

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 43 (1917)
Heft: 10

Nachruf: Cuénod, Emile

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>

Rappelons encore le problème des vitesses critiques qui s'est imposé récemment au constructeur des plus forts moteurs Diesel à deux temps exécutés (MM. Sulzer Frères) et qui fait l'objet de recherches très attentives encore à l'heure actuelle : si nous sommes bien informés c'est la première fois que ce problème est signalé publiquement à l'attention des techniciens. *2e Nat. 1902. Frahm, etc.*

Les moteurs Diesel pour la marine furent, comme nous venons de le dire, examinés très attentivement par le conférencier qui présenta à son auditoire de nombreux exemples de constructions et qui profita de l'occasion pour l'entretenir de questions d'actualité très intéressantes, telle que celle de la navigation sous-marine dont l'essor présent est dû, pour la plus grande partie, à la possibilité dans laquelle se trouvent actuellement les constructeurs de moteurs Diesel de livrer des machines de commande adaptées au but poursuivi et d'un fonctionnement parfaitement sûr. Soit dit en passant, pour contribuer à couper court à une fable trop souvent répétée, les moteurs des sous-marins allemands sont construits en Allemagne ce qui est peut-être déplorable au point de vue industriel mais certainement très heureux au point de vue moral.

Naturellement M. Cochand n'a pas manqué de traiter avec soin la question du réglage et du changement de marche des moteurs marins, en signalant spécialement les solutions si simples et si élégantes auxquelles arrive la technique moderne avec les moteurs à deux temps.

Nous ne voulons pas terminer cette très rapide énumération sans rappeler que les essais tentés pour la réalisation des thermo-locomotives n'ont pas passé non plus inaperçus des auditeurs du cours sur les moteurs Diesel.

Ainsi que le montrent ces quelques lignes, les trois leçons de M. Cochand ont été de nature à donner à ses auditeurs une idée complète et tout à fait moderne de la question traitée, et ceci d'une part grâce à la compétence connue du conférencier et d'autre part grâce aux documents de tout genre que la Maison Sulzer Frères a mis, avec une générosité digne de remarque, à sa disposition. M. Cochand a cru devoir s'excuser auprès de son auditoire d'avoir dû puiser si largement dans les documents auxquels nous venons de faire allusion : ceci prouve de sa part un louable souci d'impartialité auquel il a d'ailleurs obéi, en mentionnant et décrivant à plusieurs reprises des constructions de firmes étrangères très favorablement connues, telles que Franco Tosi, Schneider-Creusot, Burmeister et Wain, Krupp, etc. Mais nous pensons que les auditeurs de M. Cochand auront tous été heureux, comme nous, de l'obligation dans laquelle il s'est trouvé, puisqu'elle lui a fourni l'occasion de montrer quelle large part l'industrie suisse et en particulier la Maison Sulzer Frères a eue dans le développement du moteur Diesel dont l'importance n'échappe à personne.

A certains points de vue, entre autres pour ce qui concerne la propulsion des navires, par exemple, nous ne partageons pas entièrement les vues de M. Cochand, car nous attendons la solution de questions de ce genre plus de la turbine à vapeur que du moteur Diesel, argument sur lequel nous nous proposons du reste de revenir à l'occasion pour chercher de montrer aussi quelques avantages du mode de propulsion purement rotatif. Notre prédécesseur nous permettra cependant de lui dire que son exposé si compétent sur l'emploi du Diesel dans la marine et certains clichés présentés par lui, rendront notre tâche singulièrement difficile.

Nous terminerons ces rapides notes en signalant que la Maison Sulzer a bien voulu faire remettre, par M. Cochand, à l'École d'Ingénieurs une collection très intéressante des pro-

duits de la distillerie de goudron que les circonstances actuelles l'ont obligée d'annexer à ses ateliers, ce dont nous tenons à lui exprimer ici notre sincère gratitude.

CH. COLOMBI.

NÉCROLOGIE

Emile Cuénod.

1834-1917.

Le 23 février est décédé, à Lausanne, l'ingénieur Emile Cuénod, qui a suivi de bien près dans la tombe son collègue et contemporain, son fidèle et vieil ami, le professeur Jules Gaudard.

Emile Cuénod était né à Vevey le 19 juillet 1834. En 1840 il fut placé en pension dans le Wurtemberg et, en 1842, rentra dans sa famille qui venait de s'établir à Bâle. C'est là qu'il fit de bonnes études classiques. On comprend comment il s'assimila la langue allemande au point qu'il la possédait comme sa langue maternelle, ce qui lui permit, dans bien des occasions, de servir de lien entre la Suisse allemande et nous.

En 1851, Cuénod revint à Lausanne dans le but de se préparer pour l'entrée à l'École Centrale des Arts et manufactures de Paris, où il fut admis, en 1852, avec Jules Gaudard et Alexis Vuillemin. Il en sortit en 1855 avec le diplôme d'ingénieur-constructeur. Il rentra alors en Suisse et y déploya toute son activité.

