

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 1/2 (1883)  
**Heft:** 12

## Sonstiges

### 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:** 21.02.2026

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

familierées. Parmi les plus importantes de ces questions, qu'il a été appelé à traiter, à l'étude et à la réalisation de laquelle il prit une large part, il faut mentionner l'importante convention de février 1878 pour la conversion et la consolidation des emprunts à échéance fixe. La nouvelle Cie. de la S. O. avait hérité des anciennes Cies. et avait contracté elle-même, divers emprunts formant une somme de 55 millions émis et de 14 millions à émettre et remboursable à diverses échéances fixes, en 1879, de 1880 à 1889, en 1890 et 1891. Ces remboursements pouvaient, suivant les circonstances, créer de sérieux embarras à la Cie. et amener des crises. La combinaison consistait à remplacer ces divers emprunts par un emprunt unique de 70 millions, laissant 15 millions de disponible pour les besoins prévus d'amélioration du réseau. Cet emprunt était remboursable par amortissement pendant 74 ans (durée de la concession la plus courte). La somme annuelle à affecter à l'intérêt et à l'amortissement de ce nouvel emprunt ne dépasse guère la somme que représentait l'intérêt seulement des anciens emprunts à échéance fixe que ce nouvel emprunt a remplacé. Il suffit d'énoncer ces conditions générales pour faire saisir la haute portée de cette sage et intelligente combinaison.

M. Chéronnet, dès son entrée en fonctions dans la Cie., voulut toute sa sollicitude à l'importante question du percement du Simplon. Il entrevit là l'avenir de la Cie. de la Suisse Occidentale et la prospérité de toute cette contrée de la Suisse romande qui est desservie par notre réseau. Il avait l'intime conviction qu'en faisant tous ses efforts et en usant de toute son influence pour procurer la réalisation de cette œuvre grandiose, il rendrait un grand service à la France, sa patrie et son zèle pour les intérêts qui lui étaient confiés, s'alliait sur ce point avec son patriotisme éclairé. En 1876 déjà, il présenta un projet de fusion du chemin de fer du Simplon avec la Suisse Occidentale. Il ne se laissa pas décourager par le rejet de cette convention par les assemblées générales des deux Cies.; il continua ses efforts dans ce sens et cette fusion finit par se réaliser en 1881 dans des conditions un peu différentes. Il déployait une grande activité pour persuader les différents intérêts français, et les Compagnies de chemins de fer surtout, de l'immense avantage et de la nécessité qu'il y avait pour eux de réaliser cette entreprise. Il était tellement persuadé, tellement convaincu de ce qu'il avançait, il possédait tellement cette question à laquelle il avait voué tant d'études, qu'il avait la ferme conviction de réussir. Sur son lit de mort une de ses dernières paroles exprimait encore avec cette ferme conviction le regret de ne pas avoir pu faire encore, davantage pour la réalisation de cette œuvre.

M. Chéronnet jouissait à juste titre d'une grande considération auprès de ses collègues des autres Cies. suisses qui l'ont unanimement regretté. Dans les conférences on écoutait avec attention ses propositions. Rappelons ici, parmi ses remarquables travaux l'exposé des motifs de son projet pour la centralisation du matériel roulant des chemins de fer suisses, qui, jusqu'ici, n'a trouvé d'application et sous une forme mitigée, qu'entre les deux Cies. de la Suisse Occidentale et du Jura-Berne, mais qui, nous n'en doutons pas, finira par se généraliser.

Lors de la cérémonie funèbre, M. le Conseiller d'Etat vaudois Berney nous a dit comment il avait su aussi se faire aimer et estimer des pouvoirs publics et des autorités avec lesquelles il était en relations. „Doué d'une hauteur de vue peu commune“ dit-il entr'autres, „il avait compris que les besoins du public se concilient plus souvent qu'on ne le croit ordinairement, avec les intérêts des Compagnies. Il s'est dès lors toujours montré disposé à tenir un grand compte des intérêts de nos populations et a rendu à notre canton des services réels que nous ne pouvons oublier.“

Un des beaux côtés du caractère de M. V. Chéronnet et un des plus beaux exemples qu'il a su donner à ceux qui l'entouraient et à ses subordonnés, c'était son sentiment du devoir si développé. Jusqu'au dernier jour, alors que la maladie le minait, il est resté à son poste, malade presque mourant, bravant les souffrances physiques, il s'est arraché à sa famille pour regagner son poste où il estimait que son devoir l'appelait et pour mourir le 23 juin au surlendemain de l'assemblée générale de la Cie. à laquelle il croyait pouvoir assister, mais ses forces le trahirent.

Comme d'autres voix, plus autorisées et plus éloquentes, l'ont dit aussi, ne nous laissons pas abattre par la douleur, que l'exemple qu'il nous a donné nous soit toujours présent, suivons-le et nous honorerons ainsi sa mémoire comme elle le mérite.

