

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 49 (1923)
Heft: k3

Vereinsnachrichten

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: 14.03.2025

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

et rend actuellement de grands services pour les communications par véhicules entre cette île et La Rochelle.

On a aussi construit en France beaucoup de quais à bestiaux en macadam armé qui donnent d'excellents résultats ; le bétail ne glisse pas, les nettoyages sont très faciles, ce qui permet d'entretenir ces quais en bon état de désinfection et de propreté.

Pour nos chaussées de villes, le coût de ces travaux n'est pas excessif et nous possédons en Suisse de très bons ciments et des carrières de grès très dur qui donneraient un travail parfait. Il nous paraît utile que des essais soient faits en macadam armé dans notre pays, car c'est une chaussée dont la solidité augmente chaque année et cela pendant trente ans, car ainsi que l'a démontré l'expérience faite sur des travaux de béton armé, la dureté du ciment croît pendant trente ans, époque où il atteint une dureté aussi grande que celle de nos meilleures pierres. Cette chaussée, devenue une dalle monolithique, résiste à l'usure, ne forme pas de poussière, se lave par la pluie et les arrosages ; aucun dérapage n'est à craindre ; elle n'est donc pas dangereuse pour les automobiles et ne demande aucun entretien, la preuve en est faite depuis quinze ans.

Le macadam armé « L'Indéformable » est breveté en France, en Suisse et dans d'autres pays. C.

NÉCROLOGIE

Joseph Orpizewski.

Joseph Orpizewski est né à Lausanne le 12 avril 1852, fils de Louis et de Anna comtesse Plater Syberg.

Son père fut un des promoteurs de l'insurrection polonaise de 1831 et plus tard joua un rôle politique auprès du pape, à Rome. D'autre part sa mère, Courlandaise, le mit en rapport avec la plupart des personnes haut placées de la Pologne. Il suivit au collège Galliard à Lausanne les études classiques et obtint, en 1873 à la Faculté technique un diplôme d'ingénieur-constructeur.

En lui se retrouvent les influences que l'origine et l'éducation devaient produire. L'esprit religieux et patriotique de son père, l'idée du devoir inculqué par sa mère, se greffèrent sur le patriotisme suisse et il faut le dire, au collège Galliard on s'efforçait non seulement d'instruire les jeunes gens, mais aussi d'éduquer leur moralité et de développer en eux les sentiments de dignité, de loyauté et du devoir, ce qui hélas n'est guère le cas dans beaucoup d'autres pays où l'on vise le plus souvent à cultiver dès l'enfance des tendances politiques, souvent peu religieuses. A ce point de vue la Suisse, et le collège Galliard en particulier, placés moralement tellement plus haut devaient compléter et aider l'éducation de la maison paternelle. C'est pourquoi nous retrouvons en Joseph Orpizewski cet heureux ensemble du sentiment du devoir et du patriotisme joints au savoir-vivre et à une gaieté naturelle. Après avoir obtenu son diplôme d'ingénieur il fut employé par la *Compagnie des Chemins de fer de la Suisse occidentale* à la construction de la ligne Fribourg-Payerne-Yverdon, d'abord comme dessinateur, puis aux études, et enfin comme constructeur de travaux de deux sections. Il quitta la Compagnie après la fin des travaux et après avoir terminé tous les décomptes. Nommé

ensuite ingénieur en chef et contrôleur financier de la *Compagnie Asphaltène* de Lettomanopello en Italie, il y remplit la mission qui lui était enfin confiée d'une façon qui lui valut beaucoup d'éloges, mais ne voyant pas d'avenir pour cette entreprise il se retira au bout de deux ans, après avoir éclairé la situation comme son devoir d'honneur le lui dictait.

Il entreprit alors sur la demande de M. Cobbold, directeur de la Compagnie anglaise *Anglo Italian Mineral Oils and Bitumen Cy* l'étude, puis l'exécution d'une petite ligne ferrée de quelques kilomètres appelée à desservir la susdite fabrique. Ce travail fut fort apprécié et lui valut beaucoup de reconnaissance. Le climat par trop chaud de l'Italie ne lui convenant pas, J. Orpizewski revint en Suisse et se retrouva dans les Chemins de fer de la Suisse occidentale devenue plus tard le *Jura-Simplon* et enfin Chemins de fer fédéraux. C'est là qu'il passa le reste de sa vie toujours laborieux et toujours exact à son travail, estimé de ses collaborateurs pour lesquels il fut toujours réellement bon.

