

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 21

Artikel: Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1910
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82618>

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: 15.05.2025

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

Wettbewerb für die Ueberbauung der Römisch-kathol. Kirchgemeinde Basel.

II.

Unter Hinweis auf das in der letzten Nummer u. Z. veröffentlichte Gutachten des Preisgerichts, sowie der Ansichten und Pläne des erstprämiierten Entwurfes bringen wir auf dieser und auf den folgenden Seiten die mit dem II., III. und IV. Preis ausgezeichneten Projekte zur Darstellung. Es sind das der II. Preis Projekt Nr. 38 „Island“ des Architekten Johannes Scheier in St. Gallen, der III. Preis Nr. 62 „Rom“ des Architekten Willy Meyer von Basel in Dresden, und der IV. Preis „Tabernacula Domini“ der Architekten La Roche, Stähelin & Cie. in Basel.

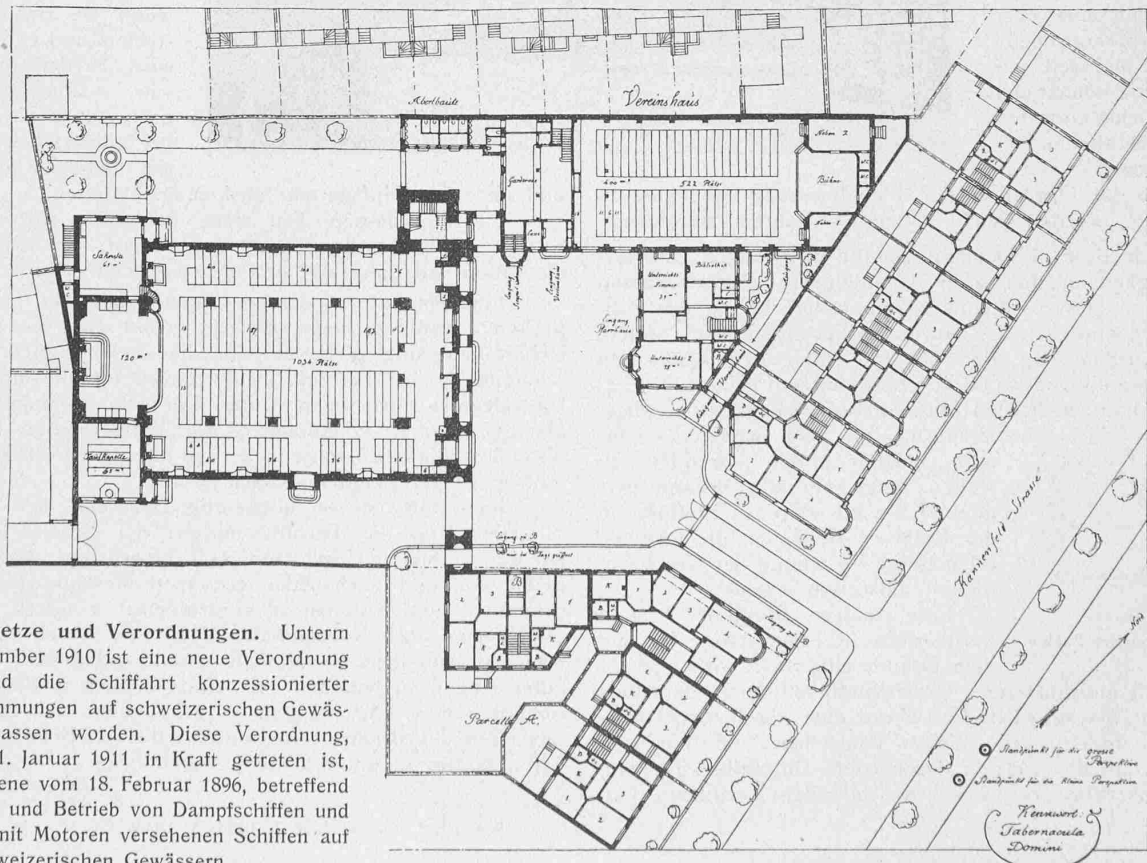
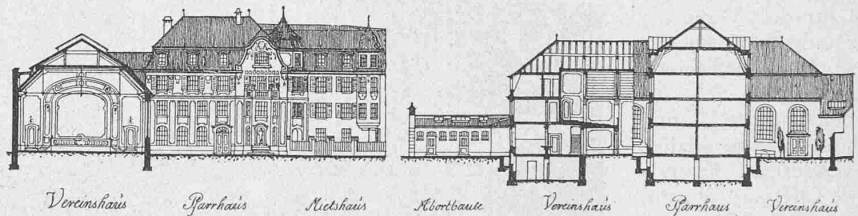
Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1910.

Aus dem Bericht des eidgen. Eisenbahndepartements, auf Ende des Jahres 1910, der im Bundesblatt Nr. 15 vom 12. April d. J. veröffentlicht wurde, stellen wir übungsgemäss die unsere Leser am meisten interessierenden Daten wie folgt zusammen:

Organisation und Personal. Es wird von keiner Aenderung im Bestande des Personales der technischen Abteilung berichtet.



IV. Preis. Motto: „Tabernacula Domini“. — Arch. La Roche, Stähelin & Cie., Basel.
Gesamtbild aus Osten (vergl. untenstehenden Lageplan 1:800).



Gesetze und Verordnungen. Unterm 19. Dezember 1910 ist eine neue Verordnung betreffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern erlassen worden. Diese Verordnung, die am 1. Januar 1911 in Kraft getreten ist, ersetzt jene vom 18. Februar 1896, betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen und andern mit Motoren versehenen Schiffen auf den schweizerischen Gewässern.

Es war nicht möglich, die Reorganisation der Bundesbahnen, und diejenige des Eisenbahndepartements (Postulat Nr. 618) noch im Berichtsjahre durchzuführen.

Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen. Die auf Antrag beider Parteien vom Instruktor des Bundesgerichts im Juni 1909 für den *Gotthardbahn-Rückkaufsprozess* bestellte dreigliedrige Expertenkommission zur Prüfung der Frage, ob und wie weit sich die von der Eidgenossenschaft zurückzukaufenden Anlagen und Einrichtungen am 1. Mai 1909 in technischer Hinsicht in vollkommen befriedigendem Zustand befanden, erstattete ihr Gutachten dem Bundesgerichte im Juni 1910. Nach diesem Gutachten betragen die Kosten, welche die Bundesbahnen nach Abrechnung des Anteils für künftige Bedürfnisse effektiv aufzuwenden haben werden, 2773 000 Fr. und es wären nach Abzug des Diskontos der Gotthardbahn anzurechnen 2 467 810 Fr., während der

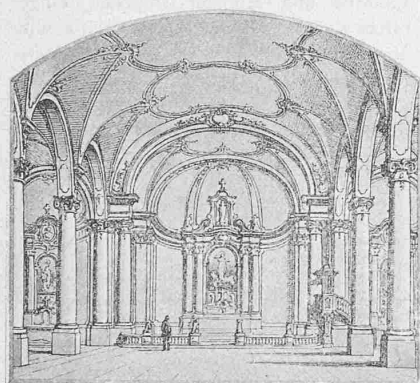
Bund in seiner Duplik eine Forderung von 42 878 000 Fr. stellte.