Il fit ses débuts à la construction du chemin de fer franco-suisse, sur la ligne du Val-de-Travers.

De 1859 à 1864, il fut attaché au Bureau fédéral du génie militaire, successivement à Lausanne, Genève et Zurich. Il s'y occupa essentiellement de l'étude des routes militaires alpêtres (Axen, Oberalp et Furka). En 1864, il fut désigné comme ingénieur surveillant de la construction de ces routes, fonction qu'il remplit jusqu'à la fin de l'année 1866.

Il avait été breveté en 1860 comme officier dans l'ancien état-major du génie, où son avancement fut rapide et où il parvint en 1875 au grade de lieutenant-colonel.

Après l'achèvement des routes militaires, Cuénod concourut en collaboration avec Gaudard, pour le projet du grand pont de Lucerne et les deux amis furent honorés du 1^{er} prix. La ville de Lucerne confia au premier, ensuite de ce concours, les études de transformation de deux autres ponts sur la Reuss.

De 1867 à 1870, nous le trouvons occupé des études et de l'exécution des travaux d'adduction d'eau des Salines de Bex.

En 1870, il est choisi par les chemins de fer de l'Ouest-Suisse comme ingénieur surveillant de la construction du pont définitif sur le Rhône, entre Bex et St-Maurice.

De 1872 à 1877, il est chargé des études et de la construction du funiculaire Lausanne-Ouchy et des travaux d'adduction des eaux du lac de Bret. Les difficultés qu'il rencontra, en particulier dans les souterrains au travers de la moraine de Montbenon et sous la gare de Lausanne, lui causèrent beaucoup de soucis.

De 1877 à 1903, Cuénod s'occupa surtout de corrections de cours d'eau (Veveyse, Baye de Montreux, Gryonne, Arnon, Baumine, Flon de Lausanne et ses affluents). La Veveyse fut le principal de ces travaux.

Pendant cette période il fut aussi chargé de diverses expertises.

C'est en 1904 que Cuénod abandonna sa carrière technique pour se vouer entièrement aux œuvres sociales, philanthropiques et religieuses auxquelles il consacra, avec un zèle remarquable et un complet désintéressement ses douze dernières années.

Son activité fut grande au service de l'Eglise libre vaudoise. Il fut membre de son conseil, de la Commission des études de sa faculté de théologie et dirigea plusieurs de ses Sociétés immobilières.

Il fut un des champions les plus actifs des comités pour l'observation du Dimanche et pour la diffusion de la Bible et des lectures morales.

Mais, son domaine de prédilection, son monument fut et reste la cause de l'abstinence des boissons enivrantes et du relèvement des victimes de l'alcool. Il y travailla pendant près de 36 ans avec un amour tout spécial et un succès évident. On peut dire qu'il a été l'apôtre de la tempérance dans notre canton. Il a présidé le Comité de la Croix-Bleue Vaudoise de 1887 à 1915 et le nombre des membres de cette société, de 27, au moment où il y entra, s'élevait à 5124 en 1915.

Les journaux ont déjà dit tout ce que notre pays doit à ce patriote éclairé. Mais, ce qui peut intéresser les lecteurs d'un journal technique, c'est qu'Emile Cuénod éprouva le besoin de préciser ses conceptions philosophiques et ses convictions religieuses sous une forme graphique. Ses études l'avaient accoutumé à voir dans l'espace. Comme le major Davel, un de ses types préférés, il eut sa vision. Ce ne fut pas une belle inspiratrice, comme celle du monument de la place du château, mais une apparition emblématique. Il se hâta de mettre sur le papier ce qu'il avait entrevu, de tracer son épure. Par des lignes, des surfaces géométriques, des couleurs, il fixa la représentation des choses invisibles, seules réelles et immuables, dont les choses visibles ne sont que la fugitive image. Il a laissé ce tableau du plan de Dieu en faveur de sa création déchue et de notre pauvre humanité comme un témoignage, l'expression visible de sa foi.

L'axe du tableau est une verticale infinie, représentant la notion de l'espace et de l'infini de Dieu. Cette ligne est coupée par une horizontale, représentant la notion du temps. L'intersection de ces deux lignes, lieu unique dans l'espace, moment unique dans le temps, moment capital dans l'histoire universelle, c'est la Croix. La croix du Christ est le seul point de contact, de restauration, de réconciliation entre Dieu et l'humanité, le point qui renferme toute l'œuvre de Dieu dans la création et la rédemption du monde.

Ce point d'intersection de deux lignes essentielles n'a pas de dimensions et cependant il renferme tout. Il est comme le foyer d'une lentille ou d'un miroir parabolique qui concentre en un point unique un nombre illimité de rayons lumineux qui s'y croisent sans jamais se nuire ou se confondre.

La croix est donc la pensée et la figure centrales du tableau. Au-dessous et autour d'elle se développent les diverses expressions ou formes géométriques qui complètent l'image et représentent l'ensemble du plan. Leur description entraînerait trop loin.

