

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 53 (1927)  
**Heft:** 24

**Artikel:** L'autographe H. Wild  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-41097>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

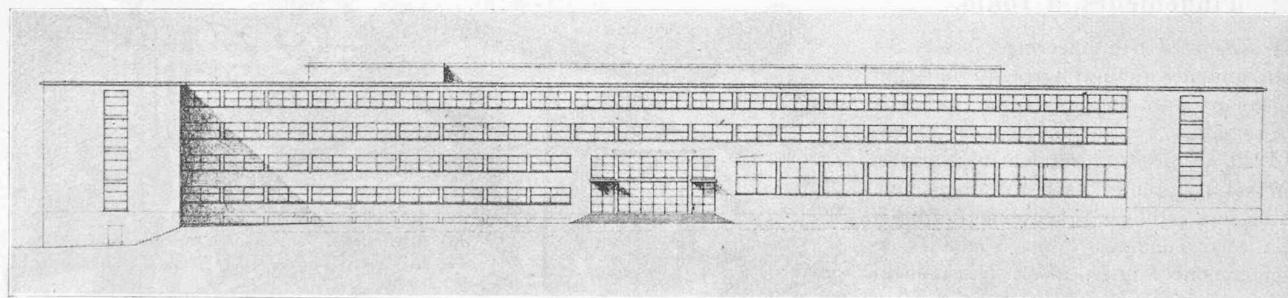
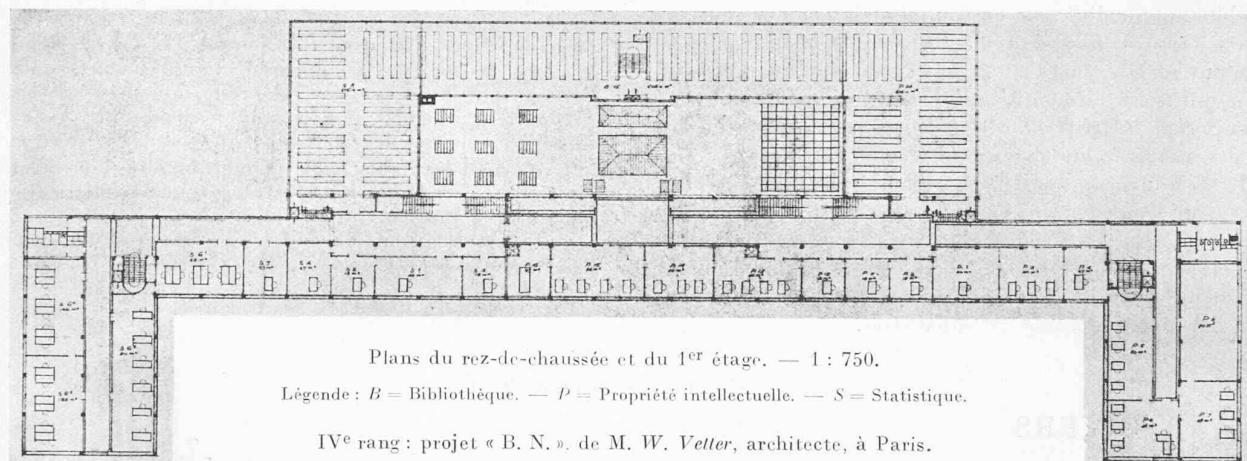
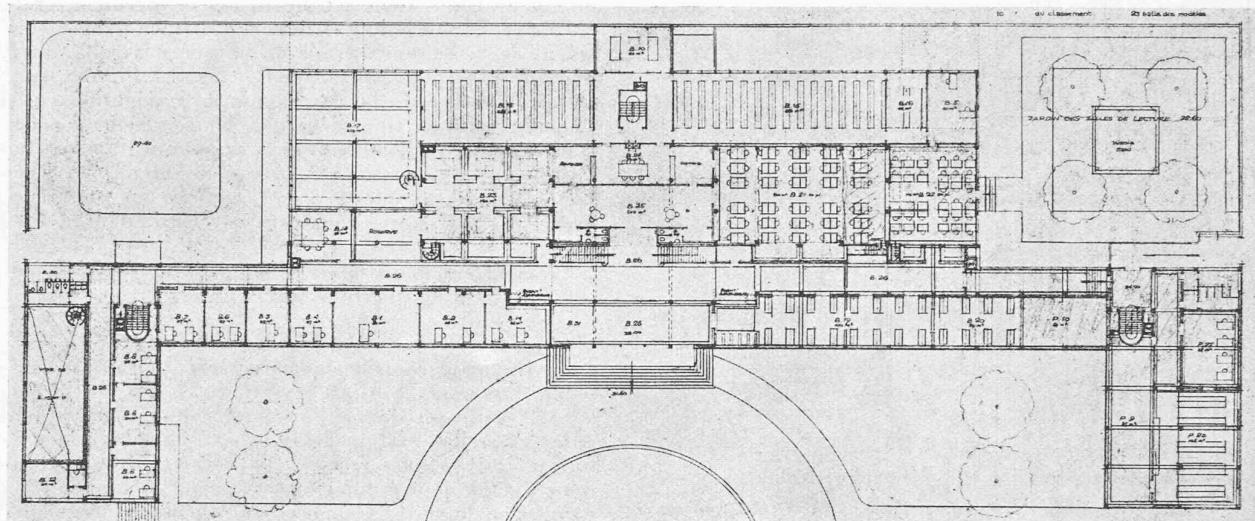
#### **Terms of use**