Die vom Anwalte des Bundes im G. B.-Rückkaufprozesse, vom Eisenbahndepartement und von der Generaldirektion vorgenommene Prüfung des Gutachtens ergab, dass dasselbe gerade mit Bezug auf die wichtigsten, vom Bunde gestellten Abzugsforderungen für den Bund nicht annehmbar ist. Die bundesrätliche Delegation für Eisenbahnangelegenheiten erachtete daher die Anordnung einer Oberexpertise für notwendig und stellte fest, an welchen Abzugsforderungen festzuhalten sei. Sie ging dabei von dem Gedanken aus, man müsse sich im Interesse der Vereinfachung des Rückkaufprozesses und um denselben in absehbarer Zeit auf

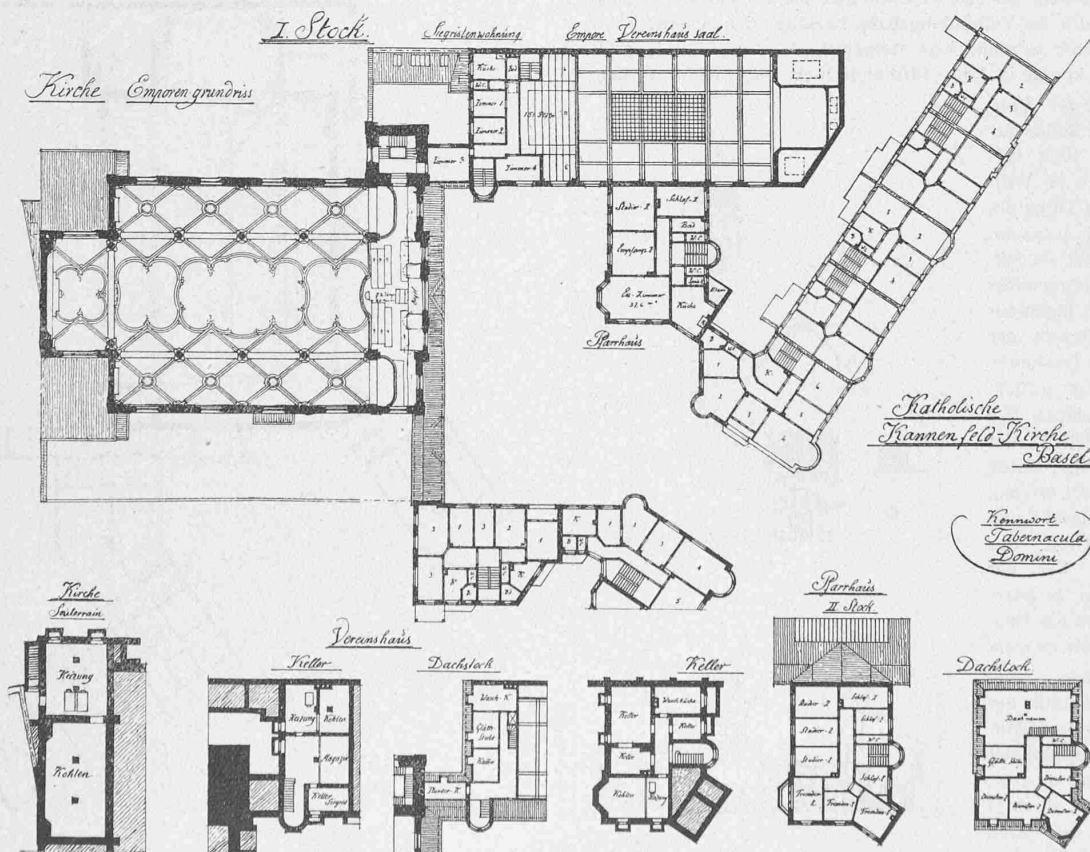
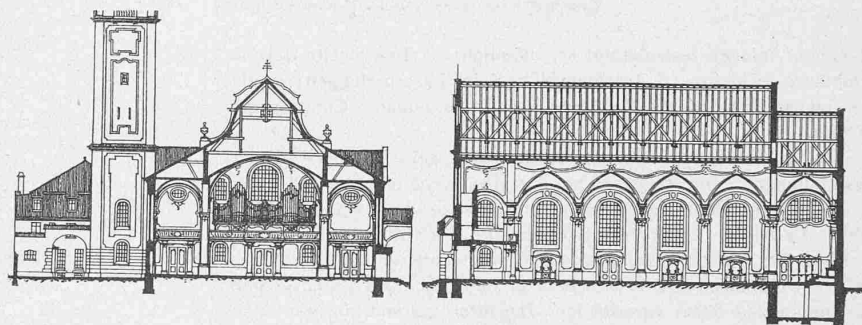
dem Rechtswege oder durch Vergleich zur Erledigung zu bringen, bei Festlegung der Abzugsforderungen auf die Hauptpunkte beschränken. Von diesem Gesichtspunkte aus gelangte sie zum Schlusse, dass unbedingt an den in den Rechtsschriften des Bundes enthaltenen Abzugsforderungen für nach-



IV. Preis. — Architekten La Roche, Stähelin & Cie., Basel.
Südost-Fassade und Schnitte der Kirche. — Masstab 1:800.

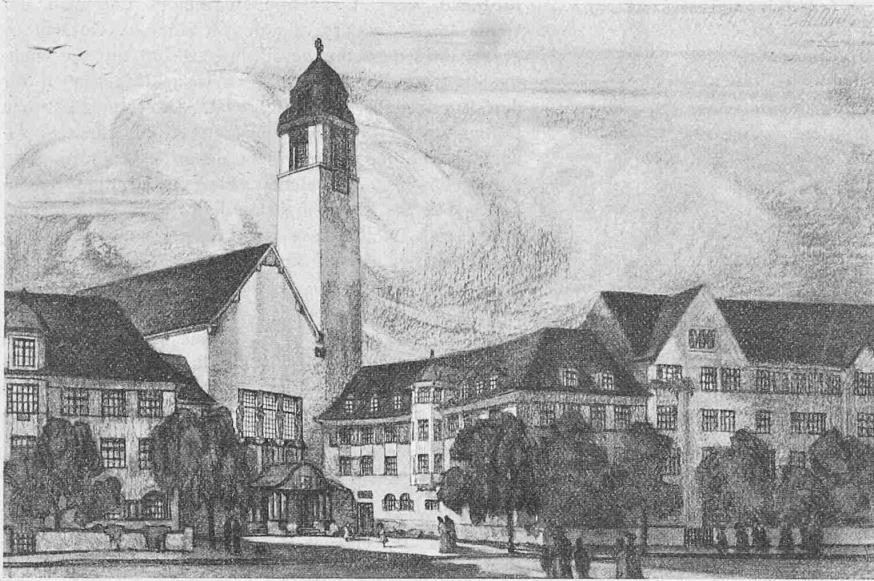


Blick gegen den Hauptaltar.



