

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 8/9 (1878)
Heft: 12

Artikel: Chemins de fer sur routes
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-6733>

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](#)

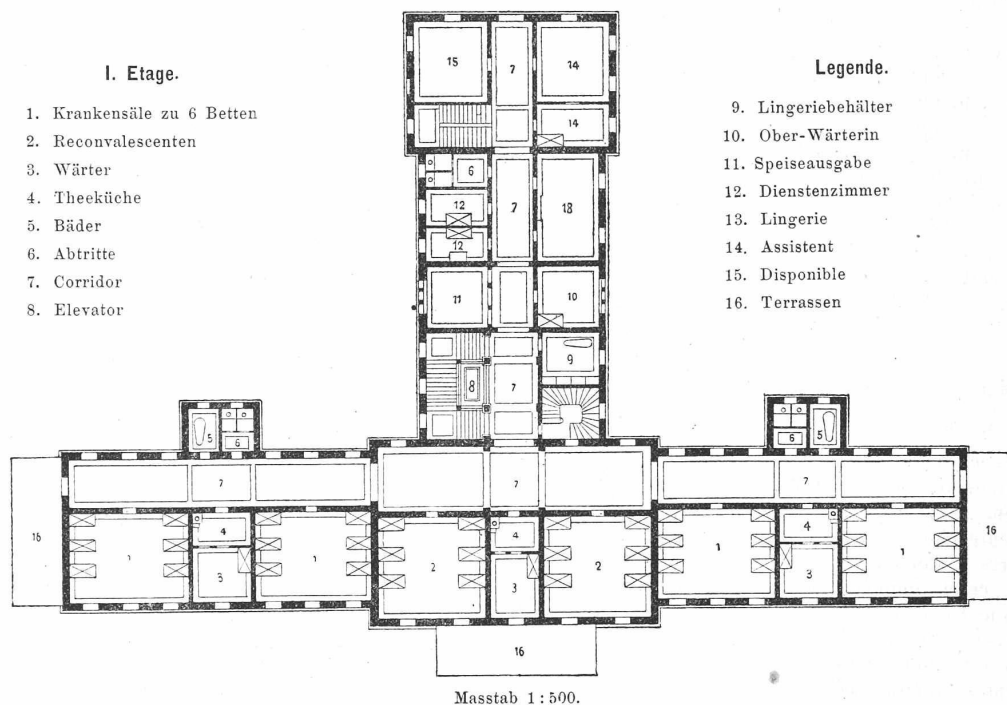
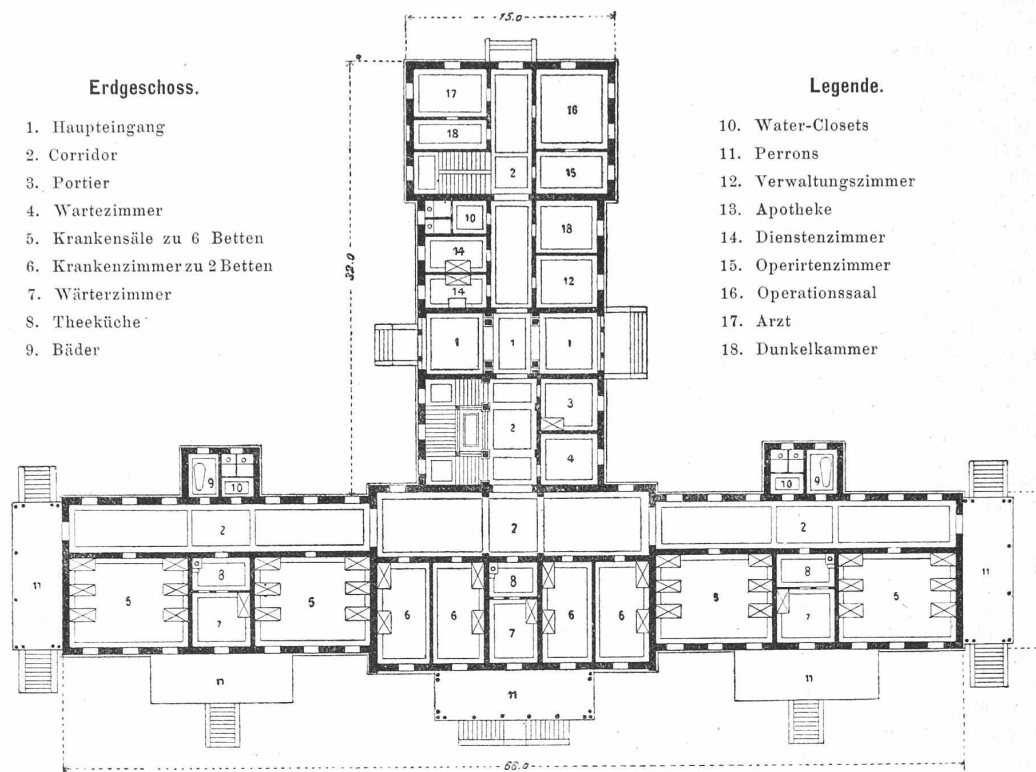
Download PDF: 14.01.2026

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

Die cantonale Krankenanstalt in Glarus.

