Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 66 (1940)
Heft: 9

Nachruf: Amsler, Alfred

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.

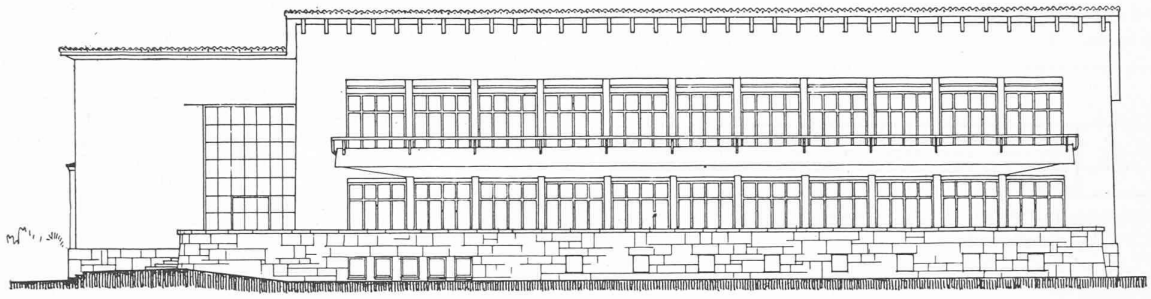
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 05.05.2025

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

CONCOURS POUR L'INFIRMERIE DE LAVAUX

IV^me rang : M. *Werner Herzog*, architecte à Lausanne.



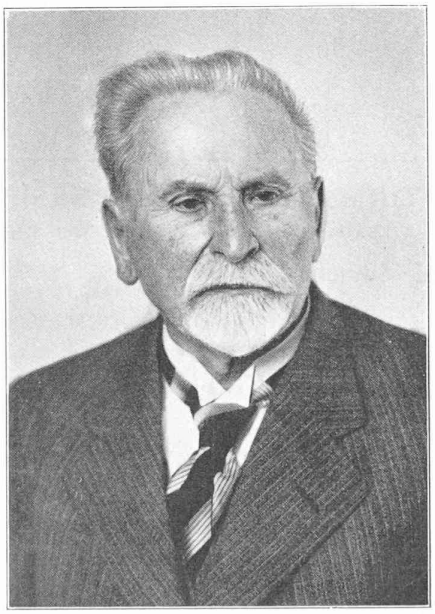
Façade sud — Echelle 1 : 300.

NÉCROLOGIE

Alfred Amsler.

A Schaffhouse, sa ville natale, le 2 avril 1940, vient de mourir paisiblement, dans sa 82e année, *Alfred Amsler*.

Le défunt était une des personnalités les plus marquantes de l'industrie suisse des machines, aussi est-il un pieux devoir de venir parler ici du disparu et de la grande œuvre qu'il laisse derrière lui.



Alfred Amsler était le fils de *Jakob Amsler*, le génial inventeur du planimètre polaire et qui, le premier, a rendu le nom d'Amsler célèbre dans tout le monde des ingénieurs et des scientifiques de branches apparentées.

Alfred Amsler fit ses études à Bâle, Dresde et Berlin. Il les termina par une thèse de doctorat présentée à Bâle et relative à l'intégration mécanique des équations. Il entra, jeune encore, dans l'usine de son père, en 1885, et depuis cette époque jusqu'au jour de sa mort, il n'a cessé de créer et de construire des machines et des appareils de tous genres dans la fabrique qui porte son nom et dont la renommée est mondiale.

En 1919, l'Ecole Polytechnique fédérale lui décernait le titre de docteur *honoris causa*.

Le domaine d'*Alfred Amsler* était la mécanique dynamométrique ainsi que tout ce qui avait trait à la mécanisation des mathématiques, aussi ses constructions essentielles peuvent elles être sommairement énumérées comme suit :

Intégraphes pour le calcul d'expressions telles que $\int y^n \cdot dx$ (pratiquement $n = 1$, à 4).

Planimètres et intégraphes pour des fonctions spéciales (coordonnées polaires ou non-linéaires) ; machines pour l'essai des matériaux ; dynamomètres de tous genres ; wagons-dynamomètres ; machines diverses, par exemple à diviser linéairement ou logarithmiquement, compresseurs spéciaux, etc. ; quelques publications scientifiques.

