une notice biographique plus étendue sur M. Louis Gonin.

dans notre *Bulletin*. Ce Bulletin, il l'avait aussi créé; pendant bien des années il en a pris charge. Il le considérait comme le lien qui nous unissait les uns aux autres; à cause de cela il y tenait profondément; chacun de nous le sait. Aussi ce fut là une preuve de l'affection que nous eûmes pour Louis Gonin lorsque, pour conserver cette création de notre ami, nous refusâmes les avances qui nous furent faites par la Société suisse des ingénieurs et des architectes pour une fusion. Pour honorer la mémoire de Louis Gonin appliquons-nous donc à conserver son œuvre et soyons-en toujours reconnaissant.

Je n'ai pas à rappeler ce que fut la carrière de Louis Gonin comme ingénieur cantonal, pendant les nombreuses années durant lesquelles il a rempli ces hautes fonctions; un autre s'en est chargé¹. Il a dû par son savoir, sa science technique, contribuer dans une large mesure à accroître la prospérité matérielle de notre canton.

Rappelons cependant les sacrifices considérables de temps et d'argent que fit Louis Gonin pour poursuivre une idée qui lui tenait à cœur: la propulsion pneumatique, mais dont il ne put faire l'application suivant ses désirs.

Comme membre du Conseil communal, il sut mettre ses connaissances spéciales au service de notre ville de Lausanne, au développement de laquelle il s'est toujours beaucoup intéressé.

Louis Gonin fut un citoyen utile, dévoué à ses amis, à sa ville et à son pays.

C'est à ce regretté citoyen, c'est au regretté fondateur de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes, à notre ami vénéré que nous disons un dernier adieu. A la famille affligée nous témoignons aussi nos profonds regrets.

Louis Gonin, ton souvenir vivra toujours au milieu de nous.

¹ M. le conseiller d'Etat Jordan-Martin.

BIBLIOGRAPHIE

Traité théorique et pratique des moteurs à gaz et à pétrole et des voitures automobiles, par Aimé WITZ, ingénieur des arts et manufactures, docteur ès sciences, etc. Tome III. Un volume de 600 pages. Paris, Bernard, 1899.

Compléter l'œuvre entreprise en 1886 et résumée alors dans un petit livre de 286 pages, dont la troisième édition, publiée en 1892-1893, comportait déjà deux forts volumes de plus de 400 pages chacun; poursuivre l'historique des développements incessants des moteurs à gaz et à pétrole; apporter de nouvelles contributions à la théorie générique et expérimentale de ces intéressantes machines; présenter avec méthode, — chose plus malaisée qu'il n'y paraît au premier abord, — les résultats des expériences entreprises sur plusieurs points et poursuivies avec ardeur en ces derniers temps; donner les monographies détaillées des créations les plus récentes; relater enfin les progrès les plus récents réalisés dans le domaine spécial de l'application des moteurs à pétrole à l'automobilisme; tel est le vaste programme que M. Witz s'est imposé et telle est la tâche considérable dont il vient de s'acquitter à son honneur par la publication du tome III de son ouvrage.

Je n'ai pas le plaisir de connaître personnellement M. Aimé Witz, — et je le regrette sincèrement, — mais il me semble avoir fait

intime connaissance avec lui en parcourant son volume. Page après page, j'ai constaté chez l'auteur les qualités les plus solides, ces mérites spéciaux que j'aime à rencontrer dans les écrivains dont la plume s'attaque aux questions scientifiques ou techniques, et qui certes ne sont pas à notre époque marchandise courante. M. Witz est à la fois un causeur agréable, un esprit sagace et pondéré, un technicien admirablement renseigné et abondamment documenté, un homme parfaitement consciencieux que ses grandes connaissances préservent de tout emballement à l'égard des idées ou des inventions nouvelles, et un ingénieur entendu qui discute d'une façon instructive et suggestive les problèmes qui se posent à son art.

Il me faudrait des colonnes pour donner aux lecteurs du *Bulletin* un aperçu sommaire de l'énorme matière contenue dans le volume auquel ces lignes sont consacrées. Pas un hors-d'œuvre, pas une ligne de remplissage ; en revanche, une accumulation de matériaux, de considérations théoriques et pratiques, de renseignements graphiques (diagrammes, dessins de toute nature, phototypies), de tableaux numériques résumant des essais de moteurs.

Certes M. Aimé Witz est un laborieux ; je n'en veux pour preuve que l'énergie qu'il a déployée pour arriver à éditer son volume « à l'avant-veille de la grande exposition de 1900, » alors que plus d'un, sans doute, attendra à la veille, peut-être même au lendemain.

A l'inverse de nombre de ses concitoyens, notre auteur est merveilleusement informé en ce qui concerne les travaux et expériences qui se poursuivent en dehors de son pays. La Grande-Bretagne,

l'Allemagne, la Suisse, n'ont aucun secret pour lui. Ne consacre-t-il pas trois pages et une grande planche à la description de notre usine lausannoise des tramways ?

C'est dire qu'une large place est faite dans son traité, soit au fameux moteur rationnel de M. Diesel et à l'ingénieuse combinaison de pistons qui caractérise la machine de M. d'Oechelhaeuser, soit aux résultats encourageants obtenus à Berlin par M. Pétréano et aux vues nouvelles de M. Bandsept.

Bien intéressantes aussi sont les données de M. Witz sur les efforts tentés récemment en divers lieux en vue d'utiliser les gaz des hauts fourneaux à l'alimentation des moteurs à explosion et sur l'application inattendue du gaz tonnant à la mise en œuvre des marteaux-pilons.

Non moins instructives, les 113 pages du 11^{me} chapitre, consacré à l'étude des voitures automobiles et qui s'ouvre par des lignes captivantes où l'auteur discute le passé, le présent et l'avenir de ce mouvement impétueux qu'est l'automobilisme.

Comment, après tout ce que nous venons de relever de mérites dans l'ouvrage de M. Aimé Witz, conclure autrement qu'en en recommandant hautement la lecture non seulement aux spécialistes mais à tout ingénieur qui s'intéresse au développement des sciences techniques et aux conquêtes de la mécanique ?

17 décembre 1898.

W. GRENIER.