Tous ceux qui ont eu le privilège de connaître Emile Cuénod conserveront le souvenir d'un homme de principes et de foi, courageux dans son témoignage chrétien, d'une conscience droite et délicate, d'une fidélité inébranlable au devoir, d'un complet désintéressement. On l'a bien caractérisé en citant sur son avis mortuaire ce verset de l'épître aux Hébreux : « Il se montra ferme, comme voyant Celui qui est invisible » :

G. C.

Etablissement d'Assurance immobilière du canton de Berne¹.

Résultats du concours d'idées. — Le jury chargé de l'examen des projets pour un nouveau bâtiment d'administration à la place Victoria a fixé le rang et décerné les prix comme suit :

¹ Voir numéro du 13 janvier 1917, p. 40.

II^e prix, I^{er} rang (2000 fr.), projet N^o 23, devise : « Fürtüfel », auteurs : MM. Saager et Frey, architectes à Bienne. Collaborateur : M. Rob. Saager.

II^e prix, II^e rang (2000 fr.), projet N^o 42, devise : « Alt Bern », auteurs : MM. Lindt et Peter, architectes à Nidau-Bienne.

III^e prix (1500 fr.), projet N^o 55, devise « Frühlingsluft », auteur : M. E. Bertallo, architecte à Berne. Collaborateur : M. E. Horlacher, architecte.

IV^e prix (1000 fr.), projet N^o 18, devise : « Heiliger Sankt Florian », auteur : M. Hans Klauser, architecte, de la raison sociale Klauser & Streit, à Berne.

Bien que parmi les travaux présentés il s'en trouve un grand nombre offrant des solutions favorables, le jury ne put cependant donner la préférence à aucun projet dont les qualités auraient justifié en tous points l'attribution d'un premier prix.

Société genevoise des Ingénieurs et des Architectes.

(Section de la Société suisse.)

Séance du mercredi 28 mars 1917.

La séance est ouverte à 8 h. 50 par M. F. Fulpius, président, en présence de vingt-huit membres.

Il tient à rappeler tout d'abord la mémoire de MM. Gonthier, architecte, et H. Veyrassat, ingénieur, qui viennent de mourir et étaient tous deux anciens membres de la Section. Il prie l'assemblée de se lever en signe de deuil et transmettra les condoléances de la Section aux deux familles.

M. Fulpius fait ensuite diverses communications.

Le Comité central a reçu membres de la Section MM. Jean-Ernest Wenger et Ernest Odier, architectes. Sur la demande du Département du Commerce et de l'Industrie un juré pour les examens de fin d'apprentissage a été désigné en la personne de M. H. Baudin, en remplacement de M. Chevallaz, empêché. Le *Bulletin technique de la Suisse romande* a immédiatement accepté, de façon fort aimable, d'insérer les comptes rendus des séances. Une lettre a été adressée au chef du Département des Travaux Publics pour lui exprimer les regrets de la Section au sujet de la décision prise en ce qui concerne l'élargissement du quai des Eaux-Vives. Il est d'ailleurs probable que d'autres Sociétés réclameront la reprise de l'étude architecturale de cet élargissement et le président prie la Section d'accorder pleins pouvoirs à son Comité pour appuyer une telle reprise. Il en est ainsi décidé.

La prochaine assemblée de délégués de la Société suisse aura lieu le 28 avril 1917 à Bâle et s'occupera de la fondation d'un groupe des ingénieurs-conseils, ainsi que de l'établissement de normes pour les concours de génie civil. Les délégués de la Section genevoise se réuniront avant l'assemblée et discuteront les propositions faites; le résultat de leurs délibérations sera considéré comme étant l'opinion de la Section.

M. Camille Martin, architecte, prend alors la parole pour sa conférence sur : « Le problème de l'extension des villes modernes ». Il donne en une heure un aperçu très clair et très net, quoique forcément sommaire de ce problème.

Au cours de la discussion longue et animée qui suit la conférence et les remerciements du président, il est décidé de publier la conférence de M. Martin et de l'envoyer à diverses autorités et à diverses sociétés avec mention du fait que la Société genevoise appuie les conclusions qui y sont présentées. Cette conférence devant paraître in extenso dans un des prochains numéros du *Bulletin technique*, il n'y a pas lieu d'en donner ici une analyse.

Aux propositions individuelles, l'un des membres présents attire l'attention de l'assemblée sur les plans d'un « Sanatorium des Alliés » exposés au Bâtiment électoral, élaborés par deux de nos collègues français, qui sont internés en Suisse, et ne répondant pas en tous points à ce qu'on peut réclamer d'une telle construction à la montagne. Quelques-uns des assistants prennent sur eux d'avoir une entrevue officieuse et amicale à ce sujet avec les auteurs des plans.

La séance est levée à 11 ¹/₄ heures.

Le secrétaire :
EDM. EMMANUEL.