L'importance de l'œuvre laissée par *Alfred Amsler* est telle que c'est un livre d'une haute teneur scientifique qu'il faudrait écrire pour en exposer les caractéristiques. Le plus clair de la capacité de travail d'*Alfred Amsler* a été consacré à la construction de machines à essayer les matériaux, depuis les plus faibles, pour l'essai de fils de soie, jusqu'aux plus puissantes, pour l'essai de gros câbles ou d'éléments complets de constructions. C'est par centaines que des types de machines d'essais ont été créés complètement par lui et cela avec une perfection telle qu'aujourd'hui nombreuses de ses machines sont devenues pour ainsi dire des types standard dans le monde entier.

Quant à son œuvre magistrale, elle restera toujours ses wagons-dynamomètres dont 25 ont été livrés par sa maison dans le monde entier et dont les prototypes ont été entièrement construits par lui-même. La description d'un wagon-dynamomètre représente à elle seule une œuvre scientifique de grande envergure, ce qui fait qu'aucun détail ne peut en être donné ici. Il faut étudier une telle construction pour se rendre compte du génie incommensurable de celui qui a pu réaliser une telle œuvre.

Les constructions d'*Amsler* sont toutes d'une simplicité et d'une clarté lumineuse, ce qui fait que chacun les comprenait lors même qu'elles soient la solution de problèmes toujours très complexes : c'est bien là la marque du vrai génie. Pour *Alfred Amsler* la construction n'était qu'un jeu ; dans ses années de plein rendement, il construisait en moyenne deux machines originales et nouvelles par semaine. Malgré l'immense développement du domaine dans lequel il s'était spécialisé et qu'il avait même essentiellement contribué à créer, *Alfred Amsler* y resta toujours à l'avant-garde et jusqu'à ses dernières heures, malgré de graves infirmités, il fut toujours actif et créateur.

Alfred Amsler était un homme qui enrichissait tous ceux qui l'approchaient. C'était une nature inflexiblement loyale et droite avec laquelle aucun compromis n'était possible.

Alfred Amsler a disparu, mais son œuvre reste vivante

parmi nous. Ses nombreux amis et disciples conserveront de lui un souvenir inébranlablement respectueux et ému.

La *Société suisse des ingénieurs et architectes* restera toujours fière d'avoir pu compter parmi ses membres un homme aussi grand qu'*Alfred Amsler* et ayant porté si loin et si haut le drapeau suisse. La dite Société prie toute la famille *Amsler* d'agréer ses témoignages de reconnaissance et de sympathie.

A. D.

S.T.S. Schweizer. Technische Stellenvermittlung — Service Technique Suisse de placement — Servizio Tecnico Svizzero di collocamento — Swiss Tecnical Service of employment

ZURICH, Tiefenhöfe 11 - Tél. 35426. - Télégramme: INGÉNIEUR ZURICH.

Gratuit pour les employeurs. — Fr. 2.— d'inscription (valable pour 3 mois) pour ceux qui cherchent un emploi. Ces derniers sont priés de bien vouloir demander la formule d'inscription du *S. T. S.* Les renseignements concernant les emplois publiés et la transmission des offres n'ont lieu que pour les inscrits au *S.T.S.*

Emplois vacants :

Section mécanique :

303. *Ingénieur* ou *technicien.* Contrôle, réparations et installations d'appareils et de machines électriques. Usine de produits chimiques du sud-ouest de la Suisse.

307. *Ingénieur* ou *technicien,* de même 2 *dessinateurs* pour études d'installations industrielles. Electro-métallurgie, mécanique générale. Bonnes connaissances du français indispensables. France (Savoie).

311. Jeune *technicien-mécanicien,* constructeur. Mécanique générale et mécanique de précision. Fabrique de machines de Suisse orientale.

313. 2 à 3 jeunes *techniciens mécaniciens.* Construction et fabrication. Usine métallurgique de Suisse orientale.

315. *Ingénieur du son* ou *technicien.* Enregistrement du son sur film ou sur disque, amplificateurs de radio, basses fréquences, etc. Maison suisse.

319. Jeune *technicien mécanicien* ou *dessinateur-mécanicien,* constructeur qualifié. Fabrique de machines de Suisse romande.

321. *Technicien en chauffage central.* Projets et exécution. Suisse centrale.

331. *Ingénieur* ou *technicien mécanicien* constructeur. Mécanique générale. Ateliers mécaniques de Suisse romande.

335. Jeune *technicien.* Mécanique et chauffage central. Transformations et constructions d'installations de séchage de bois. Service de vente de machines à travailler le bois. Langues : allemande et française, bon dactylographe, devis. Nord-ouest de la Suisse.

339. *Technicien* ou *dessinateur-électricien,* constructeur. Tableaux de distribution. Suisse romande.