(Siehe hierüber den Bericht des Preisgerichtes in letzter Nummer.)

II. Preis. Motto: „Den Gesunden zur Ehre, den Kranken zur Pflege“. Architect **Wolff jgr.**, in Zürich.



Masstab 1:500.

Chemins de fer sur routes.

(Extrait du bull. mens. de l'assoc. am. des anciens élèves de l'Ecole centrale.)

Mr. Faliès, directeur de la Compagnie du chemin de fer de Mamers à Saint-Calais vient de publier une étude sur les chemins de fer sur routes. La question du développement des chemins de fer est plus que jamais actuelle, et il s'agit de trouver le moyen de relier par des voies rapides les plus petits

endroits au grand réseau. La préface nous dit immédiatement ce que l'auteur se propose de démontrer, c'est qu'en établissant un chemin de fer à voie étroite sur route, on peut toujours, si faible que soit le trafic, l'exploiter sans perte et le construire avec une subvention dont l'importance ne dépassera pas les services rendus.

Prenant un exemple particulier, celui du département de la Sarthe, M. Faliès évalue à 2 000 francs par kilomètre le trafic

des tramways à construire pour relier divers points de ce département. Le problème se pose alors ainsi: Etant donné un trafic de 2000 francs par kilomètre, quels sont les moyens à employer pour construire et exploiter d'une façon économique en rapport avec un aussi faible trafic?

En ce qui concerne la construction, le chemin sera à voie étroite de 0,75 m, posé sur l'accotement des routes et chemins sans aucune rectification du plan et du profil. Les locomotives devront être assez puissantes pour remorquer les trains sur des pentes qui iront jusqu'à 0,07 m. Il n'y aura ni barrières, ni clôture. Le matériel roulant sera aussi réduit que possible, et pour cela il n'y aura qu'un seul train faisant la navette entre les stations extrêmes.

Quant à l'exploitation, pour réduire les frais à leur minimum, il n'y aura pas de train de nuit; on se contentera de trois trains de voyageurs par jour dans chaque sens. La vitesse des trains sera réduite à 20 kilomètres. La voie étroite de 0,75 permet d'abaisser le rayon des courbes à 20 mètres et même à 15 mètres; on peut donc passer à peu près partout. Avec cette faible largeur, il devient possible de placer la voie sur l'accotement de toutes les routes, et même des chemins vicinaux, sans être obligé de les élargir. Quant au matériel roulant, il est clair que le prix de construction en sera considérablement abaissé.

Dans ces conditions, M. Faliès établit son chemin de fer, matériel roulant compris, au prix de 30 000 fr. le kilomètre.

Les dépenses d'exploitation font, comme celles de la construction, l'objet d'un devis détaillé et l'auteur arrive, pour un chemin de 30 kilomètres, à ne pas dépasser 2000 francs par kilomètre, c'est-à-dire l'importance du trafic supposé.

Sur une ligne plus étendue, le chiffre des dépenses d'exploitation par kilomètre s'abaisserait immédiatement.

On voit donc, par cet exemple particulier, qui peut être généralisé, qu'il serait possible de construire avec une subvention de 30 000 fr. par kilomètre, et d'exploiter sans perte.

Il est certain que s'il s'agissait d'une affaire industrielle elle ne serait pas bonne; mais ce n'est pas à ce point de vue qu'il faut se placer. Un département ou une commune qui établit un chemin de fer ne cherche pas un bénéfice qui se chiffre au budget départemental ou communal. Il en est de même de tous les travaux de viabilité. Ce sont des considérations d'intérêt général qui décident les administrations locales à faire des dépenses improductives à première vue, puisqu'elles ne correspondent à aucune recette.

Nous n'avons pu donner qu'une idée très incomplète de la brochure de M. Faliès¹⁾. Toutes les questions concernant la construction du chemin, l'établissement de son matériel, l'exploitation, y sont traitées avec chiffres à l'appui. Les ingénieurs qui se livrent à cette étude des chemins de fer sur routes y trouveront de précieux renseignements.

* * *

Les canaux d'écoulement des eaux pluviales.

Notice lue à la section de Genève de l'assoc. suisse des Ingén. et Arch.

Les membres de notre Société, tant ingénieurs qu'architectes, apportent de temps à autre à nos séances des projets pour constructions un peu en dehors des conditions courantes; c'est une excellente chose; il y a là motif d'intérêt et sujet de discussion propres à donner de l'intérêt à nos réunions, mais en dehors de cette donnée il serait à désirer que l'on nous présentât plus fréquemment des communications techniques; que nos collègues, surtout les jeunes, voulussent bien nous signaler les modes de construction de détail qu'ils estimeraient devoir être adoptés préférentiellement à d'autres en usage depuis longtemps et maintenus par la force de l'habitude plutôt que par le fait de leur mérite réel.