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

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

## CONCOURS POUR LA BIBLIOTHÈQUE NATIONALE



Façade sud. — 1 : 750.

certains projets de bâtiments-blocs et de bâtiments à ailes contiennent des suggestions intéressantes. Il y a lieu d'observer que les projets présentant d'importantes saillies du corps médian du bâtiment ne sont pas toujours d'un effet d'ensemble très heureux.

Plusieurs concurrents ont avantageusement saisi l'occasion qui s'offrait à eux de traiter différemment, au point de vue architectural, la partie du bâtiment réservée aux magasins de livres et celles destinées à recevoir les bureaux.

*Nous publierons dans notre prochain numéro une reproduction des projets classés au 5<sup>e</sup> et au 6<sup>e</sup> rang. — Réd.*

**L'autographe H. Wild.**

Cet appareil, comme le *stéréoplanigraphe* de Zeiss décrit dans notre numéro du 23 avril et l'*autocartographe* de Hugershoff, décrit dans notre numéro du 8 octobre dernier, met en œuvre, pour la « restitution » automatique de photographies, le principe de *Porro-Koppe*, consistant à viser les points à restituer au moyen d'une lunette à travers l'objectif de prise de vue ou un objectif identique, convenablement orienté par rapport à la photographie. Dans le *stéréoplanigraphe*, la lunette est mobile et la chambre photographique orientée invariablement par rapport à l'horizon ; dans l'*autocartographe*, la lunette

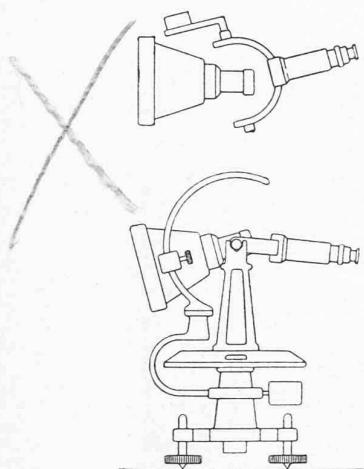


Fig. 1. — Orientation fixe de la chambre par rapport à l'horizon et lunette mobile.

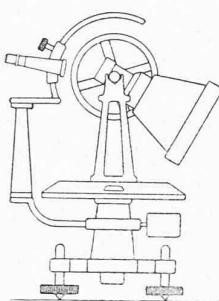


Fig. 2.  
Chambre mobile et lunette fixe.

est mobile autour d'un axe horizontal et la chambre autour d'un axe vertical, mais dans l'*autographe Wild*, la chambre seule étant mobile (fig. 1 et 2), il y avait là une difficulté sérieuse qui a été surmontée au moyen d'un ingénieux artifice. La Société *Henri Wild*, à Heerbrugg, mettant à la disposition des intéressés une description détaillée, rédigée en français, de ses « Instruments de photogrammétrie », nous reproduisons, sans commentaire, une vue de son *stéréoautographe* (fig. 3) et les résultats remarquables de leviers exécutés par le Service topographique fédéral au moyen de cet instrument (fig. 4), dont la « portée » est singulièrement grande puisqu'elle dépasse 20 kilomètres.