Wettbewerb für Ueberbauung des Kannenfeldareals Basel.

II. Preis. Motto „Island“. — Verfasser: *Johannes Scheier*, Architekt in St. Gallen.



Gesamtbild aus Osten, von der Kannenfeldstrasse.

stehende Anlagen festzuhalten sei, nämlich: *a.* Das zweite Geleise Giubiasco—Chiasso; *b.* das Ausweichgeleise Luzern—Meggen; *c.* die Tessinkorrektion; *d.* die Bahnhöfe Bellinzona, Lugano, Chiasso und Luzern.

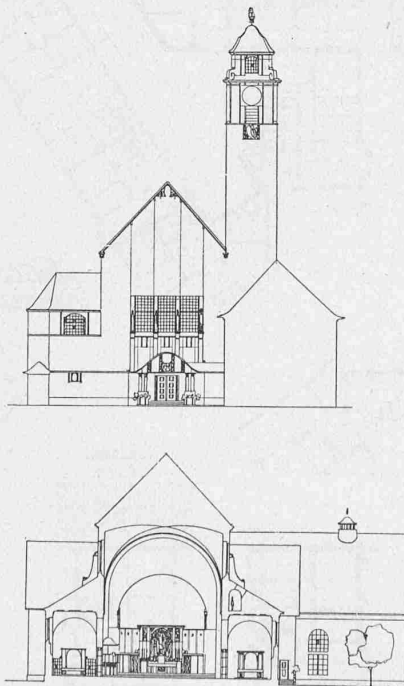
Der Anwalt des Bundes wurde beauftragt, im Sinne dieser Feststellungen eine Eingabe an das Bundesgericht zu erlassen.

Der Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Linie Genf—La Plaine konnte im Berichtsjahre noch nicht durchgeführt werden. Der Staatsrat des Kantons Genf reichte unterm 25. Februar 1910 ein Memorial ein, in welchem er dem Rückkauf grundsätzlich zustimmte und dabei verschiedene Begehren geltend machte. Von diesen Begehren mag als das wesentlichste die Erstellung des sog. Raccordement, d. h. der Verbindungsbahn zwischen den beiden Genfer Bahnhöfen erwähnt werden. Das Memorial, das sorgfältig geprüft werden musste, konnte im Jahre 1910 nicht mehr beantwortet werden.

Verwaltung der Bundesbahnen. An Stelle des im Dezember 1909 verstorbenen Herrn H. Wittwer, gewesenen Direktors der Neuenburger Jurabahn in Neuenburg, ist als Mitglied des Verwaltungsrates gewählt worden Ingenieur *P. Manuel*, Direktor der Ingenieurschule Lausanne.

An Stelle des zurückgetretenen Direktors *Hui* in Basel, Mitglied der Kreisdirektion II, wurde Ingenieur *Julius Christen*, von Itingen (Basel-Landschaft), Stellvertreter des Oberingenieurs bei der Generaldirektion in Bern, gewählt und ihm das Bau-departement übertragen.

Mit Beschluss vom 4. März 1910 wählte der Bundesrat als weitere Mitglieder der Kreisdirektion V die HH.: *Franz Lusser*, Ing., von Altdorf, in Zug; *Rinaldo Simen*, Ständerat, von Bellinzona, in Minusio.



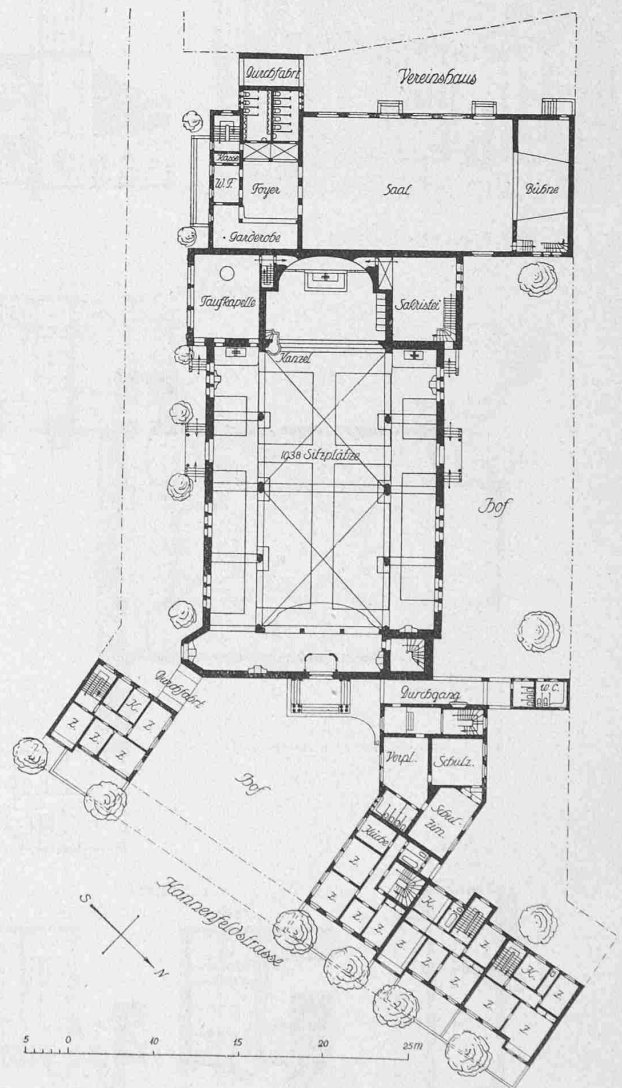
Schnitt und N.-O.-Fassade der Kirche. — Masstab 1:800. — Erdgeschoss-Grundriss der Baugruppe.

Dem bisherigen Kreisdirektor Zingg wurde das Betriebs-, Herrn Lusser das Bau- und Herrn Simen das Finanz- und Rechtsdepartement übertragen. Als Präsident der Kreisdirektion V wurde Herr Zingg und als Vizepräsident Herr Lusser gewählt.

Herr Simen verstarb jedoch im September 1910 und Herr Lusser trat aus Gesundheitsrücksichten von seiner Stelle zurück. Im Berichtsjahr konnte nur noch eine Ersatzwahl vorgenommen werden. Dieselbe fiel auf Herrn *Theodor Siegfried*, von Zofingen (Aargau), Betriebschef des Kreises V, in Luzern. Dem Genannten wurde das Betriebsdepartement übertragen.

Internationale Verhältnisse. Nachdem der Staatsvertrag mit Frankreich über die Zufahrtslinien zum Simplon noch am 31. Dezember 1909 in Kraft treten konnte, sind im Laufe des Berichtsjahres die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Linien Frasnè-Vallorbe und Münster-Grenchen eingereicht worden. Mit den Bauarbeiten konnte aber im Jahre 1910 nicht mehr begonnen werden.