Sont pourvus les numéros : de 1939 : 471, 639, 1037. — De *1940 :* 279.

Sections bâtiment et génie civil :

260. *Technicien en béton armé.* Avant-projets, avant-métrés et soumissions de bâtiments industriels et d'hôpitaux. Bureau d'ingénieur du nord-ouest de la Suisse.

262. Jeune *technicien* ou *dessinateur en béton armé.* Plans d'armature et listes de fers. Bureau d'ingénieur de Paris.

264. 1 à 2 *ingénieurs civils.* Anciens élèves d'une école technique supérieure, ayant au moins 3 ans de pratique du chantier et connaissant, si possible, les travaux souterrains (galeries). Langue française indispensable. Entreprise française de l'Afrique du Nord.

266. *Ingénieur civil.* Ancien élève d'une école technique supérieure, disposant de plusieurs années de pratique assez expérimenté et ayant les qualités requises pour assumer les fonctions et les responsabilités d'un chef de service (secteur) ou éventuellement d'un sous-directeur. Connaissance parfaite de la langue française indispensable. Entreprise française de l'Afrique du Nord.

268. Jeune *ingénieur* pour travaux de dragage, sortant d'une école technique supérieure et ayant éventuellement 1-2 ans de pratique. *Ingénieur mécanicien* de préférence, pouvant s'adapter facilement aux travaux du génie civil, ou *ingénieur civil* ayant des capacités en mécanique. Jeune homme très sérieux, à former pour le travail et l'entretien des dragues, des remorqueurs, etc., désireux de rester longtemps dans la maison et d'y faire son chemin. Situation d'avenir. Connaissance parfaite du français indispensable. Société française de l'Afrique du Nord.

270. *a) Ingénieur civil,* ancien élève d'une école technique supérieure, expérimenté, ayant déjà l'expérience des travaux d'aménagement de chutes d'eau, comme ingénieur chef de service (aménagement d'usines basse chute).

b) Jeune *ingénieur civil* sortant d'une école technique supérieure ou ayant déjà 1-2 ans de pratique, pour collaborer à des travaux d'aménagement d'usines basse chute. Entreprise française, midi de la France. Français indispensable.

282. *Ingénieur civil* diplômé ayant une assez longue pratique en construction de tunnels et galeries, et ayant les qualités requises pour assumer les charges d'un ingénieur chef de service. De préférence candidat connaissant la langue italienne. Midi de la Suisse.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.

NOUVEAUTÉS — INFORMATIONS DIVERSES — DOCUMENTATION

Régie : ANNONCES SUISSES S. A., à Lausanne, 8, Rue Centrale (Place Pépinet) qui fournit tous renseignements.

Les trolleybus de la ville de Zurich

par G. GLAUSER

Au printemps 1938 les Tramways de la Ville de Zurich avaient fait une étude minutieuse sur l'économie et les avantages que les trolleybus pourraient présenter pour l'exploitation de leur réseau.

Comme les résultats de cet examen furent des plus favorables, la Direction des Tramways voulut en avoir confirmation par des essais pratiques, et, en 1938, elle décida d'aménager la ligne d'autobus Bucheggplatz-Bezirksgebäude pour un service de trolleybus.

Comme le montre la figure 1, cette ligne convient tout spécialement pour ces essais, car, en plus d'assez longues sections en palier, elle présente de fortes rampes, tout en étant relativement courte.

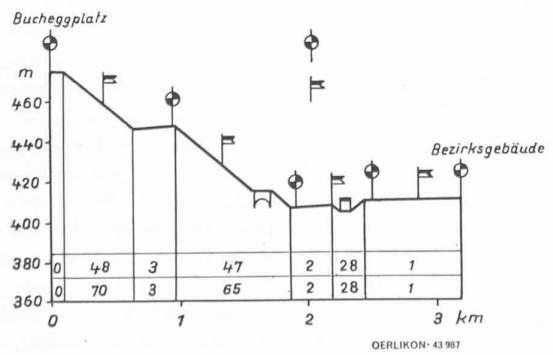


Fig. 1.

Après un concours très difficile, les *Ateliers de Construction Oerlikon* obtinrent commande des équipements électriques pour les six trolleybus prévus pour assurer le service ; trois sont munis d'un moteur série, et les trois autres, d'un moteur compound, afin d'étudier leur comportement au point de vue économique.

Ces véhicules ont été mis en service au milieu de mai 1939.

La figure 2 en est une vue générale. La carrosserie repose sur un châssis à deux essieux (fig. 3) dont les roues arrière sont à pneus jumelés.

Fig. 2.