## DIVERS

### Congrès international d'ingénieurs, à Tokio.

La *Kōgakkai* (Engineering Society of Japan) annonce qu'un congrès international d'ingénieurs aura lieu, à Tokio, pendant deux semaines, vers la fin du mois d'octobre 1929, et invite cordialement tous les intéressés à y prendre part. Un programme détaillé sera publié ultérieurement. Adresser la correspondance et les demandes de renseignements à la *Kōgakkai*, Marunouchi Building, Tokio.

### Section vaudoise de la S.I.A.

Séance ordinaire du 11 novembre 1927, au Café des Deux-Gares, en accord avec la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

#### Procès-verbal.

Présidence de M. G. Mercier, architecte, président.

Séance ouverte à 20.30 h. en présence de quarante membres et invités. L'*Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin* avait été invitée, par cartes per-

sonnelles. Le président salue nos hôtes, en particulier MM. Boiceau, directeur des travaux de Lausanne ; Albaret, Conseiller administratif, à Genève ; Meyer-Peter, ingénieur professeur à l'Ecole polytechnique fédérale ; Brémond ingénieur, président de la section d'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin, Paschoud, ingénieur en chef C.F.F., Meystre, ingénieur, directeur de la Compagnie de navigation sur le lac Léman ; Schwarz, ingénieur des Améliorations foncières du canton. Il fait quelques brèves communications et rappelle l'assemblée des présidents, tenue à Olten le 29 octobre, pour débattre la question des élections au Comité central de la S. I. A. M. Paris, ingénieur, en référera dans la prochaine séance.

Le président donne alors la parole à M. M. Brémond pour son exposé de la question du

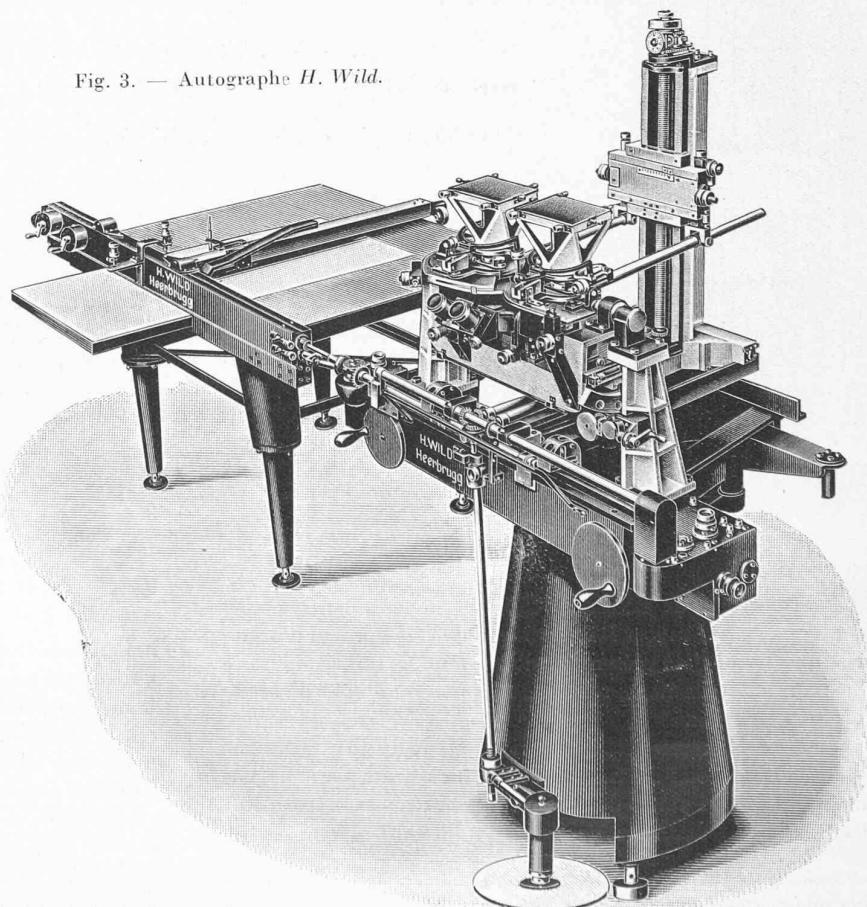
#### Niveau du Léman.

