

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 55 (1929)  
**Heft:** 22  
  
**Nachruf:** Chenuz, Camille

### **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:** 02.02.2025

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

Le fret total sera donc après la régularisation de

0,36 fr/t pour frais de chaland  
2,40 fr/t pour frais de remorquage  
2,76 fr/t au total.

Pour plus de prudence, nous ne tablons pas sur ces derniers taux, mais nous admettons les valeurs suivantes :

pour le charbon . . . . . 3,00 fr/t  
les céréales . . . . . 3,50 »  
les autres marchandises importées 3,50 »  
les marchandises exportées . . . . . 2,00 »

#### 6. Prix de transport par chemin de fer sur le trajet Strasbourg-Bâle.

Les tarifs des chemins de fer alsaciens et badois ont beaucoup varié depuis la guerre. Aussi par mesure de prudence adopterons-nous pour nos comparaisons des tarifs sensiblement inférieurs à la moyenne des tarifs d'après-guerre, c'est-à-dire :

4 fr. 60 par tonne de charbon  
7 fr. 50 par tonne de céréales.

En admettant ces taux, on tient compte de l'éventualité, qui pourrait se produire plus tard, après la régularisation, où les chemins de fer réduiraient encore leurs tarifs pour éviter que le trafic des marchandises lourdes n'aille complètement à la voie navigable. Ces taux ne sont que de 15 et 3 pour cent supérieurs à ceux d'avant-guerre.

Les futurs taux de frets du Rhin indiqués ci-dessus sont encore de 30 à 53 pour cent inférieurs à ces taxes de chemins de fer ; les transports par voie d'eau conservent donc un attrait suffisant. En outre, la Suisse profite de la diminution des taxes de chemins de fer causée par la régularisation pour toutes les marchandises lourdes qui lui arrivent par rail. C'est là un des avantages indirects de la régularisation.

#### 7. Economie globale de frais de transport.

En prenant comme base le trafic évalué au paragraphe 1 et les taxes de transport par chemins de fer et par eau indiquées aux paragraphes 5 et 6, l'économie de frais de transport sur les importations s'établit comme il suit :

	Moyenne par période	Total
5 <sup>e</sup> à 10 <sup>e</sup> année	5 ans à 1 690 000 fr.	8 450 000 fr.
10 <sup>e</sup> à 20 <sup>e</sup> »	10 ans à 3 645 000 fr.	36 450 000 fr.
20 <sup>e</sup> à 40 <sup>e</sup> »	20 ans à 3 910 000 fr.	78 200 000 fr.
Total		123 100 000 fr.
Moyenne annuelle pendant 35 ans		<u>3 520 000 fr.</u>

Par mesure de prudence, on a laissé de côté les exportations. De cette somme, il convient de défalquer encore celle correspondant à l'économie que l'on obtient même sans la régularisation, en utilisant la voie fluviale actuelle au lieu du rail ; il s'agit, d'après les calculs, d'environ 327 000 fr.

L'économie globale sur les importations est donc de  
3 193 000 fr.

Si l'on tablait, pour le trafic, sur des données un peu plus favorables que les minima mis à la base des calculs, si encore on calculait les frets par analogie aux prix pratiqués sur le Rhin régularisé en aval de Strasbourg, si enfin l'on prenait comme prix de transport par chemins de fer des valeurs moyennes au lieu de valeurs minima, l'économie de frais de transport réalisable pour les importations serait encore plus élevée.

Etant donné que les taxes de transport à la descente seront très basses après la régularisation, quantité de marchandises d'exportation qui sont actuellement évincées par la concurrence étrangère ou qui n'ont accès que sur les marchés de certains pays, tels par exemple les minerais de Genzè, le ciment, le carbure de calcium, le lait condensé auront alors de meilleurs débouchés. Les lignes de chemins de fer conduisant à Bâle enregistreront par suite de ce nouveau trafic aval une augmentation du mouvement des marchandises qui ne se produirait pas sans cela. Il en est de même pour l'augmentation du trafic d'importation résultant de la régularisation.

Les avantages directs et indirects de la régularisation du Rhin en amont de Strasbourg sont donc en tous cas supérieurs aux dépenses qu'elle entraîne.

## Congrès international de Photogrammétrie, Zurich 1930.

L'année prochaine, du 6 au 10 septembre, aura lieu à Zurich le Congrès international de Photogrammétrie. Le comité directeur de la Société internationale de photogrammétrie a chargé la Société suisse de photogrammétrie, fondée en automne 1928, d'organiser ce congrès et de le mener à bonne fin. Cette dernière s'occupe depuis longtemps des travaux préparatoires nécessaires à cet effet.