Der neue *Gotthardvertrag* ist vom deutschen Reichstage unterm 7. März 1910



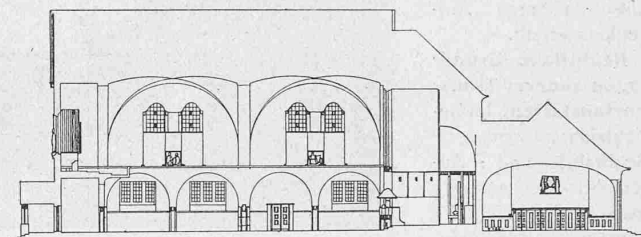
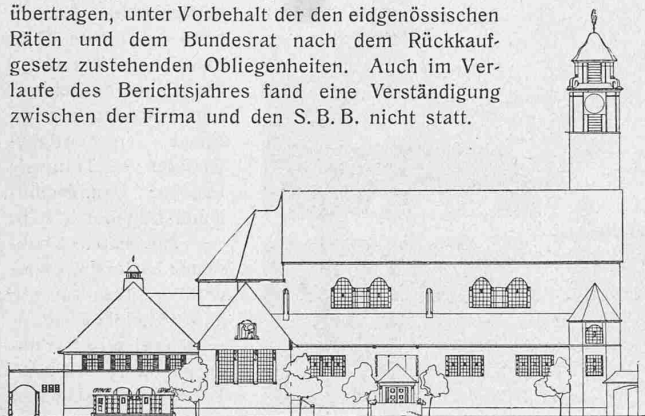
genehmigt worden. Die Genehmigung seitens Italiens und der Schweiz war Ende des Jahres noch nicht erfolgt.

In der Angelegenheit betreffend den Bau des zweiten *Simplon-tunnels* hat der Bundesrat unterm 22. März 1910 beschlossen, das Interventionsgesuch der Firma Brandt, Brandau & Cie. vom September 1908 abzulehnen.

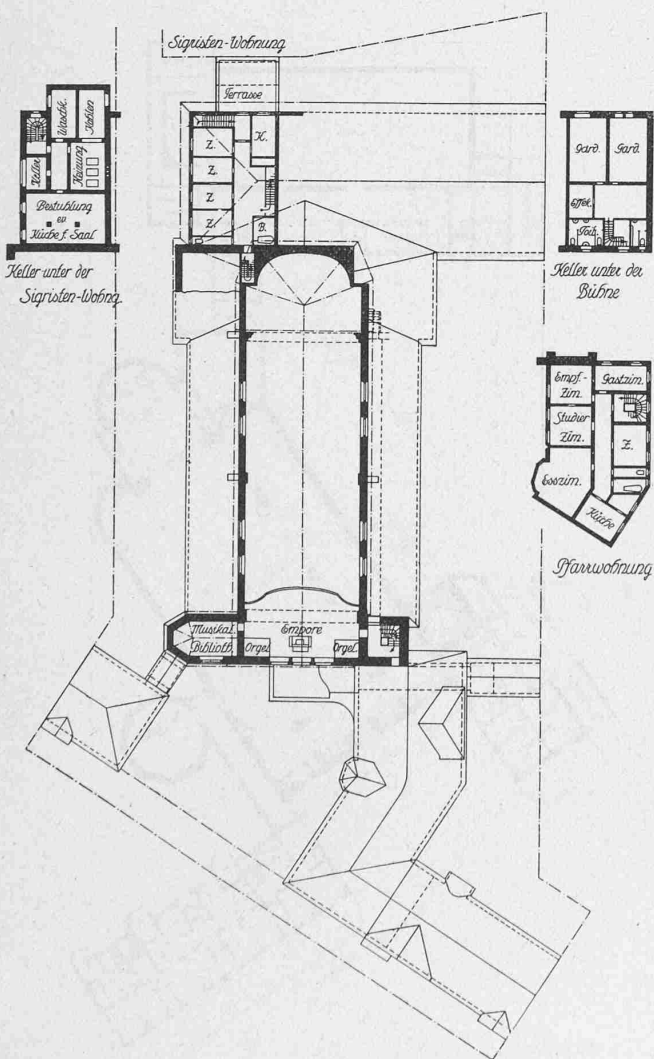
Bei diesem Anlasse fasste er noch den weitem Beschluss, es sei die Wahrnehmung sämtlicher Rechte und Pflichten des Bundes gegenüber der genannten Firma, die sich aus den Bauverträgen mit dieser Firma ergeben, in Anwendung von Artikel 1 des Rückkaufgesetzes und in Bestätigung der bisherigen Geschäftsbehandlung, der Verwaltung der Bundesbahnen zu übertragen, unter Vorbehalt der den eidgenössischen Räten und dem Bundesrat nach dem Rückkaufgesetz zustehenden Obliegenheiten. Auch im Verlaufe des Berichtsjahres fand eine Verständigung zwischen der Firma und den S. B. B. nicht statt.

Der von uns im letztjährigen Bericht erwähnte *achte internationale Eisenbahnkongress*¹⁾ hat in Bern vom 3. bis 13. Juli 1910 stattgefunden. Angemeldet waren insgesamt 1415 Delegierte von Staaten und Eisenbahnverwaltungen. Der Kongress, der am 4. Juli 1910 in feierlicher Sitzung durch den Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements eröffnet wurde, teilte sich in fünf Sektionen, welche die zahlreichen, bereits vorher veröffentlichten vorbereitenden Arbeiten in 12 Sektionssitzungen behandelten. Plenarversammlungen wurden vier abgehalten. Um den Kongressisten den Besuch verschiedener technischer Sehenswürdigkeiten zu ermöglichen, fanden mehrere Ausflüge, so unter anderem nach Lausanne-Montreux und dem Genfersee, nach Zürich, nach dem Vierwaldstättersee und dem Berner Oberland usw. statt. Der Kongress gelang in jeder Beziehung vorzüglich. Der zur Durchführung des Kongresses gewährte Kredit von 150 000 Fr. ist nicht aufgebraucht worden.

Ostalpenbahn. Der Bundesrat erachtet die Vorlage einer Botschaft an die Bundesversammlung über die Ostalpenbahnfrage zurzeit als nicht tunlich. Mit dieser Angelegenheit wird er sich erst wieder



II. Preis. Motto: „Island“. — Verfasser: *Johannes Scheier*, Architekt in St. Gallen. — Südost-Fassade und Längsschnitt der Kirche. — 1: 800.



Emporengrundriss der Kirche; Obergeschoss des Pfarrhauses. — 1: 800.

beschäftigen, nachdem über den neuen Gotthardvertrag entschieden sein wird.

Die Revision der Verzeichnisse über die im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen Maximalradstände, Maximalraddrucke und Lademasse und die Mitteilung der revidierten Verzeichnisse an die interessierten Staaten hat in gewohnter Weise stattgefunden.

