

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 1/2 (1883)  
**Heft:** 12

**Nachruf:** Chéronnet, Victor

#### **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:** 23.02.2026

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

## Necrologie.

**+ M. Victor Chéronnet, ingénieur, directeur des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon.** Dans notre No. 26 du 30 juin nous avons annoncé la mort prématurée de cet homme distingué survenue le 23 juin 1883. Le rôle important qu'a joué le défunt pendant ces dernières années dans les chemins de fer de notre pays, nous autorise à lui consacrer ici une place plus importante.

M. Victor Chéronnet est né à Paris en juin 1827. Il fit ses études techniques à l'Ecole des Mines dont il suivit les cours comme élève externe; après quoi il entra au Conservatoire des Arts et Métiers en qualité de secrétaire du général Morin, alors directeur de cet établissement. Cette première étape fut pour lui une continuation de ses études; il eut de nombreuses recherches à faire et il eut à sa disposition cette admirable collection, qui lui fut un puissant moyen de développer ses connaissances; il suivit, en outre, divers cours scientifiques à la Sorbonne et au Collège de France.

Il débute dans les chemins de fer, en 1852, sur la ligne de Rhône et Loire ou de Lyon à Roanne par St. Etienne, la plus ancienne des lignes françaises qui avait été construite, en 1833, par MM. Mellel, Henry et Marc Séguin. Il remplit, sous les ordres de M. Bazaine, qui était alors ingénieur en chef de cette Cie., les fonctions d'ingénieur du matériel et de la Traction. Il était chargé des études et de la surveillance des livraisons du matériel roulant et en même temps du contrôle de la Cie. sur le service de l'exploitation, exécuté à l'entreprise par la Société Parent, Schacken et Cie. Lorsqu'en 1856, cette ligne fut englobée par fusion dans le réseau du Grand Central, dont l'une des principales artères était la ligne de Paris à Lyon par Nevers, qui appartenait à l'ancienne Cie. du Bourbonnais, il entra dans cette Cie. sous la direction de M. Job, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Enfin en 1857, cette Cie. du Grand Central qui devait former un réseau de 1228 km et qui n'en avait mis en exploitation jusqu'alors que 150, fut elle-même dissoute et démembrée. Ses concessions furent partagées entre les deux Cies. de Paris-Lyon à la Méditerranée et de Paris à Orléans, elles-mêmes nouvellement constituées par fusion. La plus grande partie, la ligne du Bourbonnais et ses embranchements, soit environ 1000 km, échut au Paris-Lyon-Méditerranée. Vers 1857, M. V. Chéronnet quitta le Grand Central et se rendit en Espagne avec M. Bousson, ancien directeur du Rhône et Loire, en qualité de chef de l'exploitation de la ligne de Séville à Xérès et Cadix, dont M. Bousson devint le directeur; il ne tarda pas à le remplacer.

Peu de temps après il entra au service d'une des plus puissantes entreprises générales pour la construction des chemins de fer, je veux parler de la maison Parent, Schacken et Cie., et successivement au service des sociétés Picard, Charles & Cie., Vitali, Charles, Picard & Cie. et Ph. Vitali et Cie. restant lié à cette dernière société à divers titres jusqu'à la fin de son existence. Il participa à la construction des lignes de Cordoue à Malaga, de Ciudad-Real à Badajoz.

Il revint en France pour s'occuper de la construction de la ligne de Lyon à Privas, par la rive droite du Rhône, puis il alla en Hollande pour diriger la construction de la ligne d'Utrecht à Zwolle et Kampen.

Vers 1862, il commença à s'occuper de la construction des chemins de fer italiens, soit de la traversée des Apennins de Pistoye à Bologne, des chemins de fer méridionaux et Calabro-Siciliens. En 1865, il se rendit en Sicile pour organiser l'exploitation des lignes de la Calabre et de la Sicile, exploitation dont l'entreprise Vitali Picard Charles et Cie. avait été chargée après avoir construit ces lignes. Il organisa les divers services de ce réseau, à la tête duquel il resta placé en qualité de directeur de l'exploitation jusqu'au moment où l'Etat reprit l'exploitation de ces lignes.