On peut dire de Joseph Orpizewski qu'il a rempli tous les devoirs qui incombent à l'homme ici-bas, bon fils, bon frère, bon citoyen, bon employé et bon chef, ayant toujours devant lui l'idée du devoir et ce sentiment de fraternité humaine qui faisait que chacun devait l'aimer. Fort capable et bon ingénieur son travail était productif, mais pourtant il n'aimait pas le bureaucratisme outré, et sa préférence était pour le travail essentiellement technique. Il fut membre honoraire de la Société Stella et membre actif de la Société de Belles-Lettres qu'il aimait tout particulièrement.

On peut dire de Joseph Orpizewski qu'il fut un homme de travail et à la fois un parfait gentilhomme, l'homme du devoir et l'homme de cœur. Il eût pu avec son intelligence rendre encore plus de services si sa modestie

ne l'avait toujours poussé à s'effacer pour ne pas gêner ses collaborateurs et ses collègues.



JOSEPH ORPIZEWSKI.

SOCIÉTÉS

Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Extrait du procès-verbal de la séance du Comité central des 5 et 6 janvier 1923, à Berne.

1. Sont confirmés les choix de : 1^o M. Fulpius, architecte, à Genève, comme second membre du *Comité suisse de l'éclairage* ; 2^o M. Turrettini, architecte, comme second membre du jury du concours organisé par le *Bureau international du travail*, à Genève.

2. Les héritiers de M. Rob. Winkler, ancien président central et membre d'honneur de notre Société, nous ont remis un legs de 4000 fr. qui constituera le *Fonds Winkler* et dont les intérêts devront être utilisés à balancer le budget de la Société, en cas de déficit. Le Comité central exprime sa gratitude et un règlement de l'emploi de ce fonds est établi.

3. Une contribution de 200 fr. prélevée sur la Caisse centrale est allouée au *Fonds Gerlich* créé par les anciens élèves de feu ce professeur.

4. La S. I. A. ayant été invitée par les ingénieurs en chef de la traction des C F F et par l'Association des ingénieurs des C F F à se prononcer sur la question de la *fusion, dans les arrondissements des C F F, du service de la traction avec celui des gares et des trains*, deux rapports, l'un pour, l'autre contre cette fusion sont présentés, puis la discussion est ouverte. Le Comité central fera connaître son avis ultérieurement.

5. La création au sein de la S. I. A., préconisée par plusieurs sections, d'un *Groupe pour l'étude des questions économiques* sera soumise, le printemps prochain, à la conférence des présidents.

6. Il ressort d'un rapport de la *Commission des normes* que ses travaux sont assez avancés pour que les dernières normes prévues puissent être soumises à la ratification de la prochaine assemblée des délégués. L'élaboration des normes concernant les travaux au-dessus du sol serait ainsi achevée, pour le moment tout au moins.

7. Le Comité central institue une commission de trois membres pour l'étude de normes complémentaires visant les travaux au-dessous du sol, composée de MM. Kästli, président, Paris et Andreae.

8. Un mémoire de M. Locher, ingénieur, relatif aux *prescriptions pour le calcul des ouvrages en bois* sera recommandé au Département et est transmis à la Commission des normes pour travaux au-dessous du sol.

9. Le Comité examina encore, entr'autres : une communication du groupe des ingénieurs spécialistes du *béton armé*, des questions concernant l'entreprise de la *Maison bourgeoise*, le *service civil*, les *cotisations pour 1923 dues par les étrangers* et le *service de placement*.

Société Vaudoise des Ingénieurs et des Architectes.

Procès-verbal de l'assemblée générale du 6 janvier 1923.

Dans son assemblée générale du 6 janvier 1923, la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes a constitué son Comité comme suit :

Président : M. J. H. Verrey, architecte.

Membres : MM. Alfred Pache, ingénieur ; R. Bourgeois, ingénieur ; Georges Mercier, architecte.

Après avoir pris connaissance de l'excellent rapport de M. C. Buttiaz, ingénieur, président sortant de charge qui quitte la présidence en emportant les regrets de tous et qui constate la marche prospère de la Société, la situation satisfaisante de ses finances et l'intérêt qu'ont suscité les nombreux travaux, communications et les excursions qui ont été faites en 1922, l'assemblée a entendu une très intéressante conférence de M. E. Gaillard, ingénieur.