Quoique n'exerçant plus ma vocation d'architecte et pour appuyer sur un exemple, le désir que je viens d'exprimer, je me permets d'attirer votre attention sur un détail de nos travaux, sur la construction des canaux d'écoulement des eaux

pluviales et des eaux ménagères; jusqu'à ces dernières années, dans la ville et dans les campagnes, nous les construisions en maçonnerie, de forme rectangulaire, dans certaines dimensions proportionnelles à leur emploi; s'ils étaient un peu larges, il était quelquefois difficile de se procurer des couvertes d'une solidité suffisante et il s'en suivait des ruptures et des engorgements de canaux; les parois et les fonds étant imparfaitement garnis, les eaux et les matières s'infiltraient dans les terrains au lieu de se rendre dans les citernes ou réservoirs construits ad hoc; dans les campagnes, à proximité des habitations, le chevelu et les racines des arbres s'introduisaient peu à peu dans ces canaux, les obstruaient, arrêtaient l'écoulement des eaux et des matières et ramenaient l'humidité dans les sous-sols; en cas pareil la partie où le canal était obstrué ne pouvait être découverte que par tâtonnement, souvent à grande profondeur, au grand détriment de la bourse du propriétaire qui n'avait d'autre compensation que la mince satisfaction de maudire son architecte, innocent quelquefois, son avis n'ayant pas été demandé pour la disposition des plantations à proximité des bâtiments.

Un mode nouveau tend à s'introduire depuis plusieurs années pour parer aux inconvénients signalés dans les canaux rectangulaires en maçonnerie, celui de l'emploi de conduites de forme ovoïde ou cylindrique avec base horizontale, construites sur place ou pièce par pièce en béton et ciment; les proportions des matériaux employés sont les suivantes: $\frac{2}{5}$ de sable, $\frac{3}{5}$ gravier propre, plus une faible quantité de ciment destiné seulement à remplir les vides et n'augmentant par conséquent pas le volume de la conduite.

Lorsque l'on emploie le second procédé, celui de la pose des tuyaux pièce à pièce, on les soude facilement ensemble avec du ciment; mieux vaut, si possible, construire sur place, dans une fouille bien nivelée; ces canaux, parfaitement unis en dedans et en dehors, ne laissant perdre ni liquide ni émanations et leur pente peut être très-faible; on peut en construire 20 à 30 m courants par jour dans une fouille bien préparée; les embranchements se font sans difficulté dans une conduite déjà posée, à plus forte raison lorsque pendant le travail on peut fixer leur section et leur emplacement; aux nouveaux abattoirs près l'Arve les tuyaux collecteurs ont reçu quinze embranchements sur une longueur d'environ soixante mètres et la solidité de ces conduites est telle que l'on a pu faire passer dessus, sans terre superposée, des tombereaux chargés, sans déterminer aucune trace de rupture.

Ce genre de construction permet tous les contours et courbes qu'exigent les différentes localités; les conduits collecteurs de l'abattoir ont un mètre de hauteur de vide sur soixante centimètres de largeur au centre; on en fait de toutes dimensions, de manière à répondre aux besoins des constructions publiques et particulières; leurs prix sont plutôt inférieurs à ceux des anciens canaux rectangulaires en maçonnerie.

Depuis longtemps Zurich et Lausanne emploient ce système d'égouts et si j'ai bonne mémoire, il y a une vingtaine d'années environ, en faisant des fouilles profondes dans le clos de Jargonnavat près Genève, on a découvert des canaux romains de petites dimensions construits entièrement en béton et ciment.

A. Reverdin, père, Architecte.

* * *

Project einer Scheldebrücke bei Antwerpen.

Schon seit 1874 beschäftigt man sich mit Projectirung einer Strassen- und Eisenbahnbrücke über die Schelde. Am günstigsten wurde M. H. Matthyssen's Project aufgenommen, welches auf zwei selbstständigen zwischen je zwei Parabelträgern befindlichen Fahrbahntafeln, eine Strasse mit zwei Trottoirs und zwei Eisenbahngeleisen trägt.

Die Gesamtlänge der Brücke beträgt 465 m in 5 Spannungen, zwei Landöffnungen von 59 m, zwei Flussöffnungen von 150 m, eine Durchfahrtsöffnung von 47 m. Die Fahrbahn steigt von beiden Ufern aus, so dass sich in der Mittelöffnung eine lichte Höhe über Niederwasserniveau von 13 m ergibt, welche die Durchfahrt kleiner Schiffe gestattet.

Besonders hervorzuheben ist die projectirte Einrichtung

¹⁾ Etude théorique et pratique sur les chemins de fer à traction de locomotive sur routes, par Alfred Faliès. Paris 1878.