C'est en 1867, pendant ce séjour en Sicile, où il eut à lutter avec des difficultés de toute nature, que se passa un des épisodes les plus remarquables et les plus honorables d'une vie si bien remplie. Une violente épidémie de choléra venait d'éclater en Sicile et surtout à Messine, la panique s'empara de tout le monde, les fonctionnaires désertaient leur poste. M. Chéronnet se dévoua pour affronter le péril commun; par ses soins le service sanitaire fut organisé d'une manière sage et intelligente, non seulement pour le personnel du chemin de fer, mais aussi pour les habitants que les fonctionnaires avaient abandonnés. Il ne cessa, pendant toute la durée de l'épidémie, de donner ses soins aux cholériques, relevant le moral de chacun, avec un tact, un courage et une énergie des plus louables. Cette belle conduite fut récompensée plus tard par la croix de la légion d'honneur et certes, si décoration fut méritée honorablement, ce fut celle-là!

Lorsqu'en 1875 il fut appelé à la direction de la Cie. de la Suisse Occidentale, poste qu'il occupa dès le 10 décembre, c'était dans un moment de crise, les affaires de la Cie. étaient embarrassées, des réformes étaient nécessaires, mais celles-ci ne pouvaient se réaliser sans toucher à quelques intérêts particuliers. Cette situation était surtout délicate pour un étranger. Nous ne pouvons mieux faire ici que de citer les paroles prononcées lors de la cérémonie funèbre, le 26 juin, par M. Arthur Chenevière, Conseiller national et par M. Bory-Hollard, Président du Conseil d'Administration de la Cie.

„Il arriva seul, sans connaître ses collaborateurs, dit M. Chenevière, pour relever, dans la confiance publique, l'avenir de la Cie. de la Suisse Occidentale, tel était son mandat. Mais cette intelligence d'élite était à la hauteur d'une pareille tâche. Comprenant, avec son tact habituel, qu'il ne devait être ni l'homme d'un parti, ni le représentant d'une coterie et qu'il appartenait exclusivement et tout entier à ses œuvres, il avait, par l'étendue de ses connaissances et par la droiture de son caractère, promptement désarmé toutes les préventions. En même temps qu'il asseyait son ascendant moral vis à vis de son personnel, les autorités publiques avaient, de leur côté, promptement reconnu sa compétence et sa noble ambition de se rendre utile; et voici qu'il nous est promptement ravi dans un moment où son concours pouvait nous être plus précieux que jamais, alors que ses relations avec les compagnies étrangères le désignaient comme un intermédiaire influent entre les sociétés suisses et celles du dehors“.

Oui, le sentiment de crainte avec lequel on aurait pu accueillir le nouveau directeur, en raison des conditions difficiles dans lesquelles il entra dans la Cie. en 1875, ne tarda pas à se dissiper. M. Chéronnet eut bientôt rassuré le personnel de la compagnie par la franchise, la bienveillance et l'amérité des relations qu'à côté de sa fermeté, il apportait dans tous ses rapports avec ses subordonnés. „Ceux-ci de leur côté, dit à son tour M. Bory-Hollard, Président du Conseil d'Administration, gagnèrent bien vite sa confiance. Je n'oublierai jamais cette séance de notre comité où il vint, quelques semaines après son entrée en fonctions, nous déclarer avec une joie bien vive, qu'il avait trouvé à la tête des services de la Cie., des chefs capables, dévoués, respectables. La glace était rompue; dès lors la confiance et l'amitié ne cessèrent de rendre intimes et agréables les relations du directeur avec le conseil et avec le personnel des services“.