Celui-ci, à l'aide de projections cinématographiques, a fait la description des vastes entrepôts du port de New York récemment édifiés par le gouvernement des Etats-Unis et qui sont munis de tous les derniers perfectionnements modernes, monte-charges, ascenseurs et autres installations.

La séance est levée à 10 h. 30 du soir.

Groupe genevois de la G. e. P.

Son activité en 1921.

Les réunions mensuelles ordinaires eurent lieu à tour de rôle en janvier, février, mars, avril, novembre, dans deux restaurants de la ville, qui méritèrent la sympathie des G. e. P. par leur bonne cuisine. Elles n'offrent malheureusement rien

de spécial à relever, car elles ne comportèrent pas de conférence, mais leur partie gastronomique fut toujours accompagnée de causeries techniques, intéressantes, et d'échanges de vues qui sont souvent au moins aussi utiles aux assistants que des conférences proprement dites. Ces réunions n'en furent pas moins régulièrement fréquentées, si bien qu'une fois seulement la séance mensuelle (celle d'octobre) fut supprimée par suite de l'absence de beaucoup de membres.

Comme d'habitude, Cologny en juin, Fossard en juillet, le Creux-de-Genthod en août, le restaurant du Stand de Saint-Georges en septembre, donnent successivement asile aux G. e. P. en mal de campagne par une année ensoleillée et chaude.

Le Banquet de l'Escalade a eu lieu en 1921 au Cercle des Arts et des Lettres, aimablement mis à disposition par cette Société ; il fut agrémenté d'une revue artistique avec projections lumineuses.

Sur ce fond un peu terne se détachent heureusement trois faits notoires :

Le 30 avril les G. e. P. visitent successivement, en automobile, les usines hydro-électriques ancienne et nouvelle de Bellegarde de la Société Foncière et Industrielle, les sondages de Génissiat effectués en vue de l'établissement du futur barrage du Rhône, l'usine hydro-électrique du Fier, appartenant à la Société Lyonnaise de Force et de Lumière.

Le 24 septembre le Groupe vaudois de la G. e. P. invite le Groupe genevois à participer à une réunion au Comptoir Vaudois, où l'intérêt des objets techniques exposés fut intensifié par une « bonne goutte » offerte par nos amis vaudois.

Enfin le 29 octobre les Groupes vaudois et genevois font une excursion en commun au pont de Pérolles (Fribourg), en construction. E.

BIBLIOGRAPHIE

Engineering Steels. An exposition of the properties of steel, for engineers and users to secure economy in working and efficiency of result, by Leslie Aitchison, consulting Metallurgist to the Air Ministry. — London Macdonald & Evans, 29 Essex street.

Un volume de 396 pages (14 sur 22 cm.), avec 114 illustrations dans le texte et hors texte, qui expose, sous une forme didactique, toujours claire et concise, à l'aide de figures ou de tableaux très judicieusement choisis, tout ce que les ingénieurs devraient savoir des aciers. Voici le sommaire des neuf chapitres de cet ouvrage :

1. Brève description des *procédés de préparation de l'acier* : au creuset, au convertisseur Bessemer, au four Martin et au four électrique et caractérisation des produits.

2. *Coulée et forgeage des lingots* : étude détaillée du processus de cristallisation, de la macrostructure des lingots, description des défauts des lingots (retassure, ségrégation, soufflures) et des pièces forgées (criques, pailles, lignes, nuances, etc.). Une grande planche hors texte montre d'une façon frappante la forme des « fibres » dans un vilebrequin correctement matriqué.

3. *Traitement thermique de l'acier.* Après avoir défini le diagramme d'équilibre du système fer-carbone, l'auteur définit et décrit : la régénération (normalising), le recuit, la trempe, le revenu et l'adoucissement des aciers. Ce chapitre est remarquable par l'effort, couronné de succès, que M. Aitchison a fait pour mettre de l'ordre et de la précision dans une matière qui en est trop souvent dépourvue. Les conditions d'exécution, les effets structuraux et mécaniques de chaque traitement sont analysés et discutés avec autant de talent que de science, du point de vue de l'ingénieur et du consommateur d'aciers, c'est-à-dire en faisant abstraction des controverses souvent subtiles auxquelles ont donné lieu et donnent encore