A en juger d'après les adhésions reçues à la suite de la première invitation, le congrès réunira des participants de toutes les parties du globe. Cette réunion de spécialistes venus pour travailler en commun sera accompagnée d'une exposition d'appareils modernes de mensuration et de travaux achevés, pour laquelle les locaux de l'Ecole polytechnique fédérale seront mis à disposition. La ville de Zurich verra pour la première fois se dérouler dans son enceinte une manifestation technique de cette envergure. Les ateliers et établissements d'optique les plus connus se sont déjà annoncés comme exposants. Pour le congrès, à l'occasion duquel aura également lieu l'assemblée générale de la Société internationale de photogrammétrie, on a prévu des conférences faites par des professionnels compétents, sur l'état des travaux de mensuration dans les différents pays du monde, les méthodes utilisées et les expériences acquises. En outre, des questions actuelles de photogrammétrie et d'application de cette science dans différents domaines seront traitées dans des séances de Commissions. Les participants au congrès auront l'occasion de visiter le Service topographique à Berne et les établissements Henri Wild, à Heerbrugg (fabrique d'instruments de géodésie).

Pour la Société suisse de photogrammétrie, dont le président est M. le professeur Baeschlin, de l'Ecole polytechnique fédérale, l'organisation du Congrès est une lourde tâche, qui sera cependant, comme nous l'espérons, profitable à la Société elle-même comme aussi à l'industrie suisse, dont les produits dans ce domaine spécial marquent un progrès décisif et sont connus dans le monde entier.

Les formules d'adhésion au congrès, contenant le programme détaillé, seront probablement expédiées en janvier de l'année prochaine. Les autorités, instituts et particuliers qui ne sont pas membres de la Société suisse ou de la Société internationale de photogrammétrie, mais s'intéressent à ce congrès, sont priés de bien vouloir communiquer leur adresse au secrétaire de la Société suisse de photogrammétrie, M. le Dr M. Zeller, Service topographique fédéral, à Berne.

### Conférences.

La première des conférences<sup>1</sup> organisées par la section vaudoise de la S.I.A. et l'*A<sup>3</sup>E<sup>2</sup>IL* sera faite aujourd'hui, 2 novembre, à 17 h., dans l'auditoire XVII du Palais de Rumine, à Lausanne, par M. R. Matthey, ingénieur, sur

« La Verdunisation des eaux ».

La constante préoccupation des ingénieurs s'occupant de captages est de fournir des eaux pures, non seulement qualitativement, mais bactériologiquement.

M. Matthey passera en revue les procédés en usage à cet effet et traitera plus particulièrement celui de la « Verdunisation » (stérilisation par le chlore), procédé simple et éprouvé.

## NÉCROLOGIE

### Camille Chenuz.

Il y a quelques mois, les journaux ont annoncé le décès de Camille Chenuz, ingénieur. Nous tenons à rendre hommage, ici encore, à la mémoire du camarade qui consacra son talent et ses forces à une œuvre de civilisation.

<sup>1</sup> Voir le programme de ces conférences à la page 250 du dernier numéro du *Bulletin technique*.

Camille Chenuz, originaire de Montricher (Vaud), né en 1883, fit ses études à Lausanne où il obtint, en 1905, son diplôme d'ingénieur.

Les études du Chemin de fer du Lœtschberg le retiennent quelques mois au pays, puis, sollicité, il s'expatrie au Congo belge. Là s'élaborent les grandes voies de communication à travers le cœur vierge du continent noir, dans des régions sans ressources, à demi-soumises, et à deux mille cinq cents kilomètres de la côte où était débarqué le matériel venu d'Europe. De 1903 à 1915, on construit 840 km de voies ferrées, en trois tronçons réunis par des biefs navigables, de Stanleyville, sur le fleuve Congo, à Albertville, sur le lac Tanganyka. A chaque tête de ligne, on crée des ports, on équipe la flotte qui relie les divers tronçons du chemin de fer ; à Albertville, sur le Tanganyka — véritable mer intérieure de 650 km de long sur 55 km de large — on lance une flotte qui comprend des unités comparables aux navires de l'Océan.

Camille Chenuz donna à la constitution puis à l'exploitation de cette entreprise dix-huit années de son existence, de 1906 à 1923. Il débuta comme ingénieur sous-chef de section, vécut alors de longs mois sous la tente, puis de grade en grade, recueillant au cours des années les distinctions que le gouvernement belge décerne à ses agents méritants, il arriva au poste le plus élevé qu'un étranger puisse atteindre, celui d'ingénieur principal. Enfin, sa santé ébranlée, il dut quitter bien à regret la terre africaine où il avait fourni sa mesure.