„Et comment aurait-il pu en être différemment? Celui que nous avons perdu était aimé parce que tout en lui était aimable. Il avait une connaissance parfaite de sa spécialité, mais aussi une instruction vaste et profonde, une haute culture. Quelque fut le sujet dont on s'entretenait avec lui, il y avait toujours quelque chose à apprendre dans sa conversation. Travailleur infatigable, il faisait tout avec tant de rapidité et de simplicité que le travail ne paraissait lui coûter aucun effort. A côté de cela, toujours abordable pour tous, il accueillait ceux qui recourraient à ses conseils ou à ses bons offices avec une complaisance qui ne se démentait jamais. Mais cette intelligence supérieure était rehaussée par les plus nobles qualités du cœur. Une droiture parfaite, un dévouement absolu aux intérêts qui lui étaient confiés, une constante sollicitude pour le personnel qu'il dirigeait, la fermeté, la persévérance et par dessus tout la bonté, tels furent les traits de ce beau caractère. S'il fut chéri de tous ses subordonnés, c'est qu'il avait su trouver dans son cœur l'art difficile d'exercer l'autorité sans jamais blesser personne“.

Oui, sa sollicitude pour son personnel fut une de ses constantes préoccupations; un des premiers actes de son administration fut d'élargir encore les bases de la caisse de retraite du personnel, généreuse institution qui fut l'œuvre de ses prédecesseurs; et l'année dernière encore, c'est par son initiative que fut créée la caisse de prévoyance qui forme le développement de cette institution et qui assure le sort des veuves et orphelins des agents de la Cie.

Son activité à la Suisse Occidentale fut très-féconde. Initié à tous les détails des services variés qui étaient placés sous sa direction, il les suivait tous sans s'y attarder et sans perdre de vue l'ensemble. Il sut apporter de grandes économies dans l'exploitation en coordonnant et en utilisant mieux les forces vives qui y concourraient en évitant des doubles emplois, en un mot, en organisant le travail. Jamais il ne recula devant une dépense utile et qui avait pour but, non seulement de maintenir en bon état, mais d'améliorer les voies et le matériel, en vue de diminuer, dans l'avenir, les dépenses d'entretien; ou devant les dépenses d'installations, qui devaient produire des économies notables tout en améliorant le service. Toutes ses décisions dans ce sens ont été couronnées de succès et l'expérience ne démentit jamais sa clairvoyance.

Il était très-versé dans les questions financières, qui lui étaient

familierées. Parmi les plus importantes de ces questions, qu'il a été appelé à traiter, à l'étude et à la réalisation de laquelle il prit une large part, il faut mentionner l'importante convention de février 1878 pour la conversion et la consolidation des emprunts à échéance fixe. La nouvelle Cie. de la S. O. avait hérité des anciennes Cies. et avait contracté elle-même, divers emprunts formant une somme de 55 millions émis et de 14 millions à émettre et remboursable à diverses échéances fixes, en 1879, de 1880 à 1889, en 1890 et 1891. Ces remboursements pouvaient, suivant les circonstances, créer de sérieux embarras à la Cie. et amener des crises. La combinaison consistait à remplacer ces divers emprunts par un emprunt unique de 70 millions, laissant 15 millions de disponible pour les besoins prévus d'amélioration du réseau. Cet emprunt était remboursable par amortissement pendant 74 ans (durée de la concession la plus courte). La somme annuelle à affecter à l'intérêt et à l'amortissement de ce nouvel emprunt ne dépasse guère la somme que représentait l'intérêt seulement des anciens emprunts à échéance fixe que ce nouvel emprunt a remplacé. Il suffit d'énoncer ces conditions générales pour faire saisir la haute portée de cette sage et intelligente combinaison.

