

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 73 (1947)
Heft: 17

Nachruf: Hammershaimb, Gunnar

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: 16.03.2025

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

Molasse :

L'exemple II s'applique à un rocher tendre, telle que la molasse constatée au barrage de Rossens.

Avec $R_2 = 100$ m l'épaisseur du blindage s'établit à 4,4, resp. 36, resp. 38,2 mm suivant le diamètre et la pression des sections calculées.

En réduisant R_2 à 10 m (variante IIa) l'épaisseur du blindage est réduit à 0,2 resp. 32,8 resp. 34,2 mm. On constate que les différences des valeurs s pour R_2 égale à 10 ou 100 m ne sont pas très grandes. En pratique, nous admettrions :

pour un rocher dur $R_2 = 10$ m,

pour un rocher tendre $10 < R_2 < 100$ m,

R_2 ne pouvant toutefois pas dépasser l'épaisseur réelle du rocher.

Béton :

Dans l'exemple III et la variante IIIa, nous avons calculé les valeurs s pour un blindage dans du béton ayant un coefficient d'élasticité de 200 000 kg par centimètre carré.

On constate qu'avec $R_2 = 10$ m, le blindage est superflu.

La formule (8) permet de calculer la sollicitation d'un blindage existant pour lequel sont connues les valeurs R_1 , s et p_0 . Il suffit de déterminer selon la formule (9) la valeur de e . Ce genre de calcul peut être utile pour des cas spéciaux (pression d'essai, coups de bélier, etc.).

Nous ne voulons pas attacher trop d'importance à ces résultats qui devraient pouvoir être contrôlés par des essais pratiques. Ils permettent toutefois de se rendre compte de certaines limites qu'il ne faut pas dépasser.

Il ressort de ces calculs l'importance d'établir par des essais le module d'élasticité E_2 du rocher.

Un calcul semblable aurait pu être établi en remplaçant le module d'élasticité E_2 par $B =$ le coefficient spécifique d'enfoncement (Bettungsziffer) du rocher. Nous croyons toutefois que le résultat n'aurait pas gagné en clarté.

(A suivre.)

Corseaux, le 27 mai 1947.

NÉCROLOGIE**† Gunnar Hammershaimb.**

Au début du mois de juin, le monde de la construction navale et celui du ski ont perdu, à Winterthur, un de leurs vétérans parmi les plus distingués.

G. Hammershaimb, ingénieur naval, vivait retiré depuis une douzaine d'années, après une féconde carrière. Il naquit en 1862, fils d'un pasteur luthérien, dans un petit port des Frocoé, ces îlots rocheux perdus au seuil de l'Océan arctique, sur la route de l'Islande. Tout enfant, c'est la mer qui l'attirait. À l'âge de dix ans, il est à Copenhague, à mille kilomètres de

la maison paternelle, dans une école qui prépare à la carrière maritime. Puis il se consacre à la construction navale et il est apprenti dans les grands chantiers danois de Burmeister et Wain. Après des stages pratiques en Ecosse et en Norvège, c'est de Trondhjem, en 1889, qu'il part pour la Suisse où il travaille au projet d'un bateau destiné au lac des Quatre-cantons. Rentré peu après en Norvège, à Bergen, il revient en Suisse en 1895, à Winterthur, chez Sulzer Frères où il se fixe définitivement. Il y construit cette année-là le bateau « Genève » pour le lac Léman. Successivement, en trente et quelques années, il donne le jour à une foule de bateaux grands et petits qui animent aujourd'hui tous les lacs de la Suisse. Le Léman avait sa prédilection. À l'exception de deux unités anciennes, toute la flotte actuelle de la Compagnie Générale de Navigation, à Lausanne, est son œuvre. Il voua ses soins à créer là ce type élégant du grand bateau à roues qui est si caractéristique des lacs suisses. Pendant quelques mois, en 1925, il fut directeur intérimaire du service technique de cette compagnie.

Dans un autre domaine, celui du ski, G. Hammershaimb s'est distingué en Suisse. En 1889 déjà, il avait apporté de Norvège ses lattes à neige et si l'ascension lui était pénible (on n'avait pas encore imaginé l'emploi des peaux de phoques) plus qu'à ses amis du Club alpin qui chaussaient des raquettes canadiennes, il foudroyait l'imagination par des « schuss » vertigineux à la descente !

D'un commerce délicat, d'une grande finesse de sentiment, discret autant que profond dans son amitié, G. Hammershaimb était une personnalité attachante. Il accompagnait le respect inné des traditions d'un humour toujours en éveil. — « On ne lance pas un bateau le lundi, disait-il, cela porte malheur ! » — Superstition ? Non : il expliquait dans un sourire, en clignant de ses yeux bleus sous la broussaille blonde de ses sourcils : « Parce que c'est le lendemain du dimanche... ! »

Compréhension pour autrui, fermeté en soi, patiente foi dans la recherche du mieux sous le signe d'un idéal très humain, tel il se montrait à ses amis et collègues qui conservent de lui un souvenir lumineux.

ED. M.

BIBLIOGRAPHIE

Les mystères des chemins de fer : technique, fonctionnement, expliqués au public en prenant pour exemple les Chemins de fer suisses. — Textes de MM. Dr h. c. H. Eggenberger, ingénieur ; Dr W. Fischer ; F. Gerber, ingénieur mécanicien ; M. Hawri, ingénieur mécanicien ; E. Labhardt, ancien directeur d'arrondissement ; Dr O. Miescher ; professeur † Dr Fr. Volmar ; Dr F. Wanner ; Dr R. Zehnder. Réunis par Ernst Gut. — Traduction française de certains chapitres due à MM. M.-H. Derron, ingénieur, et Jean de Montet, ingénieur. — Editions F. Rouge & C^{ie} S. A., Lausanne, 1946. — 1 vol. in-8 de 405 pages avec 213 illustrations dans le texte et 69 planches.

Cet ouvrage, remarquablement présenté, offre au lecteur une vue d'ensemble des principaux problèmes que pose un système ferroviaire. Bien que s'adressant au grand public, les spécialistes n'y trouveront pas moins de nombreux renseignements intéressants, et peut-être même encore inconnus pour eux.

On peut y suivre, par exemple, la construction d'une locomotive, de son élaboration sur plans jusqu'à la course d'essai et la mise en service, ou l'évolution des wagons, progressivement adaptés aux exigences croissantes du trafic et de la vitesse, pour arriver aux principes constructifs des *voitures métalliques légères* de nos trains les plus modernes.