

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 19

Vereinsnachrichten

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: 19.02.2026

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

Les toits sont bien tourmentés et pourraient être simplifiés en arrangeant un peu la façade nord.

Le devis détaillé donne un prix de 331 316 fr. 03 cts., mais il est basé sur des prix d'unité trop bas. Nous citois à l'appui de ce que nous avançons que la charpente est comptée à 40 fr. le mètre cube et que, de ce fait là, il y aurait probablement une déception de 20 000 fr. au moins.

Ce projet *Honneur et partie* cube 52 000 m. qui, comptés à 10 fr., donneraient 520 000 fr., mais, en face d'un devis aussi détaillé, nous ne voulons cependant pas trop insister sur ce point.

B. Pompon. Ce projet est un joli rendu avec une bonne façade, ayant cependant un type école, façade qui se présente dans de bonnes proportions, attendu que le bâtiment, au lieu d'être placé tout en longueur, a deux retours en aile. Il en résulte sur une des faces une cour rectangulaire, dans laquelle on peut faire les services ou nettoyages et où on a disposé quatre longs bassins, soit lavabos, un pour chaque compagnie.

La répartition de la troupe est bonne; celle des officiers est moins heureuse, mais elle pourrait se modifier sans grands changements. Il faudrait aussi mieux ménager les dégagements des chambres des sous-officiers et officiers.

Les tambours et trompettes devraient être répartis et non tous rassemblés.

Les instructeurs sont un peu trop disséminés partout, mais cela pourrait aussi se modifier assez facilement.

Les lieux d'aisances sont mal placés et risqueraient de communiquer leur odeur dans l'intérieur du bâtiment, mais on utilise des fosses mobiles.

L'aérage des chambres pourrait être mieux étudié.

Malgré ces observations, nous pensons que ce projet pourrait servir de base à une étude plus complète et rendre des services. Le cube du bâtiment est de 33 000 m.; le prix appliqué par l'auteur est de 12 fr. 50 cts. Le devis, 412 500 fr., nous semble un peu faible; le prix de 15 fr. serait plus convenable en raison de la construction des faces; il y aurait donc augmentation de 1/5 et le prix probable serait de 495 000 fr.

C. Sur les bords du Léman. Projet contenant de bonnes et mauvaises choses.

Le plan dans son ensemble est bien, mais une répartition par 28 hommes dans chaque chambre ne correspond à aucune division tactique. Il faut avoir ou une section, c'est-à-dire 34 à 36 hommes, ou une demie-section, c'est-à-dire 18 hommes. Cinq chambres par compagnie ne peuvent pas convenir. Il faudrait donc remanier la distribution en conséquence. La façade serait probablement également modifiée, mais il ne faut pas, pour une construction neuve, admettre une telle division de la compagnie.

Les latrines pourraient avec avantage être placées aux extrémités du bâtiment. Il y a trop à deux rampes d'escaliers au corps central.

La cantine de la troupe est trop petite.

Les élévations, qui rappellent les casernes de Thoune, pourraient être mieux étudiées surtout pour ce qui concerne les fenêtres.

Le devis se monte à 359 000 fr., chiffre sur lequel nous trouvons 7000 fr. d'imprévu. Le cube du bâtiment est de 48 240 m. à 15 fr., cela ferait 723 600 fr.

Nous croyons que, quoique ce projet ait du bon, on pourra tirer un meilleur parti des trois autres qui ont été analysés précédemment.

C². Pro patria est sur le même pied que le précédent. La répartition de la compagnie en cinq chambres est également inadmissible.

L'élévation rappelle l'hôtel de l'Uetliberg près Zurich et non une caserne, mais le dessin mérite tout éloge.

Ce projet, comme *Mars*, gagnerait à être retourné en changeant l'orientation de 180 degrés.

Le devis de 350 000 fr. est basé sur des prix au mètre carré variant de 100 à 150 et 200 fr., suivant les parties du bâtiment.

Le cube fait par nous est de 40 837 m. et nous pensons devoir lui appliquer le prix de 16 fr., ce qui fait 653 400 fr.

D. In extremis. Ce bâtiment, orienté à l'est, présente une idée qui n'a pas été appliquée par beaucoup de concurrents et qui est également fort admissible.

La division tactique est bonne, mais il y a d'autres défauts capitaux qui sont:

Beaucoup trop d'étages, trois au-dessus du rez-de-chaussée, plus les combles pour le cas du logement de 774 hommes.