M. Chéronnet, dès son entrée en fonctions dans la Cie., voulut toute sa sollicitude à l'importante question du percement du Simplon. Il entrevit là l'avenir de la Cie. de la Suisse Occidentale et la prospérité de toute cette contrée de la Suisse romande qui est desservie par notre réseau. Il avait l'intime conviction qu'en faisant tous ses efforts et en usant de toute son influence pour procurer la réalisation de cette œuvre grandiose, il rendrait un grand service à la France, sa patrie et son zèle pour les intérêts qui lui étaient confiés, s'alliait sur ce point avec son patriotisme éclairé. En 1876 déjà, il présenta un projet de fusion du chemin de fer du Simplon avec la Suisse Occidentale. Il ne se laissa pas décourager par le rejet de cette convention par les assemblées générales des deux Cies.; il continua ses efforts dans ce sens et cette fusion finit par se réaliser en 1881 dans des conditions un peu différentes. Il déployait une grande activité pour persuader les différents intérêts français, et les Compagnies de chemins de fer surtout, de l'immense avantage et de la nécessité qu'il y avait pour eux de réaliser cette entreprise. Il était tellement persuadé, tellement convaincu de ce qu'il avançait, il possédait tellement cette question à laquelle il avait voué tant d'études, qu'il avait la ferme conviction de réussir. Sur son lit de mort une de ses dernières paroles exprimait encore avec cette ferme conviction le regret de ne pas avoir pu faire encore, davantage pour la réalisation de cette œuvre.

M. Chéronnet jouissait à juste titre d'une grande considération auprès de ses collègues des autres Cies. suisses qui l'ont unanimement regretté. Dans les conférences on écoutait avec attention ses propositions. Rappelons ici, parmi ses remarquables travaux l'exposé des motifs de son projet pour la centralisation du matériel roulant des chemins de fer suisses, qui, jusqu'ici, n'a trouvé d'application et sous une forme mitigée, qu'entre les deux Cies. de la Suisse Occidentale et du Jura-Berne, mais qui, nous n'en doutons pas, finira par se généraliser.

Lors de la cérémonie funèbre, M. le Conseiller d'Etat vaudois Berney nous a dit comment il avait su aussi se faire aimer et estimer des pouvoirs publics et des autorités avec lesquelles il était en relations. „Doué d'une hauteur de vue peu commune“ dit-il entr'autres, „il avait compris que les besoins du public se concilient plus souvent qu'on ne le croit ordinairement, avec les intérêts des Compagnies. Il s'est dès lors toujours montré disposé à tenir un grand compte des intérêts de nos populations et a rendu à notre canton des services réels que nous ne pouvons oublier.“

Un des beaux côtés du caractère de M. V. Chéronnet et un des plus beaux exemples qu'il a su donner à ceux qui l'entouraient et à ses subordonnés, c'était son sentiment du devoir si développé. Jusqu'au dernier jour, alors que la maladie le minait, il est resté à son poste, malade presque mourant, bravant les souffrances physiques, il s'est arraché à sa famille pour regagner son poste où il estimait que son devoir l'appelait et pour mourir le 23 juin au surlendemain de l'assemblée générale de la Cie. à laquelle il croyait pouvoir assister, mais ses forces le trahirent.

Comme d'autres voix, plus autorisées et plus éloquentes, l'ont dit aussi, ne nous laissons pas abattre par la douleur, que l'exemple qu'il nous a donné nous soit toujours présent, suivons-le et nous honorerons ainsi sa mémoire comme elle le mérite.

J. M.

## Concurrenz.

**Concurrenz für Entwürfe zu einer Gedächtniskirche in Speyer.** Der „Verein zur Erbauung einer Kirche zum Gedächtniss an die Protestantstation in Speyer“ schreibt eine allgemeine Concurrenz behufs Erlangung von Entwürfen — zunächst nur Skizzen — für eine Kirche, deren Bau summe eine Million Mark nicht übersteigen darf, aus. Aus dem Programm ergibt sich, dass es sich vorläufig blos um eine *Vorconcurrenz* handelt, bei welcher die Verfasser der fünf besten Skizzen gegen ein Honorar von je 1500 Mark eine vollständige Durcharbeitung ihres im Hauptgedanken streng festzuhalten Entwurfes zu liefern haben. Termin 31. December 1883. Programme, Bedingungen nebst Situationsplan können bezogen werden bei Herrn Consistorialrath König in Speyer.