J. M.

## Concurrenz.

**Concurrenz für Entwürfe zu einer Gedächtniskirche in Speyer.** Der „Verein zur Erbauung einer Kirche zum Gedächtniss an die Protestantstation in Speyer“ schreibt eine allgemeine Concurrenz behufs Erlangung von Entwürfen — zunächst nur Skizzen — für eine Kirche, deren Bau summe eine Million Mark nicht übersteigen darf, aus. Aus dem Programm ergibt sich, dass es sich vorläufig blos um eine *Vorconcurrenz* handelt, bei welcher die Verfasser der fünf besten Skizzen gegen ein Honorar von je 1500 Mark eine vollständige Durcharbeitung ihres im Hauptgedanken streng festzuhalten Entwurfes zu liefern haben. Termin 31. December 1883. Programme, Bedingungen nebst Situationsplan können bezogen werden bei Herrn Consistorialrath König in Speyer.

**Concurrenz zur Erlangung von Plänen für den Bau einer Wahl- und Tonhalle in St. Gallen.** Bezuglich dieser in Bd. I No. 23 unserer Zeitschrift veröffentlichten Concurrenz wird uns mitgetheilt, dass im Ganzen 38 Projekte eingegangen sind, wovon 26 aus der Schweiz, 11 aus Deutschland und 1 aus Paris. Am 20. dies ist das Preisgericht zusammengetreten. Die Pläne sind schon vorher im dortigen Bibliothekssaale öffentlich ausgestellt gewesen; da jedoch hievon nur im St. Galler Tagblatt Mittheilung gemacht worden war und da nicht alle auswärtigen Collegen Gelegenheit haben, diese Zeitung zu lesen, so scheint der auswärtige fachmännische Besuch dieser Ausstellung nicht bedeutend gewesen zu sein. Das Comite hat desshalb beschlossen, nach der Beurtheilung durch das Preisgericht, d. h. nächste Woche, eine zweite Ausstellung der Pläne zu eröffnen, welche bis Ende dieses Monates dauern wird. Wir erlauben uns auf diese Ausstellung speciell aufmerksam zu machen, da dieselbe, so viel wir vernommen haben, viel interessantes zu bieten vermag.

**Concurrenz zur Erlangung von Entwürfen für zwei eiserne Brücken über die Donau beim Bahnhof Czernawoda und über die Borcea bei Fetesti in Rumänien.** In Ergänzung unserer bezüglichen Notiz in No. 10 dieses Bandes wird uns von Bucarest geschrieben, dass ausser den bereits genannten vier Juroren noch Ingenieur Jorceanu ins Preisgericht gewählt worden ist. Als Secrétaire desselben fungiren die Ingenieure Gaedert, Mironescu und Saligny.

Folgende Firmen haben Entwürfe eingesandt: 1) Ph. Holzmann & Co. in Frankfurt a. M. zusammen mit der Union in Dortmund und der Esslinger Maschinenfabrik, Esslingen; 2) Fives-Lille in Paris; 3) Fives-Lille in Paris, gemeinsam mit Röthlisberger und Kunz in Bern; 4) Société de Batignolles, vormals Gouin & Co. in Paris; 5) G. Eiffel in Paris; 6) Société anonyme, vormals Cail in Paris; 7) Klein, Schmoll & Gärtner in Wien und Gutehoffnungshütte in Oberhausen; 8) Société anonyme internationale in Braine-le-Comte und Brüssel.

Der höchste Anschlag ist 28 000 000, der niedrigste 14 000 000 Fr. Die meisten haben zwischen 19 und 21 Millionen Franken als Gesamtpreis für die beiden grossen Brücken über Donau und Borcea und deren Fundationsviaducte verlangt. Die Preise sind wie angegeben 40 000, 30 000 und 20 000 Fr.

## Miscellanea.

**Die Regionalbahn im Val-de-Travers** (Canton Neuenburg) wird am 24. dies dem regelmässigen Betriebe übergeben. Heute findet die feierliche Eröffnung derselben statt.

**Rigibahn.** An Stelle des verstorbenen Herrn Handschin ist Herr Ingenieur Carl Louis Segesser von Luzern zum Betriebsdirector dieser Zahnradbahn gewählt worden.

**Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.** Die Direction für Staats-eisenbahnen in Wien hat mit Rücksicht auf die von der Arlbergbahn zu erwartende Verkehrsvermehrung die Herstellung folgender Fahrzeuge an die Firma Escher Wyss & Co. in Zürich gemeinsam mit der Schiffswerfte der allgemeinen österreichischen Baugesellschaft vergeben: Ein Salondampfer mit 100 Pferdekräften, zwei Passagier- und Schleppdampfboote von je 80 Pferdekräften und vier Trajectkähne für je acht beladene Eisenbahnwagen. Wir glauben nicht, dass diese Schleppschiffe je grosse Lasten zu transportiren haben werden.

Redaction: A. WALDNER.  
Claridenstrasse 30, Zürich.