Modeste, affable, travailleur infatigable et consciencieux au plus haut degré, tel fut Camille Chenuz. Il était un de ces hommes de valeur qui fondent et entretiennent à l'étranger la bonne réputation des ingénieurs suisses.

### Paul Piccard.

La semaine dernière, est décédé, à l'âge de 86 ans, à Lausanne, M. *Paul Piccard*, le constructeur des premières turbines du Niagara et l'auteur de nombreux autres travaux mémorables. Nous retracerons, dans notre prochain numéro, la carrière de cet éminent ingénieur qui fut longtemps président du Comité de rédaction de notre revue.

## BIBLIOGRAPHIE

### « Performances » techniques et huiles de graissage.

Les grandes raffineries d'huiles de graissage ont coutume de décrire, dans leurs publications périodiques, les « performances » techniques ou sportives accomplies au moyen d'engins graissés avec leurs produits. Par exemple, le dernier numéro du *Veedol-Kurier* contient un compte rendu richement illustré du voyage circumterrestre du dirigeable « Comte Zeppelin » lubrifié au *Veedol* et nous présumons que la « Vacuum-Oil Company » consacrera une livraison de son élégante « V. O. C. Revue » aux exploits du fameux « Bremen » qui, graissé à l'huile *Gargoyle Marine*, vient de battre tous les records de vitesse pour la traversée de l'Atlantique.

**La régularisation du Rhin entre Bâle et Strasbourg.** — Communication N° 24 du Service fédéral des eaux. — En vente, au prix de 12 fr. au Secrétariat dudit Service et dans toutes les librairies.

C'est la remarquable publication à laquelle il est fait allusion à la page 263 du présent numéro.

**La publicité de demain,** par *C. Lauterer*. Editions « Organisator S. A. », Zurich 6. — Une brochure illustrée, de 25 pages (16 × 23 cm). — Prix : 2 fr. 50.

L'auteur de cette publication, chef de Service de publicité de la Société Nestlé, est non seulement un praticien rompu à toutes les finesses du métier, mais un savant qui a contribué, par plusieurs ouvrages (notamment son « *L'hrbuch der Reklame* ») à l'édification de cette véritable science qu'est devenue la publicité. Ceux qui ne connaissent pas l'œuvre de M. Lauterer pourraient être tentés de voir dans nos propos ci-dessus un éloge « de complaisance » destiné à « faire de la

publicité » à sa dernière brochure. Oui, mais si l'écrivain du présent compte rendu avait eu ce dessein, il se serait attiré les sarcasmes de l'auteur qui raille, avec véhémence, les procédés, encore si répandus, de réclame à coup de boniments lénitifs et séduisants. Aujourd'hui, chacun — ou à peu près car il y a déjà quelques exceptions — vante ses produits comme s'ils avaient été créés par un décret de la Providence pour aider l'humanité à porter le « fardeau de la vie ». Or ce sont là procédés qui ont fait leur temps et dont les dupes sont de moins en moins nombreuses. Le moment est venu d'y substituer une méthode plus subtile qui, par une dépréciation volontaire du produit à lancer, tend à provoquer la critique des intéressés et à faire d'eux non plus des lecteurs d'annonces passifs mais des participants à une controverse.

En somme c'est le contre-pied de la pratique actuelle, quelque chose comme la « démonstration par l'absurde » en mathématiques que M. Lau-

terer préconise, avec une verve aiguisée d'un brin de paradoxe. Mais, au fait, voilà une assertion trop absolue car il n'est pas impossible que cette étude soit un exemple d'application de la nouvelle doctrine et alors, si M. Lauterer condamne les errements actuels... c'est qu'ils seraient le fin du fin de la publicité. O « principe d'indétermination », où vas-tu te loger ! C'est assez dire que ce petit ouvrage est tout que banal.

### Quelques ouvrages allemands sur l'hydraulique.

**Von der Bewegung des Wassers und den dabei auftretenden Kräften**, d'après *Alexandre Koch*, Dr ing. et professeur à Darmstadt, rédigé par le Dr ing. *Max Karstanjen*. — Volume de 228 pages avec 331 figures, deux planches et un portrait de Koch. — Berlin, J. Springer, éditeur, 1926. — Relié : RM 28,50.

Il s'agit d'un hommage rendu au maître par ses collaborateurs, notamment par MM. Karstanjen et Hainz, ce dernier assistant de Koch au laboratoire d'essais de l'Ecole polytechnique de Darmstadt où se traitaient d'abord la plupart des problèmes théoriques qui devaient servir à l'étude des vannes et barrages construits par les ateliers de Gustavsborg de la M. A. N.



CAMILLE CHENUZ.