**Concurrenz zur Erlangung von Plänen für den Bau einer Wahl- und Tonhalle in St. Gallen.** Bezuglich dieser in Bd. I No. 23 unserer Zeitschrift veröffentlichten Concurrenz wird uns mitgetheilt, dass im Ganzen 38 Projekte eingegangen sind, wovon 26 aus der Schweiz, 11 aus Deutschland und 1 aus Paris. Am 20. dies ist das Preisgericht zusammengetreten. Die Pläne sind schon vorher im dortigen Bibliothekssaale öffentlich ausgestellt gewesen; da jedoch hievon nur im St. Galler Tagblatt Mittheilung gemacht worden war und da nicht alle auswärtigen Collegen Gelegenheit haben, diese Zeitung zu lesen, so scheint der auswärtige fachmännische Besuch dieser Ausstellung nicht bedeutend gewesen zu sein. Das Comite hat desshalb beschlossen, nach der Beurtheilung durch das Preisgericht, d. h. nächste Woche, eine zweite Ausstellung der Pläne zu eröffnen, welche bis Ende dieses Monates dauern wird. Wir erlauben uns auf diese Ausstellung speciell aufmerksam zu machen, da dieselbe, so viel wir vernommen haben, viel interessantes zu bieten vermag.

**Concurrenz zur Erlangung von Entwürfen für zwei eiserne Brücken über die Donau beim Bahnhof Czernawoda und über die Borcea bei Fetesti in Rumänien.** In Ergänzung unserer bezüglichen Notiz in No. 10 dieses Bandes wird uns von Bucarest geschrieben, dass ausser den bereits genannten vier Juroren noch Ingenieur Jorceanu ins Preisgericht gewählt worden ist. Als Secrétaire desselben fungiren die Ingenieure Gaedert, Mironescu und Saligny.

Folgende Firmen haben Entwürfe eingesandt: 1) Ph. Holzmann & Co. in Frankfurt a. M. zusammen mit der Union in Dortmund und der Esslinger Maschinenfabrik, Esslingen; 2) Fives-Lille in Paris; 3) Fives-Lille in Paris, gemeinsam mit Röthlisberger und Kunz in Bern; 4) Société de Batignolles, vormals Gouin & Co. in Paris; 5) G. Eiffel in Paris; 6) Société anonyme, vormals Cail in Paris; 7) Klein, Schmoll & Gärtner in Wien und Gutehoffnungshütte in Oberhausen; 8) Société anonyme internationale in Braine-le-Comte und Brüssel.

Der höchste Anschlag ist 28 000 000, der niedrigste 14 000 000 Fr. Die meisten haben zwischen 19 und 21 Millionen Franken als Gesamtpreis für die beiden grossen Brücken über Donau und Borcea und deren Fundationsviaducte verlangt. Die Preise sind wie angegeben 40 000, 30 000 und 20 000 Fr.

## Miscellanea.

**Die Regionalbahn im Val-de-Travers** (Canton Neuenburg) wird am 24. dies dem regelmässigen Betriebe übergeben. Heute findet die feierliche Eröffnung derselben statt.

**Rigibahn.** An Stelle des verstorbenen Herrn Handschin ist Herr Ingenieur Carl Louis Segesser von Luzern zum Betriebsdirector dieser Zahnradbahn gewählt worden.

**Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.** Die Direction für Staats-eisenbahnen in Wien hat mit Rücksicht auf die von der Arlbergbahn zu erwartende Verkehrsvermehrung die Herstellung folgender Fahrzeuge an die Firma Escher Wyss & Co. in Zürich gemeinsam mit der Schiffswerfte der allgemeinen österreichischen Baugesellschaft vergeben: Ein Salondampfer mit 100 Pferdekräften, zwei Passagier- und Schleppdampfboote von je 80 Pferdekräften und vier Trajectkähne für je acht beladene Eisenbahnwagen. Wir glauben nicht, dass diese Schleppschiffe je grosse Lasten zu transportiren haben werden.

Redaction: A. WALDNER.  
Claridenstrasse 30, Zürich.