

Zeitschrift: Le pays du dimanche
Herausgeber: Le pays du dimanche
Band: [8] (1905)
Heft: 19

Artikel: Menus propos
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-255216>

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: 23.01.2026

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

l'entreprise du Simplon. C'est lui qui a fait les plans puis les installations aux entrées nord et sud du tunnel des forces hydrauliques pouvant fournir 2000 chevaux de force. Après la mort de Charles Brandt, ce fut Ed. Locher qui fut chargé spécialement de la direction des travaux du côté nord du tunnel.

Alfred Brandt est l'inventeur de la célèbre perforatrice qui lui a valu une renommée universelle. De bonne heure il fonda avec son ami Brandau une maison de construction qui exécuta une série de tunnels tels que ceux de Posadas et d'Almería en Espagne, et de voies ferrées parmi lesquelles mentionnons la ligne de Batoum à Tiflis avec le tunnel de Zurma qui fut si difficile à percer. Brandt se voua corps et âme à l'entreprise du Simplon, mais il ne put voir que l'esquisse de ce travail gigantesque à l'exécution duquel il s'épuisa. Il mourut d'une attaque à Brigue en 1899.

Charles Brandau est né en 1849 à Cassel (Allemagne). Dès sa plus tendre jeunesse, l'esprit d'invention et d'entreprise était très développé en lui. Il étudia à Zurich, désirant devenir ingénieur. En 1879 il fonda avec son ami Brandt, comme nous l'avons dit plus haut, une société dont le but était principalement la construction des tunnels et des voies ferrées. Brandt venait d'inventer sa perforatrice qui représentait un progrès énorme sur les machines primitives dont on s'était servi jusqu'ici. En 1882 le premier tunnel en Thuringe fut entièrement percé avec ce nouvel instrument. En 1887 le percement du tunnel Zurma dans le Caucase avait eu lieu. En 1898 la raison sociale Brandt, Brandau et Cie s'aboucha avec MM. Sulzer et Locher pour le percement du Simplon. Brandau s'installa à Iselle, sur le côté sud, et supporta patiemment toute les contrariétés qui ne pouvaient manquer de surgir dans une entreprise semblable et cela jusqu'à la fin de l'entreprise.

Hans Beissner. Il fut en qualité d'ingénieur en chef directeur des travaux du percement du côté sud. De 1882-1895 il était au service de la maison Brandt, Brandau et Cie et dirigea en Alsace et en Norvège une série d'entreprises. Depuis 1898 il fait partie de la maison Sulzer à Winterthur.

Conrad Pressel était le directeur des travaux de construction du côté sud également. Il est né à Olten en 1857 ; son père était le célèbre constructeur de chemins de fer, Wilhelm von Pressel, décédé il y a quelques années à Constantinople. Le père avait percé le tunnel du Hauensstein. Le fils hérita des qualités de son père et devint également ingénieur. Il se destina d'abord aux études juridiques, mais il y renonça et fit ses études d'ingénieur à Graz et à Munich. On le trouve plus tard aux services de la maison Brandt, Brandau et Cie. Il fut chargé en 1883 du percement du tunnel de Patolina en Italie. Il travailla ensuite, auprès de son père à la construction du chemin de fer d'Anatolie. En 1886, nous le voyons en qualité d'assistant à l'université de Munich. Une année plus tard, la maison Brandt, Brandau et Cie le chargeait de la construction de la voie ferrée qui relie Batoum à Tiflis. Puis en qualité d'ingénieur en chef il travaille à Cassel dans une fabrique d'appareils frigorifiques. Lorsque le percement du Simplon fut chose décidée, les entrepreneurs du tunnel l'appelèrent à leur service et Pressel fut chargé des travaux du côté sud.

Hugo von Kager, ingénieur en chef, directeur des travaux du côté nord, naquit en 1847 à Bozen et fit ses études à Munich. Il devint ingénieur du Nord-Ouest autrichien, puis plus tard, il travailla en Suisse à la ligne de Glaris à Linthal, et de 1879-1882 au Gothard. En 1883 nous le voyons en Galicie dirigeant les travaux de cons-

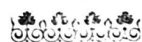
truction du chemin de fer à la frontière russe. En 1887 on le retrouve à Varsovie construisant un chemin de fer stratégique. En 1889 il est nommé ingénieur en chef du Nord-Est suisse. A Zurich il prit une part active au tracé du chemin de fer du Splügen et à la construction du chemin de fer de la rive droite du lac de Zurich. Après avoir dirigé la transformation de la gare d'Olten, il fut appelé en 1899 par l'entreprise du Simplon comme successeur de feu M. Brandt qui avait dirigé les travaux du côté nord. M. Kager s'installa à Brigue et assista à l'achèvement du tunnel.

Hermann Häussler était directeur des travaux de percement et d'élargissement du côté nord. Il termina ses études à Stuttgart. En 1870 il avait la direction des affaires d'une compagnie qui avait pris en régie la construction d'une ligne de chemin de fer de la Hongrie à Chemnitz. Puis il travailla à la construction d'un chemin de fer de la rive gauche du lac de Zurich, pour le compte de la Société du Nord-Est. En 1878 il fut nommé ingénieur dans l'entreprise du Gothard et ce fut lui qui fut chargé du tunnel en spirale près de Wäsen. Après s'être bien acquitté d'une charge importante dans la construction du tunnel de l'Arlberg, Häussler retourna à Zurich et fut engagé en qualité d'ingénieur de la maison Locher et Cie. Il y resta jusqu'en 1898 et fut chargé de la direction des travaux du chemin de fer du Pilate et celui de Stansstad à Engelberg. En 1898 il prit une part active aux travaux d'installation du Simplon puis à ceux de percement du côté nord.

Nous venons de parler des ingénieurs en chef et des directeurs de cette entreprise colossale qu'a été le percement du tunnel du Simplon. N'oublions pas ces milliers d'ouvriers inconnus, qui, en mettant toute leur force et toute leur bonne volonté au service de l'entreprise, ont rendu possible l'exécution de ce travail gigantesque. W.



MENUS PROPOS



Le plus grand pont de chemin de fer

Le *Journal des Transports* fait une courte et intéressante étude sur le plus grand pont de chemin de fer du monde.

La ligne de chemin de fer qui va de Madras à Calcutta, le long de la côte est de l'Inde, traverse près de Rajamahondri le fleuve Godavéry, à environ 64 kilomètres en amont de son embouchure. Le Godavéry est, après le Gange et l'Indus, le plus grand fleuve de l'Inde ; il a à cet endroit une largeur de 2,750 mètres, et son courant atteint une vitesse de 1,2 à 3,3 mètres à la seconde.

Il n'était pas possible d'endiguer le fleuve par un chenal creusé à une certaine profondeur, et d'en diminuer ainsi la largeur pour avoir un pont plus court à construire : on a donc été forcé de couvrir par un pont toute la largeur du fleuve, et la main-d'œuvre indigène et les matériaux indigènes furent exclusivement employés. Les Indiens étant d'adroits maçons, il fut facile de construire une grande quantité de piles en maçonnerie. Même la partie métallique put être faite dans le pays. Le travail dans le fleuve ne présenta pas de grandes difficultés, car quelques piles seulement reposent en eau profonde.

