

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 26

Nachruf: Morandiere, B.

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>

welche als wohl geeigneter Verkehrsweg vom äussersten Westen her den Mississippi-Fluss herab südwärts bis nach New-Orleans führt, um von dort aus die Producte nach Liverpool zu verschiffen. Denn dadurch würde die Hälfte der jetzigen Unkosten erspart werden, dieses Ersparniss von den so enormen Frachtpesen aber wieder die Landwirthe von den Weststaaten in den Stand setzen bei weitem mehr noch an Weizen auszuführen als bisher geschah. Das Verdienst der erfolgreichen Agitation für das Mississippi-Regulirungsproject gebührt jener ungeheuren Cooperativ-Genossenschaft, die unter dem Namen „Grange“ besteht, und obschon sie erst vor 2 Jahren gegründet worden ist, gegenwärtig bereits zwei und eine halbe bis 3 Millionen Mitglieder zählt. Diese Association findet aber gerade in den Weststaaten-Farmern ihre Hauptstütze, und sie hat tatsächlich das Einkommen zahlreicher Mitglieder bereits um einige 50% erhöht, indem sie ihnen alle Geräthschaften und Bedürfnisse jeder Art zu den billigsten Preisen verschafft, und die besten Marktplätze ihnen in den Bereich ihres Verkehrs zum Absatz ihrer Erzeugnisse bringt. Es ist diese „Grange“ die mächtigste friedliche Organisation, die jemals auf unserer Erde bestanden hat. Ihrer Zusammensetzung nach ist sie einfach eine Vereinigung von landwirtschaftlichen Vereinen „Grange“ genannt, welche in jeder Gemeinde zu gegenseitiger Vermehrung der landwirtschaftlichen Kenntnisse und Erfahrungen gebildet sind. Diese grosse Vereinigung der nordamericanischen Landwirthe verfolgte nun auf das nachdrücklichste die Tendenz, die den Verkehr lähm legenden Eisenbahn-Monopole und allgemein alle Monopole zu bekämpfen, und den öffentlichen Unternehmungsgeist durch compactes Zusammenwirken wieder in seine natürlichen Bahnen zu bringen. Dazu gaben die Wahlen in dem Congress dass geeignete Mittel, und trotzdem dass der Verein doch nur zwei Jahre erst besteht, hat er gleichwohl schon jetzt dort bereits eine Mehrheit im Staaten-Congress erlangt, welche die Interessen des Vereins durchsetzt, und so jetzt die im Eingang erwähnte wichtige Bill der Schiffbarmachung des Mississippi Stromes zum Gesetze hat erheben lassen. Schon rechnet man mit Sicherheit darauf, dass diese Vertiefung seiner Mündung binnen Jahresfrist fertig gestellt sein wird, und mit grösstem Nachdruck bereiten die „Granges“ alles vor, um sofort und unmittelbar darauf ihre Getreidevorräthe, und zwar wiederum mittelst Cooperation, nach Europa zu senden, und sie haben desshalb versuchsweise schon jetzt in der gegenwärtigen Saison damit begonnen. Zum Glück für unsere einheimische Getreide-Production wird aber dieser neue Verkehrsweg noch einige Zeit, und mindestens einige Jahre noch gebrauchen bis seine Consequenzen für uns nachhaltig zu Tage treten, und bis namentlich die grosse Masse der Boden-erzeugnisse des Nordwestens von America durch den Mississippi wird dirigirt werden können. Noch hat nämlich die südliche Hafenstadt New-Orleans für keine der dazu nötigen Erleichterungen gesorgt, wie solche selbst im Verhältniss kleinere Städte des Nordwestens besitzen. Allein auch hier hilft die „Grange“-Organisation die Schwierigkeiten überwinden. Die Vorsteher (Patrone) derselben machen bereits ihre Vorkehrungen im voraus, um das Getreide auf dem Verein gehörigen Booten bis nach New-Orleans zu spieden, und um ebenso mittelst riesengrosser Elevatoren, die wiederum von ihnen selbst hergerichtet werden, die Verladung des Getreides von den Bänken des oberen Mississippi, des Missouri, Illinois und des Ohio und Wisconsin-Flusses durch von ihr eingesetzte Beamtete auszuführen, kurz alle Verrichtungen selbst auszuführen die benötigt sind, bis es das Land verlässt. So erwächst also dem americanischen Eisenbahn-Verkehr in diesem systematisch eingerichtetem Schiffahrts-Verkehr eine furchtbare, schwer wiegende Einbusse. (A. A. Z.)

* * * * *

Erleichterungen für Anlage von Secundärbahnen. Dem „Oe.-C.-B.“ zufolge hat das k. k. Handelsministerium folgendes beschlossen :

Wegeübergänge im Niveau können überall gestattet werden, wo sie ohne wesentliche Verschlechterung der Strassen und Wege ausführbar sind, auch können solche Bahnen längs gewöhnlicher Fahrstrassen nach Art der Tramway angelegt werden. Wegübergangsschranken und Einfriedungen, sowie die Aufstellung von Wächterhäusern sind hier nicht obligatorisch und nur dort auszuführen, wo ganz besondere Umstände dieselbe nötig machen. Die Stationen sind in geringer Ausdehnung und mit sehr öconomischer Hochbau-Anlage auszuführen; auch können bei industriellen Etablissements, welche einen grossen Frachtaufschwung besitzen, Ladestellen in freier Bahn ausgeführt werden. (Z. d. V. D. E.)