Auf Wunsch der dritten internationalen *Konferenz über technische Einheit im Eisenbahnwesen* hatte der Bundesrat die beteiligten Regierungen angefragt, ob sie geneigt wären, eine internationale Kommission zu bestellen, welche die Frage einer einheitlichen Begrenzungslinie für Fahrzeuge zu studieren und der nächsten internationalen Konferenz ihre Vorschläge zu machen hätte. Mit Ausnahme von Norwegen, welches noch nicht geantwortet hat, haben sich sämtliche Regierungen mit dem Vorschlage einverstanden erklärt. Der Bundesrat hat den beteiligten Staaten mit Note vom 14. Oktober 1910 hiervon Kenntnis gegeben, das gesammelte Material mitgeteilt und die konstituierende Versammlung der Delegierten auf den 9. Mai 1911 nach Bern festgesetzt.

Technische Kontrolle. Der Kontrolle des Eisenbahndepartements waren unterstellt:

	1910	1909
Eisenbahnverwaltungen	201	192
Konzessionierte Schiffahrtsunternehmungen	19	18
Nichtkonzessionierte Schiffahrtsunternehmungen	134	111
Aufzüge und Automobilunternehmungen	15	13
Zusammen	369	334

Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Im Berichtsjahre sind 20 neue Konzessionsgesuche eingereicht worden. Ende 1909 belief sich die Zahl der noch nicht erledigten Begehren auf 79. Von diesen 99 Gesuchen wurden 15 durch Erteilung der Konzession erledigt, 1 wurde abgewiesen und 10 sind entweder zurückgezogen worden oder konnten als gegenstandslos abgeschrieben werden. Auf 31. Dezember 1910 waren somit noch 73 Konzessionsgesuche unerledigt.

Ein Konzessionserneuerungsgesuch wurde in zustimmendem Sinne erledigt. Konzessionsausdehnungen sind in vier Fällen bewilligt worden. In zwei Fällen, die durch Bundesratsbeschlüsse erledigt werden konnten, handelte es sich um städtische Strassenbahnen. Konzessionsänderungsgesuche wurden 20 durch Bundesbeschlüsse erledigt, wovon eines in ablehnendem Sinne. Ein weiteres Gesuch wurde zurückgezogen.

¹⁾ Siehe unsere Berichterstattung in Band LVI. Seiten 8, 22, 54, 105, 113, 128 und 139, sowie den Artikel von Direktor *Dietler* über Bedeutung und Erfolge des Kongresses, Band LVI, Seite 201.
Die Red.

Im Berichtsjahre änderten 5 Bahnen ihr Betriebssystem.

Neun Konzessionen sind infolge unbenützten Ablaufes der konzessionsmässigen Fristen erloschen. Die Zahl der auf Ende 1910 in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen beträgt 117. Dabei sind die Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer gesamten Länge in Betrieb stehen, mitgerechnet und alternative Konzessionen nur einfach gezählt. Im übrigen gestatten wir uns, auf das vom Eisenbahndepartement herausgegebene Eisenbahnverzeichnis hinzuweisen, das über diese Verhältnisse näheren Aufschluss erteilt.

Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten. Im Berichtsjahre wurden 9 Schiffs- und 7 Automobil-Konzessionsgesuche eingereicht. Es konnten 4 Konzessionen für Automobilfahren und 1 Schiffs-Konzession erteilt werden. Ausserdem wurde auch eine Luftseilbahn konzessioniert.

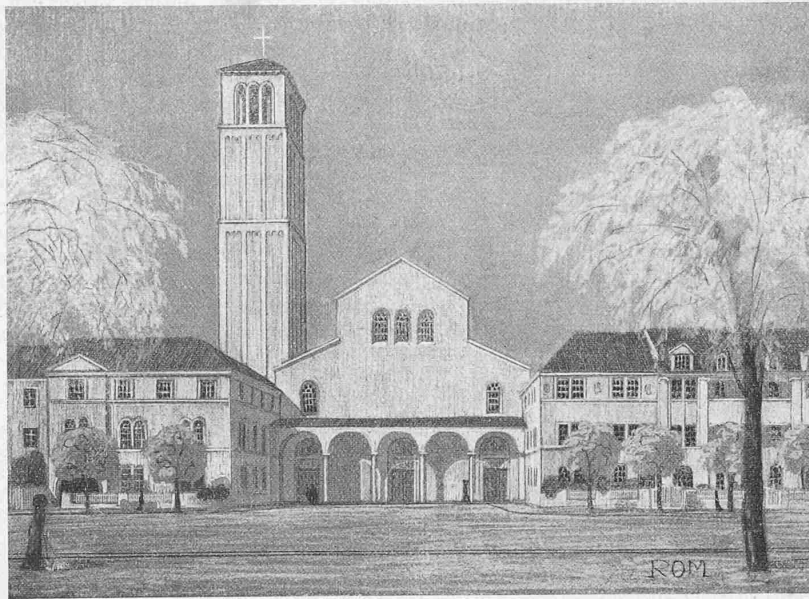
Neue Bahnlinien. Während des Berichtsjahres befanden sich 45 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahre 38); davon wurden die folgenden 19 Linien neu in Angriff genommen:

Frasne-Vallorbe (Französische Mittelmeerbahn): Strecke Vallorbe-Landesgrenze — Ebnat-Nesslau (Bodensee-Toggenburg-Bahn) — Rhätische Bahn: Ilanz-Disentis — Montreux-Oberland-Bahn: Zweisimmen-Lenk — Lugano-Ponte Tresa — Appenzeller-Bahn: Herisau-Gossau — Chemins de fer électriques de la Gruyère: Bulle-Broc — Tramway Lugano: Vignola-Cimitero (Verlängerung der Linie Molino nuovo-Vignola) — Clarens-Chailly-Blonay — Neuchâtel-Chaumont: Sablons-La Coudre — Schaffhauser Strassenbahn: Güterbahnhof-Ebnat — Trambahn St. Gallen: Krontal-Martinsbrückstrasse (Verlängerung der Linie Bahnhof-Krontal) — Tramways électriques de Genève: Linie in der rue du Stand und Linie rue d'Arve-rue Caroline pont d'Arve — Altstätten-Gais — Chemins de fer électriques veveysans: Blonay-Les Pléiades — Cassarate-Monte Brè: II. Sektion: Suvigliana-Monte Brè — Les Avants-Sonloup — Ligerz-Tessenberg.