Toutes les latrines sont au rez-de-chaussée, même celle du service spécial prévu pour la nuit; celles de jour sont, en outre, à l'extérieur du bâtiment.

Les fenêtres sont trop petites et l'élévation d'un aspect peu en rapport avec l'usage du bâtiment.

Le devis se monte à 31 117 mc. à 10 fr., soit 311 117 fr., avec les imprévus, abords, accessoires, honoraires d'architecte, cela porte le tout à 360 000 fr.

Ce prix nous semble devoir être augmenté de 150 000 fr., attendu que ce bâtiment ne serait pas exécutable à moins de 15 fr. le mètre cube.

D². Un soldat suisse. Ce projet a aussi du bon et du mauvais, mais, quoique se présentant avec une certaine simplicité et séduisant assez au premier abord, nous pensons que les défauts dominent les qualités.

Les terrassements ne sont pas suffisamment indiqués; quelques erreurs de construction sont aussi à signaler.

La répartition des hommes est peu régulière et les tambours, trompettes et sous-officiers sont trop groupés.

Les capitaines devraient avoir chacun une chambre.

Le couloir intérieur sera par place mal éclairé et les lavabos sont mal placés.

Le devis de 410 190 fr. semble trop faible.

Après ces détails plus ou moins complets sur sept projets à bâtiments uniques, indiquons rapidement encore quelques points frappants dans les treize autres.

Mitraille ressemble, comme disposition, à *Brigue et fer*, mais a, comme nous l'avons dit déjà, un étage sur toute son étendue. Cela devient donc un bâtiment unique, mais très dispendieux, ayant beaucoup de place perdue et, malgré cela, des défauts marquants, comme d'avoir toute une compagnie de 125 hommes dans une même chambre.

L'armée est le pilier de notre liberté met tous les tambours et trompettes dans la même chambre avec 17 lits de malades; il a d'autres dispositions aussi peu justifiables. Il y a deux bâtiments, un à chaque côté de la place.

Caserne est un vaste bâtiment à quatre étages.

Patria nous transporte en plein style de casernes de grande ville des pays d'Outre-Rhin, sans, pour cela, être quelque chose de beau.

A la 1^{re} division est une reproduction de la caserne du prince Eugène à Paris.

Miles est peu facile à comprendre et présente une écurie qu'on prendrait facilement pour une demie-lune, remise de locomotives.

Caporal séduit au premier abord, mais est beaucoup trop grandiose, coûterait au moins 800 000 fr. si ce n'est davantage. La façade est bonne et bien rendue.

Quant aux autres projets, nous n'en parlerons pas, afin de ne pas abuser de votre patience et ne pas risquer de voir la discussion s'égarter trop.

* * *

Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein.

XXVIII. Jahresversammlung in Neuchâtel den 17., 18. und 19. August 1879.

Nachdem wir über die wichtigern Verhandlungen in getrennten Aufsätzen ausführlich berichtet haben, bleibt uns noch übrig, einige Mittheilungen über den Verlauf im Allgemeinen zu machen.

Sonntag den 17. August fand die Delegirten-Versammlung im *Hôtel-de-ville* statt. Derselben folgte eine freie Vereinigung der schon angekommenen Gäste im *Cercle du Musée*. Ein Versuch der Telegraphenfabrik, bei diesem Anlass die Localität electrisch zu beleuchten, gelang vollständig.

Eine grössere Ausstellung von Zeichnungen, Modellen und dgl., wie man sie bei andern Versammlungen des Vereins angeordnet hat, ist in diesem Falle untergeblieben, weil man es nicht für passend hielt, nach den Anstrengungen für die Pariser Ausstellung neuerdings Aehnliches zu verlangen; dagegen sind auf Wunsch des Comité's für das Semper-Museum im Vorzimmer des neuen Grossrathsaales Arbeiten von diesem ausgezeichneten Professor ausgestellt worden. Ausserdem haben die anwesenden Mitglieder des Vereines ein sehr schön ausgestattetes Album im Canton Neuenburg ausgeführter Bauten erhalten. Von diesem Album ist noch ein Vorrath vorhanden und es können diejenigen, welche Exemplare davon zu erhalten wünschen, sich an Herrn Ing. Hotz, Secretär der Section Neuchâtel des Vereines, wenden.