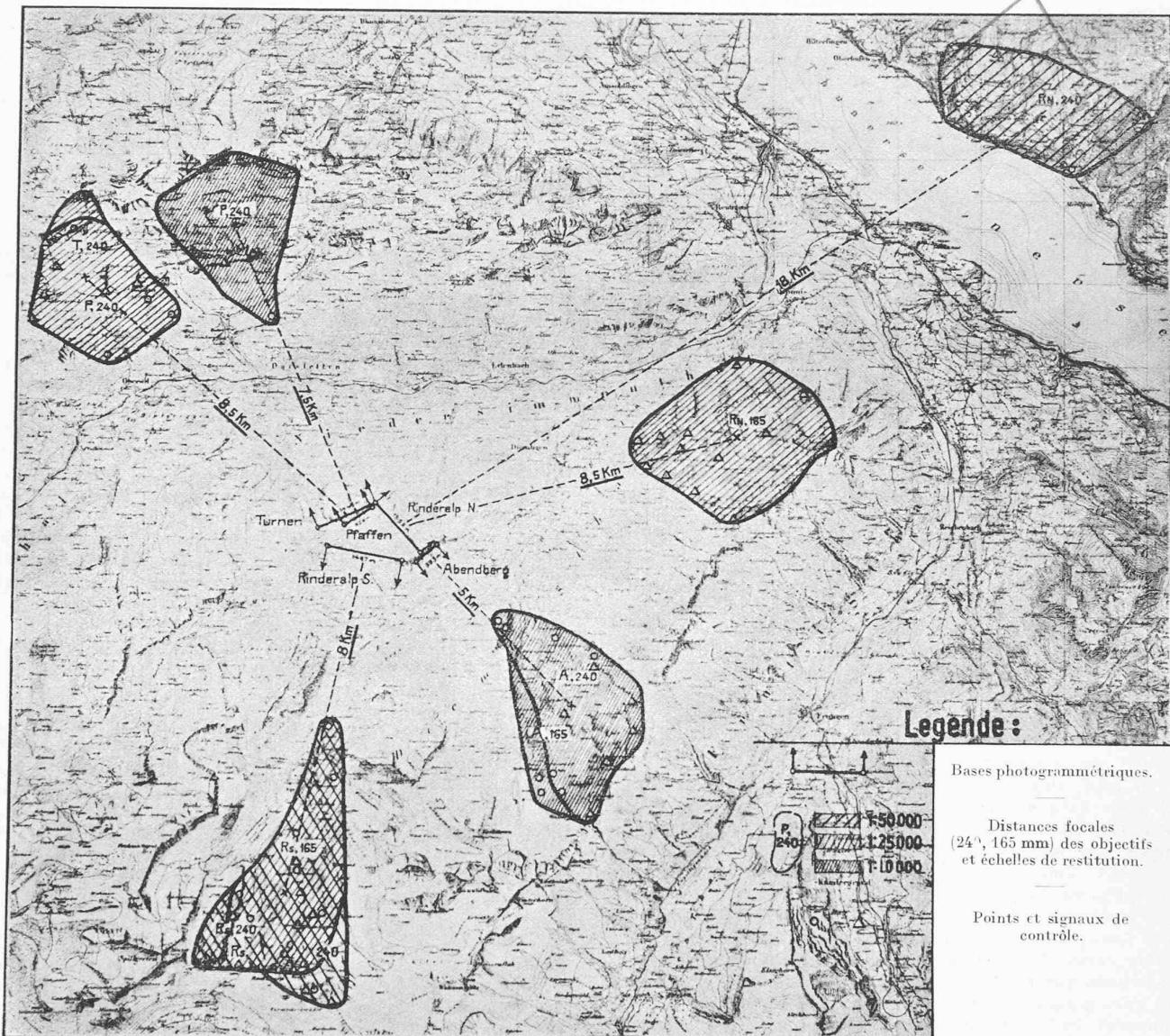
M. Brémond rappelle les caractères du Bas-Rhône, navigable d'Arles à Lyon et Seyssel, à 21 km. de la frontière suisse, située au delà du profond canyon du Haut-Rhône. Arles est reliée à Port de Bouc et Marseille par un canal navigable. Quelques travaux de correction et l'installation d'un touage donnèrent au siècle passé un grand essor à la navigation fluviale : les ports du Rhône, de Lyon à Arles, accusèrent un mouvement considérable, dont l'apogée fut de 634 000 t. en 1855, par 392 mille à la descente et 242 mille à la remonte ; les chalands, capables de 200 t. n'en prenaient que 100 pour la montée. La concurrence des chemins de fer, qui conduisirent la lutte sans souffrir de l'étiage, nuisit un temps à ce trafic, qui descendit jusqu'à 173 mille t. en 1880, pour remonter depuis lors avec continuité, et dépasser les 300 mille au vingtième siècle.