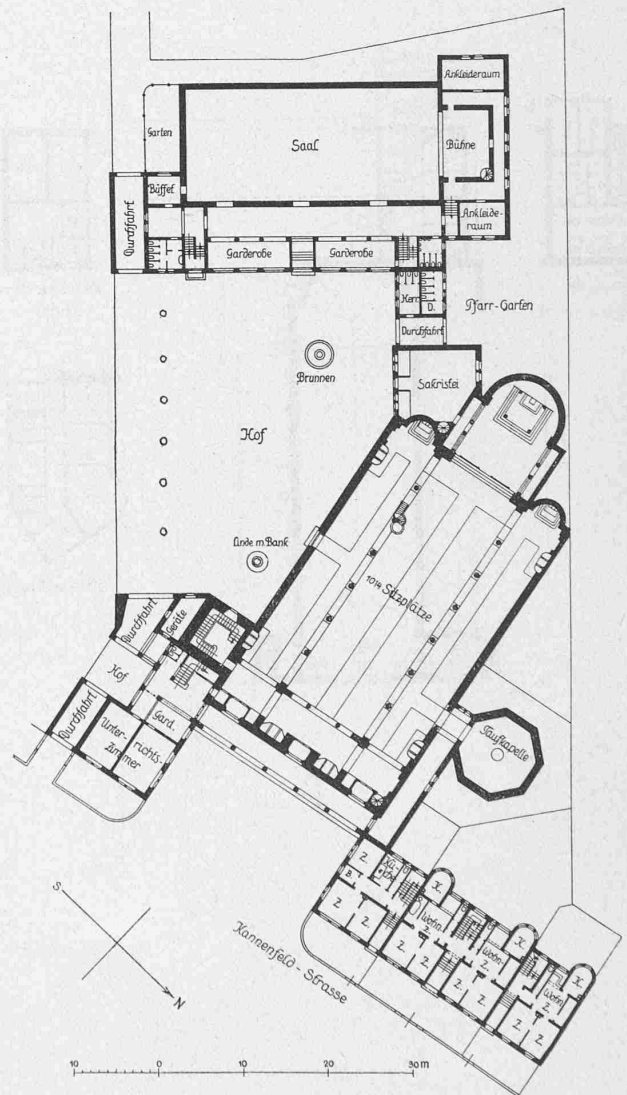
Vollendet und dem Betrieb übergeben wurden im Berichtsjahre folgende Bahnlinien oder Bahnstrecken:

Städtische Strassenbahn Zürich: Stockerstrasse-Kasernenstrasse — Birsigalbahn: Flüh-Rodersdorf — Chiasso-Riva San Vitale — Lauterbrunnen-Mürren: Verlängerung von der unteren Station bis zum Hotel Schweizerhof — Tramways de Neuchâtel: Boucle Tour de

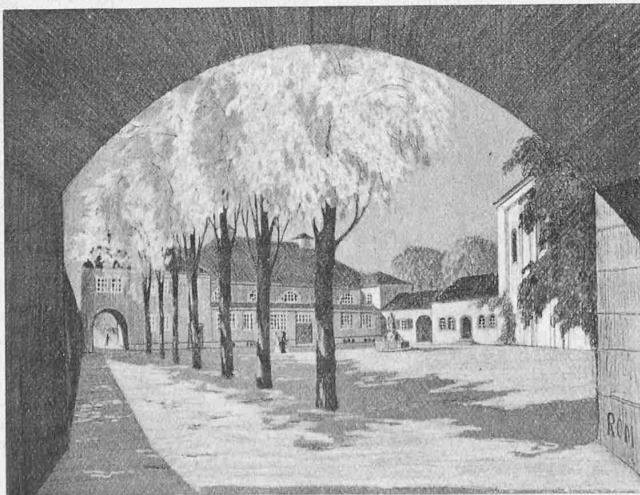
Ville — Städt. Strassenbahnen Bern: Breitenrainplatz-Papiermühlstrasse — Berninabahn: Berninahospiz-Poschivao — Wengernalpbahn: Lauterbrunnen-Wengen (Winterbetriebslinie) — Niesenbahn — Territet-Mont Fleuri — Tramways électriques de Genève: Linie in der rue du Stand — Martigny-Orsières — Tramway Lugano: Dampfschiff-lände-Bahnhof S. B. B. — Neuchâtel-Chaumont: La Coudre-Chaumont — Tramway Lugano: Vignola-Cimitero — Schweizerische Bundesbahnen: Uznach-Wattwil (Rickenbahn) — Bodensee-Toggenburg-Bahn: St. Fiden-



III. Preis. — Gesamtansicht von Osten.



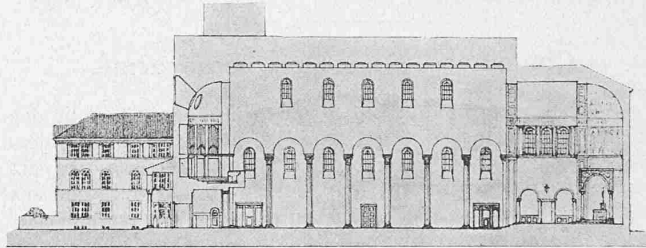
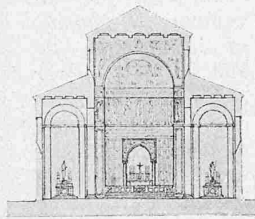
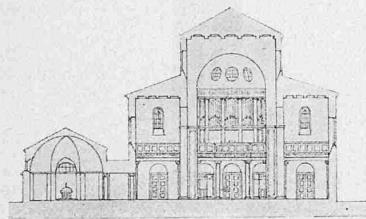
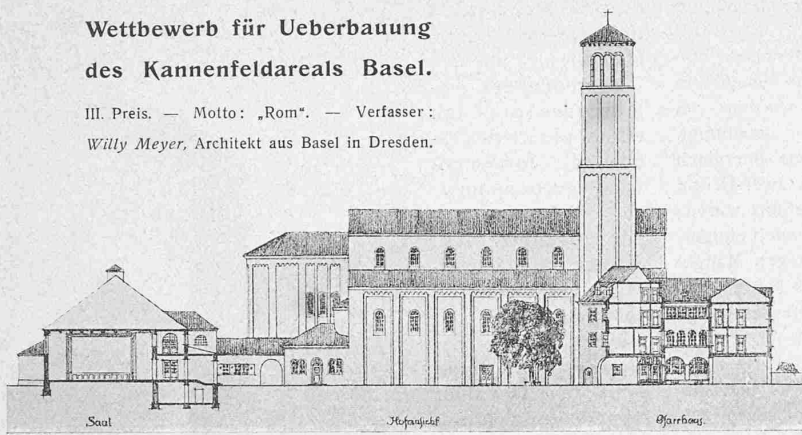
Grundriss vom Erdgeschoss. — Masstab 1:800.



