Schenk, Paul

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **74 (1948)**

Heft 5

PDF erstellt am: **30.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

NÉCROLOGIE

Paul Schenk, ingénieur.

Un vieil et fidèle ami est décédé le 30 janvier 1948 dans sa quatre-vingt-troisième année, après une longue et pénible maladie, supportée avec patience et résignation.

C'était un homme très fin, au caractère fortement trempé, à la tenace volonté, aux idées bien arrêtées, d'une correction et d'une droiture absolues, d'un commerce sûr et des plus agréables, bienveillant envers tous et sans jamais un mot de méchanceté pour personne. Il s'intéressait à tout et conserva jusqu'à la fin de sa longue carrière un esprit lucide et clairvoyant.

Paul Schenk, ingénieur.

De taille moyenne, il avait une physionomie des plus sympathiques, qu'animait, sous d'épais sourcils, un regard malicieux, souligné par de fortes moustaches à la gauloise.

Il fit toutes ses études à Lausanne, au Gymnase scientifique d'abord, puis à l'Ecole d'ingénieurs d'où il sortit, en 1884, à moins de vingt ans, son diplôme d'ingénieur en poche.

Il débuta dans la carrière comme dessinateur aux ateliers de Meuron et Cuénod, constructeurs-électriciens à Genève, où, sous la direction de René Thury, il se mit au courant de la fabrication des dynamos et de leur application.

En été 1886, et pour le compte de la même maison, il participa aux études du chemin de fer du Salève. Le 1er janvier 1887, il était engagé comme ingénieur- adjoint de M. Aguet, directeur de la Compagnie des Tramways Vevey-Montreux-Chillon, pour l'étude et l'exécution de tout l'équipement électrique de cette ligne, la première de ce genre en Suisse.

En septembre 1888, il se rendait en Espagne comme ingénieur à l'entreprise générale Duparchy et Bartissol, pour les études et la construction de la ligne de Plasencia à Astorga (350 km.). De son séjour au pays des Hidalgos, il avait gardé un heureux souvenir.

En mai 1891, il revenait au pays, engagé comme ingénieur assistant au bureau technique de la Compagnie Jura-Simplon. Le 1er mars 1899, cette compagnie le cédait, à titre provisoire, à la Compagnie des Chemins de fer de la Gruyère où, comme directeur technique, il fut chargé des études et de la construction de cette ligne à voie étroite.

Enfin, en 1902, il rentrait aux C. F. F. comme chef de bureau technique à Lausanne, chargé entre autres de l'étude des projets d'extension des gares de Renens et de Lausanne. Il fut nommé ingénieur de la voie à Payerne d'abord, de 1915 à 1918, et à Lausanne enfin, de 1918 à 1929. A la fin de cette dernière année, il prenait une retraite largement méritée.

Il fut l'un des concessionnaires et l'actif promoteur du chemin de fer de la Souste à Loèche-les-Bains et de l'usine hydro-électrique de la Dala.

Au militaire, il fonctionna plusieurs années durant comme chef de groupe II des mineurs.

Un nombreux public d'amis et d'anciens collègues l'accompagnaient à sa dernière demeure où un juste et dernier hommage fut rendu par « Stella » à son vieux « Ruban d'honneur ».

Jambé, ing.

BIBLIOGRAPHIE

Rapports des inspecteurs fédéraux des fabriques 1945-1946, publiés par le *Département fédéral de l'économie publique.* — Druck und Verlag H.-R. Sauerländer & Co, Aaurau, 1947. — Un volume in-8 de 211 pages, figures.

Intéressante documentation, illustrée de plusieurs vues et dessins, montrant les obligations considérables auxquelles sont astreints les services administratifs — organes cantonaux et communaux, Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents — chargés d'exécuter les dispositions de la loi sur les fabriques. On se rendra compte de l'importance de cette tâche en considérant aujourd'hui 10 876 entreprises occupant environ 500 000 travailleurs sont assujetties à cette loi.

Les rapports donnent, pour chacun des quatre arrondissements en lesquels la Suisse est divisée, des renseignements relatifs à la loi sur les fabriques proprement dite : Inspection, champ d'application — hygiène industrielle et prévention des accidents, approbation d'installations nouvelles — contrat de travail — travail des femmes et des jeunes gens — institutions patronales — exécution de la loi par les cantons. Ces renseignements sont complétés par un aperçu sur le travail à domicile, le rapport du médecin fédéral du travail,ainsi que par de nombreuses tabelles de statistiques.

Statistique des chemins de fer suisse 1946. — Publication de l'*Office fédéral des transports*, Berne, décembre 1946. — Un volume broché 4° de 207 pages, prix fr. 5.—.

La publication de ce volume coïncide avec la célébration du centenaire de nos voies ferrées.

Les données afférentes aux *chemins de fer à voie normale, à voie étroite et à crémaillère* révèlent en 1946, la première de l'après-guerre, un nouvel accroissement de 76, 9 millions de francs des recettes totales qui atteignent ainsi 702 millions de francs. Alors que les recettes du transport des voyageurs n'ont plus augmenté que de 0,4 %, celles des transports des marchandises marquent une progression de 25,4 %. Les dépenses globales d'exploitation ont subi une nouvelle augmentation de 27,9 millions de francs. L'excédent des recettes d'exploitation sur les dépenses dépasse finalement de 49 millions de francs celui de l'année précédente ; l'augmentation est même de 52,7 millions de francs pour les C. F. F., la différence de 3,7 millions de francs représentant une diminution relative aux chemins de fer privés.

Les recettes de transport des *tramways*, qui ont augmenté par bonds successifs ces dernières années, se sont stabilisées en 1946. L'ensemble des recettes d'exploitation a atteint 71,6 millions de francs, soit une augmentation de 1,5 % par rapport à l'année précédente et de 68,9 % par rapport à la dernière année d'avant-guerre, celle de 1938. Etant donné la progression ininterrompue des dépenses d'exploitation, l'excédent des recettes d'exploitation sur les dépenses s'est réduite de 17,7 millions de francs en 1945 à 12,9 millions de francs en 1946.

Les *chemins de fer funiculaires* révèlent une évolution analogue, les recettes d'exploitation ayant passé à 7,1 millions de francs, alors que leur excédent sur les dépenses n'est plus que de 2,1 millions de francs, soit 0,4 million de francs de moins que l'année précédente.

En corrélation avec l'aide aux chemins de fer privés, les compagnies Aigle-Ollon-Monthey et Monthey-Champéry ont fusionné pour former une entreprise nouvelle, celle du chemin de fer Aigle-Ollon-Monthey-Champéry.

Ferien- und Landhäuser, par *Paul Artaria.* — Verlag für Architektur, Erlenbach-Zurich, 1947.

Maisons de vacances, maisons de campagne réalisées dans une intention de délassement et d'évasion, loin du travail,