L'étiage et les hauts fonds mobiles font obstacle au trafic ; c'est contre eux qu'il faut lutter par une régularisation des affluents et une correction du lit.

Les crues du Rhône dépendent, à l'amont de Lyon surtout, des hautes eaux du Léman et de l'Arve, c'est-à-dire de la

Fig. 3. — Autographe *H. Wild*.





## L'AUTOGRAPHE HENRI WILD

Fig. 4.

Levés exécutés au moyen du photothéodolite et du stéréoautographe *Henri Wild*.

Eloignements Kilomètres	Longueur des bases Mètres	Echelles des restitutions	Moyenne des erreurs	
			Position Millimètre	Hauteur Mètre
2,5 - 8,9	600 - 830	1 : 10 000	0,30	0,8
6,6 - 10,9	830 - 1560	1 : 25 000	0,13	1,3
4,2 - 20,3	1470 - 1560	1 : 50 000	0,05	0,7

fonte estivale des neiges, légèrement contrebalancée par le régime jurassien de l'Ain. Elles atteignent le décuple des eaux moyennes, et trente fois l'étiage d'hiver. Une régularisation du lac Léman pourrait améliorer ce régime, particulièrement celui des basses eaux, au profit de la navigation et des forces motrices.

La France le désire naturellement, surtout depuis que la loi de 1921 a donné à l'aménagement du fleuve le triple but de la force motrice, de la navigation et de l'irrigation ; elle a prévu à cet effet la fondation de la « Compagnie nationale du Rhône », au capital total de trois milliards six cents millions. La première tranche, un tiers, semble devoir être bientôt souscrite, puisque la ville de Paris et la compagnie du P. L. M. se sont attribué chacune un quart du capital action, en échange de l'énergie électrique disponible. Celle-ci

sera considérable : 17 usines prévues en aménagement complet, avec une capacité totale de 900 mille chevaux. La première tranche captera entre autres les deux grandes forces de Génissiat et de Donzère-Montdragon (Bas-Rhône).

Le barrage du canyon à Génissiat, ou Malpertuis-Bellegarde, assurant 170 mille chevaux en eaux moyennes, comporterait l'établissement d'échelles d'écluses pour franchir les 70 mètres de chute de la Perte du Rhône et des grandes gorges. Les sas, de 80 m de long, sur 12 m de large et 2,5 m d'eau, suffiront aux chalands de 1000 à 1200 t. du trafic international. Le prix de ces installations, que la valeur de la navigation ne peut rentrer qu'incomplètement pour la France, demande comme contre-valeur une accumulation saisonnière des eaux dans le lac Léman.

Le principe de cette accumulation est admis ; c'est son