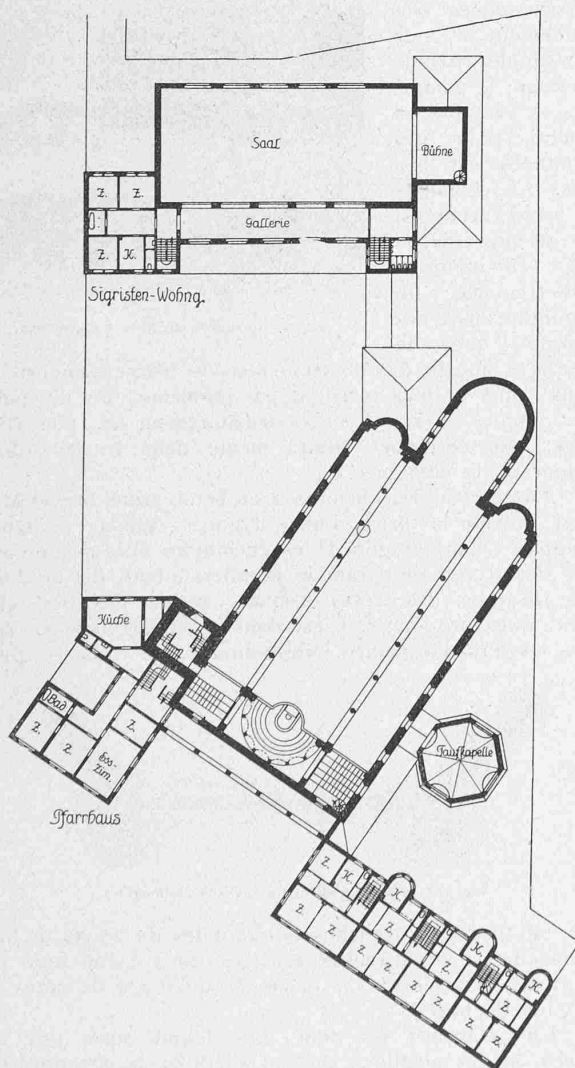
Blick aus der Durchfahrt auf Hof und Saalbau.

Wettbewerb für Ueberbauung des Kannenfeldareals Basel.

III. Preis. — Motto: „Rom“. — Verfasser:
Willy Meyer, Architekt aus Basel in Dresden.



Ansicht und Schnitte der Kirche. — Masstab 1:800.



Grundriss vom Obergeschoss. — Masstab 1:800.

Romanshorn und St. Gallen-Wattwil — Tramways électriques de Genève: Linie rue d'Arve-rue Caroline-pont d'Arve. — Neuchâtel-Chaumont: Sablons-La Coudre — Bonfol-Landesgrenze (Verlängerung der Pruntrut-Bonfol-Bahn) — Trambahn St. Gallen: Kröntal-Martinsbrückstrasse (Verlängerung der Linie Bahnhof-Kröntal) — Les Avants-Sonloup — Basler Strassenbahnen: Basel-Landesgrenze (B.-Hünigen).

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt rund 138 km.

Die Hauptverhältnisse der Baulinien ergeben sich aus der dem Geschäftsbericht beigegebenen Tabelle.

Auf den 45 in dieser Tabelle angeführten Baulinien befinden sich nicht weniger als 59 km Tunnel und rund 12 km Brücken von über 10 m Länge.

Diese Baulinien geben im übrigen zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Die *Rickenbahn* konnte am 1. Oktober dem Betrieb übergeben werden, nachdem die bereits im letztjährigen Bericht erwähnten Rekonstruktionsarbeiten im Rickentunnel im verfloßenen Sommer durchgeführt worden waren. In der Tunnelmitte dauern die Grubengasausströmungen fort; es brennen dort immer noch zwei Flammen. Bei der Erteilung der Betriebsbewilligung wurde die Frage der Erstellung besonderer Anlagen für die Lüftung des Tunnels und die Unschädlichmachung der Gasausströmungen vorbehalten.

Auf der Linie *Frutigen-Brig* (Lötschbergbahn) hat der Bau des grossen Lötschbergtunnels im Berichtsjahre bedeutende Fortschritte gemacht, sodass auf Ende Dezember nur noch 1224 m zu bohren blieben. (Wir verweisen hinsichtlich der Arbeiten im Tunnel auf die regelmässig in u. Z. veröffentlichten Monats- und Quartalsberichte. Die Red.)

Die Arbeiten auf der Nordrampe Frutigen-Kandersteg wurden im Juni begonnen. Von km 6,0 an aufwärts sind sämtliche Einschnitte in Ausführung begriffen. In den zirka 5,0 km langen Rampentunneln waren um Ende des Berichtsjahres 2,0 km Sohlenstollen gebohrt; einige kleinere Tunnel sind bereits durchgeschlagen, und die Ausweitungsarbeiten haben begonnen. Grössere Kunstbauten wurden im Berichtsjahre dagegen noch nicht erstellt.

Auf der Südrampe Goppenstein-Brig haben die Bauarbeiten im Berichtsjahre bedeutende Fortschritte gemacht. Die Sohlenstollen der Rampentunnel sind, mit Ausnahme derjenigen der beiden Bietschtaltunnel und des Eggerbergtunnels, durchgeschlagen. An der Ausweitung und Mauerung wurde in sämtlichen Tunneln gearbeitet; auch sind verschiedene der grösseren Kunstbauten in Angriff genommen worden.

Der Bau der Hauptbahnstrecke *St. Fiden-Romanshorn*, sowie der Nebenbahnstrecke *St. Gallen-Wattwil* der Bodensee-Toggenburgbahn wurde im Berichtsjahre trotz der ungünstigen Witterung so gefördert, dass die Betriebseröffnung auf den 3. Oktober bewilligt werden konnte. Dabei wurde für einige Stellen, wo noch stärkere Dammsetzungen zu erwarten waren, Langsamfahrt vorgeschrieben. Den Bahnbetrieb übernahmen die Bundesbahnen.

Das am 9. September durch die Generaldirektion der Bundesbahnen vorgelegte allgemeine Bauprojekt der Teilstrecke *Vallorbe-Landesgrenze* der Linie *Frasne-Vallorbe* der französischen Mittelmeerbahn wurde unterm 25. November genehmigt. Die Arbeiten im Mont d'Or-Tunnel sind hierauf sofort in Angriff genommen worden.

Auf der elektrischen normalspurigen Nebenbahn *Martigny-Orsières* sind die Bauarbeiten im Berichtsjahre vollendet worden, sodass die Betriebseröffnung am 1. September stattfinden konnte.

Die normalspurige Nebenbahn *Bonfol-Landesgrenze* konnte am 1. November dem Betrieb übergeben werden.

Von dem im Laufe des Jahres 1909 abschnittsweise eingereichten allgemeinen Bauprojekt der normalspurigen Nebenbahn *Wil-Weinfelden-Emmishofen (Mittel-Thurgau-Bahn)* wurden am 18. März und 29. April die beiden letzten Teilstrecken genehmigt. Die Bauarbeiten wurden seither auf der ganzen Linie energisch gefördert, sodass auf Ende des Berichtsjahres bereits zwei Drittel der Erdarbeiten und die Mehrzahl der Objekte ausgeführt waren; einzig die Arbeiten an einigen grösseren Viadukten sind noch einigermaßen im Rückstande. Sämtliche Objekte werden wegen Mangel an verwendbaren Bausteinen in Beton ausgeführt. Falls keine unerwarteten Ereignisse eintreten, wird die Inbetriebnahme der neuen Linie voraussichtlich im Jahre 1911 erfolgen können.