In memoriam.

M. B. Morandiere. Nous avons à signaler la mort d'un des Ingénieurs qui ont le plus contribué à l'établissement des chemins de fer en France, celle de M. B. Morandiere, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Vice-Président du Conseil général de la Vienne, Directeur de la Construction à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans.

Né à Richelieu (Indre-et-Loire), le 16 septembre 1809, M. B. Morandiere était élève Ingénieur le 1^{er} mai 1834, Ingénieur de 2^e classe le 8 mai 1836, Ingénieur de 1^e classe le 25 juillet 1843, ff. d'Ingénieur en Chef le 1^{er} octobre 1848, Ingénieur en chef de 2^e classe le 16 janvier 1851, Ingénieur en chef de 1^e classe le 1^{er} novembre 1860, Inspecteur Général de 2^e classe le 14 août 1871. Il était chevalier de la légion d'honneur depuis le 26 décembre 1844, et officier depuis le 16 aout 1863.

Rien ne peut, croyons-nous, donner une idée plus juste de la perte que la science et l'art de l'Ingénieur viennent de faire dans la personne de cet homme éminent, que la simple énumération des travaux qui se sont tour à tour disputés la laborieuse existence que vient de s'éteindre.

On ne peut manquer d'y voir de véritables états de services exceptionnels et tels qui bien peu d'Ingénieurs peuvent en présenter après une carrière active de quarante années.

En 1834, début à Fontenay-le-Comte, et en dehors du service des routes, construction d'un pont-acqueduc dit du gouffre, au milieu des marais-salants, et dans des conditions de fondations très difficiles.

Vers 1842, études et commencement d'exécution de deux sections du chemin d'Orléans à Tours, achèvement et règlement des décomptes de l'une de ces sections, d'Amboise à Tours. — Pont de Montlouis sur la Loire, gare de Tours.

Bientôt après, M. Morandiere fut nommé Ingénieur ordinaire de la section de Tours à Sainte-Maure.

Puis en 1849, il fut chargé comme Ingénieur de la section de Tours à Poitiers. — Viaducs de l'Indre et de la Manse.

A partir de 1853, d'abord Ingénieur en chef de la construction des lignes du réseau-ouest de la compagnie d'Orléans, il devint successivement Ingénieur en chef, Directeur de la construction pour ces mêmes sections, puis Directeur de la construction pour tout le réseau.

Nous nous bornons à donner sommairement la longueur des lignes de chemins de fer qu'il a construit ainsi que les sommes que représentent ses travaux.

Longueur totale des lignes commencées par le service du réseau central, mais dont l'exécution a été terminée et les comptes réglés sous la direction de M. Morandiere :

Kilomètres 280 environ.

Somme totale 74 Millions de francs.

Longueur totale des lignes exécutées complètement sous la direction de M. Morandiere :

Kilomètres 1400 environ.

Somme totale 330 millions.

Principaux ouvrages d'art établis sur ces lignes.

Viaduc de Lusignan, gare de la Rochelle et de Rochefort. — Traversée de Nantes, gare intérieure de Nantes, gares de Savenay et de St. Nazaire. — Pont du Plessis-les-Tours, sur la Loire. — Traversée des marais près de Redon, Viaduc près Vannes et de Hennebont, pont métallique du Scorff à Lorient, fondé à 22 mètres de profondeur, gares de Redon, de Auray et de Lorient. — Viaduc de Quimperlé, gare de Quimper. — Souterrain de Quimper, viaducs près de Châteaulin. — Viaducs près de Châteaudun et de Bonneval, gares de Brétigny, de Châteaudun et de Vendôme. — Pont sur la Loire à Chalonnes. — Pont sur la Loire à Nantes. — Viaduc près de Vendôme. — Agrandissement de la gare de Montrouge à Paris, gare d'Orsay. — Grands viaducs de Daoulas, Pont de bois, et surtout viaduc de Port-Launay (52 mètres de hauteur, d'un seul jet, sans étages superposés). — Viaducs nombreux près Cholet, Maulevrier, Bressuire, Puy de Serre, Saint-Pompain, gares de Cholet et de Bressuire. — Gare de la Flèche. — Viaducs nombreux, dont un très-considérable près de Pompadour.

Ces travaux comprennent plus de 1800 kilomètres de chemins de fer, dont 15 kilomètres de travaux d'arts (ponts, souterrains, viaducs, etc.), et leur total s'élève à plus de 400,000,000 de francs. Ils signalent la carrière d'Ingénieur de M. Morandiere à la tête du service de la construction du chemin de fer d'Orléans. Mais en dehors de ces occupations, déjà si actives, M. Morandiere fut appelé à divers postes et chargé de diverses missions pour lesquels il était naturellement désigné, et qui furent comme

