Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 67 (1941)
Heft: 18

Nachruf: Bron, Louis

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

L'épaisseur du revêtement varie selon la roche rencontrée de 25 à 72 cm à la clef.

A l'exception des dimanches et jours fériés, le travail dans le tunnel est exécuté par deux équipes travaillant 10 heures chacune.

L'achèvement du tunnel était prévu pour le 1er mai 1942. Toutefois, l'ouverture des hostilités, la mobilisation générale et la pénurie d'ouvriers qualifiés ont retardé les travaux, de sorte que la mise en service ne pourra guère avoir lieu avant l'automne 1942. Etant donné les progrès réalisés jusqu'ici dans la galerie d'avancement, le tunnel sera vraisemblablement percé au cours de la seconde moitié de décembre prochain.

La roche est en général dure et ne présente pas de difficultés. Du côté sud, les venues d'eau sont très faibles. Du côté nord par contre, une source plus importante, d'un débit de 25 l/sec environ, fut rencontrée à 900 m environ du portail. On constata également des émanations de méthane pouvant présenter certains dangers. Le 3 juin de cette année, il y eut brusquement une forte venue d'eau, à 645 m du portail nord, au droit d'une fissure qui avait été sèche jusqu'alors. Elle inonda momentanément le tunnel puis cessa complètement. Le même phénomène se répéta avec plus d'intensité les jours suivants, et on mesura des débits jusqu'à 1000 l/sec. Une fois la fonte des neiges terminée, cette venue d'eau cessa.

La nouvelle galerie du Gruonbach, longue de 98 m, est située à côté de la galerie existante. Elle assure le passage du Gruonbach par-dessus la voie ferrée. Elle a été construite dans une tranchée à ciel ouvert, ce qui nécessita de forts boisages et l'aménagement d'un canal en béton armé passant au-dessus de la galerie en construction pour évacuer les eaux du torrent. Le travail fut exécuté pendant la période des basses eaux, en hiver 1940-41.

NÉCROLOGIE

Louis Bron, ingénieur.

1854-1941.

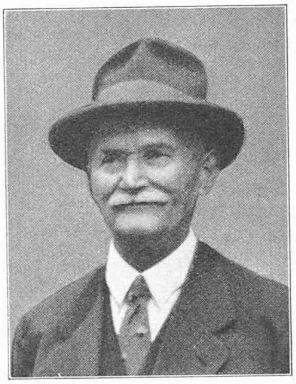
Nous avons appris, avec un vif regret, le décès, à l'âge de 87 ans, de M. Louis Bron, ingénieur, l'un des doyens de l'A²E³I.L., de la promotion de 1874, qui s'était retiré à Interlaken, après une carrière des mieux remplie.

Il débuta à la construction de la ligne de chemin de fer de la Broye longitudinale, section de Moudon. En 1880, il se rendit en France, où il travailla à la construction des lignes de chemins de fer de Tulle à Clermont-Ferrand, d'Aurillac à Saint-Denis-Souillac (Lot) et de Brive à Cahors (Corrèze).

Il revenait en Suisse en 1885, à l'entreprise Probst, J. Chappuis et Wolf, à Nidau, pour laquelle il dirigea, comme chef de service, de nombreux et importants travaux : Forces motrices du Rhône, à Genève ; les grands égouts collecteurs de cette ville ; la construction de la ligne de chemin de fer Viège-Zermatt ; le canal de navigation entre le lac de Thoune et Interlaken ; la correction de l'Aar, entre Unterseen et le lac ; le chemin de fer d'Eglisau à Schaffhouse, avec grand viaduc sur le Rhin, à Eglisau ; chemins de fer régionaux dans le département du Doubs (France) ; enfin, de 1899 à 1902, les forces motrices du Bois-Noir, à Saint-Maurice.

En 1902, l'entreprise J. Chappuis & Cie ayant peu de travaux en perspective, Louis Bron entrait au service du chemin de fer Jura-Simplon, à Lausanne (C. F. F. depuis 1903), comme chef du bureau technique. Mais il y avait loin de la vie active des chantiers à celle, plutôt monotone et calme, d'un bureau d'administration, et l'adaptation fut laborieuse.

Aussi bien s'empressa-t-il de saisir au vol l'occasion qui lui était offerte, en 1907, de participer comme ingénieur en chef ad interim à la construction de la deuxième galerie du tunnel du Simplon ; il retira de ces nouvelles fonctions quelques satisfactions, mais bien des désillusions aussi, et prit sa retraite en 1915.



Louis Bron, ingénieur.
1854-1941.

Etabli tout d'abord à La Conversion, il fut bientôt élu — lui qui n'avait pourtant rien d'un politicien — conseiller municipal de la Ville de Lutry, chargé de la Direction des Travaux et des Services industriels ; il rendit là de précieux services.

Sous des dehors sévères, parfois un peu rudes même, qu'accentuait encore sa voix heurtée et saccadée, il cachait un cœur excellent et ses jeunes collègues ont abondamment profité des leçons de la longue expérience de ce grand travailleur et de ce parfait honnête homme.

Ceux qui l'ont approché et ont pu ainsi l'apprécier, garderont de lui un bon et fidèle souvenir.

C. Jambé.

Aloys Menthonnex, ingénieur.

Aloys Menthonnex avait fait ses études à Lausanne et suivi les cours de l'Ecole d'ingénieurs, dont il sortit diplômé en 1902. Il collabora à de nombreuses entreprises. Après avoir été ingénieur à la Société des Forces motrices de Joux et de l'Orbe, il avait collaboré à la construction du tunnel du Ricken, du barrage du Saut-Mortier en France, avait été ingénieur à la Société des chemins de fer des Alpes bernoises. Fixé à Oron, il collabora à de nombreux travaux d'assainissement et d'utilité publique. En 1914, entre autres il fut conducteur des travaux pour l'endiguement de la Gryonne.

Extrêmement cultivé, connaissant son métier d'une façon approfondie, Aloys Menthonnex était extrêmement estimé et apprécié dans les milieux techniques. Nous prions sa famille de croire à nos sincères condoléances.

BIBLIOGRAPHIE

Les bases économiques des installations de thermo-pompage de la nouvelle piscine municipale de Zurich, par *O. Hasler*. « Bulletin de l'Association suisse des électriciens », 1er août 1941.

A plus d'une reprise déjà nous avons fait connaître à nos lecteurs l'intérêt du thermo-pompage[1]. *Nous jugeons opportun de leur signaler cette étude dont la Rédaction du Bulletin précité donne le résumé suivant (Réd.) :*

Description des projets successifs pour la fourniture d'énergie à la piscine municipale de Zurich et du projet définitif. La puissance thermique considérable de cette intéressante installation, inaugurée le 12 mai 1941, est assurée comme suit par l'électricité :

[1] Voir « Le chauffage des locaux par thermo-pompe », *Bulletin technique*, 1938, p. 178. — « L'utilisation de la pompe à chaleur » par R. Peter ; *Bulletin technique* 1939, p. 125 et 141.