Die Generalversammlung fand den 18. August, Morgens, im alten Grossrathsaale statt. Es waren ungefähr 100 Mitglieder anwesend.⁴ Die Eröffnungsrede des Präsidenten, Hrn. Ingenieur G. de Pury, ist ausführlich in der „Eisenbahn“ erschienen. Nach Schluss derselben wurde auf Antrag der Delegirten-Versammlung beschlossen, die nächste Versammlung 1881 in Basel abzuhalten; ferner wurden die HH. Louis Chatelain père, James Colin u. Auguste de Meuron, alle drei Architekten in Neuchâtel, zu Ehrenmitgliedern ernannt.

Hierauf folgte die Discussion über die Reorganisation des eidgen. Polytechnikums, über welche wir früher schon ausführlich berichtet haben. Nach Schluss derselben verlangt Hr. Ingenieur J. Meyer das Wort, um auf bedeutende Uebelstände aufmerksam zu machen, welche das Gesetz über Verpfändung von Eisenbahnen mit sich bringt. Er kennzeichnet namentlich die schiefe Stellung, in welche die Unternehmer gebracht werden, wenn einer Gesellschaft bewilligt wird, eine Bahn zu verpfänden, die noch gar nicht existirt, und doch geschieht das nur zu oft. — So ist kürzlich auf dem Gotthardnetze eine Hypothek errichtet worden. Dieses Vorgehen ist ungerecht gegen die Unternehmer, welche dabei in Gefahr kommen, ihre Guthaben zu verlieren. Die Unannehmlichkeiten, welche in dieser Beziehung die Liquidation der Bern-Luzern-Bahn nach sich gezogen hat, sind noch in frischem Andenken. Das eidgenössische Gesetz benachtheiltigt auch die schweizerischen Unternehmungen; denn die Gefahren, die es mit sich bringt, schreckt die Unternehmer ab und es können solche namhaft gemacht werden, die sich entschlossen haben, nie mehr in der Schweiz zu concurren. Herr Meyer stellt den Antrag, diese Angelegenheit dem Central-Comité zu überweisen und dasselbe zu bevollmächtigen, seine sachbezüglichen Bemerkungen dem Bundesrathen mitzutheilen. Dieser Antrag wird angenommen.

Da keine weiteren Geschäfte vorlagen, so wurde die Sitzung aufgehoben und es vereinigten sich die Mitglieder zu einem Frühstück in dem schön restaurirten Kreuzgange des ehemaligen Klosters und begaben sich hierauf zum Dampfschiffe, welches für eine Excursion zu den Juragewässer-Correctionsarbeiten bestimmt war.

Der Nachmittag war etwas regnerisch. Gleichwohl konnten die Bauten besichtigt werden und alle Theilnehmer folgten mit Interesse. Das Dampfschiff fuhr durch die corrigirte Zihl in den Bielersee und um die Petersinsel herum an die neue Ausmündung der Aare bei Hagnegg. Dasselbst bestiegen die Ingenieure und Architekten einen Eisenbahnzug, aus Erdtransportwagen bestehend, und fuhren durch den Hagnegg-Einschnitt hinauf auf der für die Erdarbeiten erstellten Hülfsbahn längs dem Aareableitungscanal gegen Aarberg.

Die Theilnehmer am Ausfluge betrachteten mit grossem Interesse den erfreulichen Fortschritt der Arbeiten an dem bedeutenden vaterländischen Werke und freuten sich des offensichtlichen Gelingens. Ueber die Zweckmässigkeit der Anlage einzelner Theile sind wohl die Meinungen verschieden. So scheint wegen der Stellung der Zihlbrücke an der Aarbergerstrasse zwischen den technischen Behörden von Bern und Neuchâtel nicht das freundlichste Einvernehmen zu bestehen. Auch mit Bezug auf die Zweckmässigkeit der Anlagen für Sicherung der Ausmündung aus dem Neuenburger See wurden verschiedene Ansichten laut und die Uferversicherungen an der Zihl wurden nicht genügend befunden. Im Vergleich zum grossen Ganzen sind diejenigen Punkte, welche man getadelt hat, unbedeutend, und als man durch den Einschnitt bei Hagnegg hinauffuhr, verstummte aller

Tadel und machte der einstimmigen Freude an dem schönen Werke der Aareableitung in den Bielersee Platz. Die Ueberzeugung, dass dieses gut eingeleitete Werk sich naturgemäß weiter entwickeln und vollständig gelingen werde, war allgemein. Die Rückkehr fand auf demselben Wege statt, unter strömendem Regen, der jedoch erst begann, als der Augenschein vollendet und nicht im Stande war, die Freude zu stören, welche die interessante Excursion allen Theilnehmern verursachte.