Das allgemeine Bauprojekt der normalspurigen Nebenbahn *Ebnat-Nesslau* (Bodensee-Toggenburgbahn) wurde am 1. März genehmigt. Ende Mai wurde mit dem Bau begonnen, und es wurden bis Ende des Jahres rund 30% der Erdarbeiten und 20% der Brückenbauten ausgeführt. (Forts. folgt.)

Cheminées d'usine en béton armé.

Tous ceux qui ont eu à construire ou à démolir des cheminées d'usine en briques savent que ce sont des objets coûteux, aux fondations parfois très difficiles; d'autre part les accidents qui peuvent leur arriver en cas de secousses sismiques, ou même d'ouragan, ou par suite des intempéries, prouvent qu'elles n'ont pas toujours le degré de sécurité qu'on croit.

L'idée de construire des cheminées d'usine en béton armé était donc tout indiquée et assez nombreux sont les essais qui ont déjà été tentés dans ce sens; c'est surtout en Amérique, le pays des tentatives originales et hardies, qu'il en a surgi depuis une dizaine d'années, de divers types plus ou moins recommandables.

La principale difficulté à laquelle se sont heurtés ceux qui ont cherché une solution pratique est celle du coffrage

du cône creux qu'est nécessairement toute cheminée élevée. Les cheminées cylindriques sont en effet toujours disgracieuses, forcément peu économiques et théoriquement peu avantageuses; d'autre part les coffrages coniques sont compliqués et coûteux.

C'est pourquoi nous devons saluer comme une solution à la fois pratique et ingénieuse du problème l'idée de l'inventeur, *M. Dumas*, et le système de *MM. Léon Monnoyer & fils*, de construire ces cheminées par morceaux, par claveaux, ainsi qu'ils les ont appelés, ce qui permet à la fois de supprimer le coffrage et de monter ces cheminées très rapidement à l'aide d'un simple échafaud intérieur, comme cela se pratique en général pour des cheminées en briques. La cheminée en béton armé est

beaucoup plus mince; elle ne forme peut-être pas un monolithe aussi homogène que la cheminée moulée d'une pièce, mais le béton n'en est que mieux damé et plus résistant par lui-même; on n'a pas à tenir compte du retrait et les armatures en fer, plus régulières, sont continues quand même dans le sens de la hauteur de la cheminée.

La section des cheminées en béton armé, brevet Monnoyer, affecte la forme d'un polygone régulier, octogone, décagone ou dodécagone; les cheminées elles-mêmes sont donc des troncs de pyramide réguliers à huit, dix ou douze pans, le long des arêtes desquels courent des bourrelets cylindriques prononcés. C'est dans ces bourrelets que sont logés les fers d'armature longitudinaux. Le tronc de pyra-

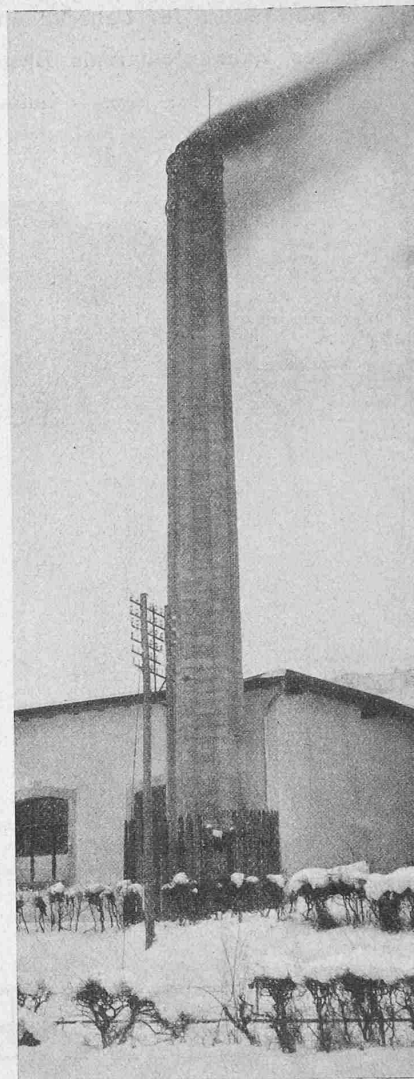


Fig. 3. Cheminée de 20 m à Reconvillier.

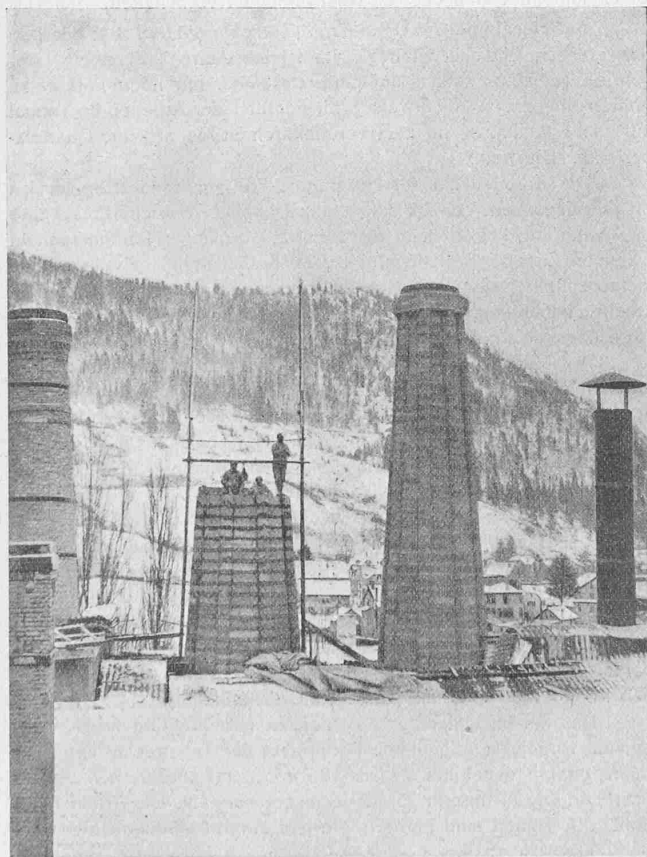


Fig. 2. Cheminées en Claveaux Monnoyer, hauteur 13 m, à la Fabrique suisse de ciment Portland à St. Sulpice.

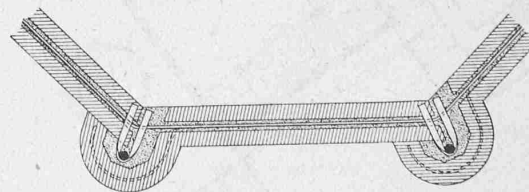


Fig. 1. Claveau de cheminée système Monnoyer.

mide est formé de tranches horizontales de 25 cm de haut et chacune de ces tranches est constituée à son tour par autant de „claveaux“ ou éléments qu'il y a de côtés au polygone de base.

Un „claveau“ est donc en quelque sorte une des briques ou des moellons servant à édifier la cheminée par assises horizontales; seulement ce moëllon est de grandes