Die Heimkehr und auch das Diner, welches Abends nach 7 Uhr in den *Salles Léopold Robert* begann, waren dem Wiedersehen vieler Freunde und der Erneuerung alter Bekanntschaften gewidmet. Daher kam es auch, dass während dem ganzen Abend nicht eine Rede gehalten wurde. Um so eifriger widmete man sich den Privatgesprächen und schloss die Freuden des Tages in angenehmster Weise, da indessen der Regen wieder aufgehört hatte, im Garten des *Cercle du Musée*, welcher mit electricischem Lichte brillant beleuchtet war. Dabei hörte man mit Vergnügen auf die schönen Melodien der *Fanfare italienne*, welche in freundlichster Weise das Fest verherrlichte.

Für den zweiten Tag, den 19. August, war ein Besuch der Portland-Cement-Fabrik in St-Sulpice angesetzt. Morgens um 7 Uhr fuhr eine grosse Zahl von Ingenieuren und Architekten mit einem Extrazuge in das *Val-de-Travers*. Bei einem stark beschädigten Viaducte wurde ausgestiegen und, nachdem die Arbeiten für Wiederherstellung desselben besichtigt waren, folgte man einem steil bergabführenden Fusswege und begab sich in die Cement-Fabrik. Der Director, Hr. Gustave Dubied, hat dieselbe an Stelle seiner östlich am Dorfe St-Sulpice gelegenen Mühle errichtet. Geeignetes Material für die Cementfabrication findet sich in unmittelbarer Nähe. Für Herstellung und Betreibung der Werke hat sich eine Actiengesellschaft gebildet.

Nachdem die Theilnehmer an der Excursion den in der „Eisenbahn“ mitgetheilten Vortrag des Hrn. Walther, Ingenieur der Fabrik, angehört hatten, begaben sie sich in die Steinbrüche und besichtigten hierauf das ganze Etablissement. Alle waren darüber einig, dass die Werke auf das Schönste eingerichtet seien und angestellte Proben gaben Gelegenheit, sich davon zu überzeugen, dass Material von ganz vorzüglicher Qualität geliefert wird.

Nach einigen Erfrischungen, welche von den Damen der Familie des Hrn. Dubied in liebenswürdigster Weise gereicht worden waren, begab sich die Gesellschaft nach Fleurier, wo ihrer im Schützenhaus ein schönes, von der Verwaltung der Fabrik in St-Sulpice freundlichst gegebenes Frühstück wartete. Das Wetter war wieder hell geworden. Der Sonnenschein und der vorzügliche Neuenburger Wein erwärmt alle Herzen und es entwickelte sich eine fröhliche Stimmung, welche in zahlreichen Reden von ihrem Dasein Zeugniß gab. Nur zu früh musste die Sitzung aufgehoben werden und ungern folgte man dem Ruf zum Aufbruch nach Boveresse, wo in der Station der Extrazug, welcher die Gäste nach Neuchâtel zurückbrachte, wartete.

Der Nachmittag wurde noch zu einer Excursion in der Stadt und deren Umgebung benutzt, um unter der Leitung der Section Neuchâtel die bemerkenswerthesten Leistungen im Bauwesen zu besuchen.

Abends vereinigte man sich zum letzten Mal zum Diner im *Hôtel du Mont Blanc*. Den Toast dem Vaterlande brachte der Präsident, Hr. Gustave de Pury. Hr. Professor Pestalozzi von Zürich brachte sein Hoch dem Canton und der Stadt Neuchâtel, Hr. Architekt Rychner den Behörden. Ihm dankten die HH. Staatsrathspräsident Cornaz und Ch. Jacottet, Vicepräsident des Gemeinderathes. Man trennte sich erst spät in der Nacht, nachdem noch viele schöne Reden gehalten worden waren, von denen wir diejenigen der HH. Ingenieur Junod von Neuchâtel und Architekt Bourdillon von Genf, welche ganz besonders Beifall fanden, noch hervorheben.

Die Versammlung wird Allen, die dabei waren, im besten Andenken bleiben. Man durfte mit dem Gefühle heimgehen, Werthvolles gesehen und gehört zu haben und doch war auch der Freude manche schöne Stunde geweiht. Wir danken den Neuenburgern, welche es verstehen, die Zeit so nützlich und so schön zu verwenden, für das gelungene Fest und für die freundschaftliche Aufnahme.

* * *