

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 33/34 (1899)
Heft: 9

Nachruf: Gonin, Louis

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: 02.04.2026

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

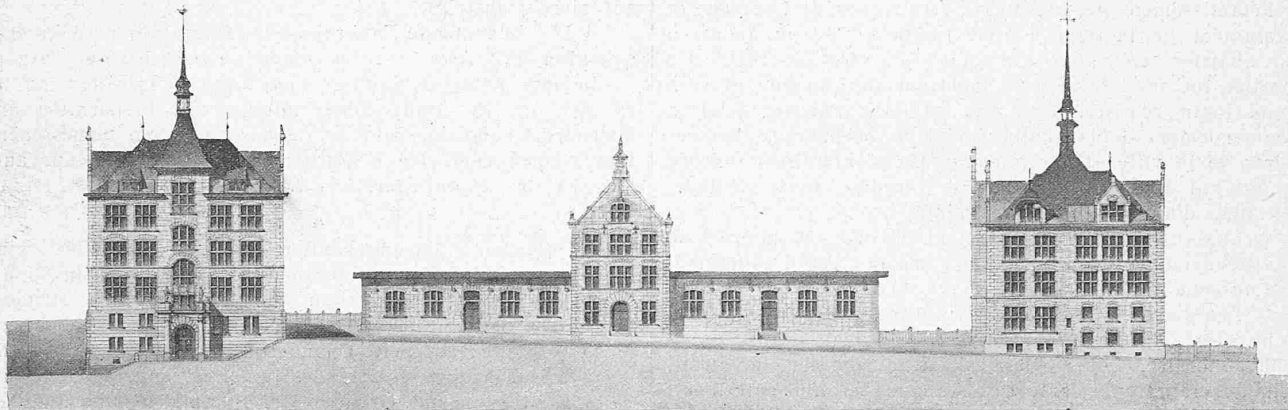
INHALT: † Louis Gonin. — Der Wettbewerb für drei Strassenbrücken über das Flonthal in Lausanne. — Die neue Schulhausanlage am Bühl in Zürich III. — Die Kongoeisenbahn. — Miscellanea: Der elektrische Betrieb auf der Vollbahn Mailand-Monza. Gründung eines deutschen schiffbautechnischen Verbandes. Eidg. Polytechnikum, Wartburgbahn. — Konkurrenzen: Eiserner Viadukt über die «Baye de Clarens» in Brent. Neubau

einer Kantonsschule in Schaffhausen. Primarschulgebäude in Winterthur. Ueberbauung des Obmannamts-Areals in Zürich. — Nekrologie: † Alfred Gutknecht. † Emil Welti. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Polytechniker: Stellenvermittlung.

Hiezu eine Tafel: Louis Gonin.

Die neue Schulhausanlage am Bühl in Zürich III.

Architekt: Stadtbaumeister A. Geiser in Zürich.



Primarschulhaus.

Nordost-Ansicht 1 : 800.

Sekundarschulhaus.

† Louis Gonin,

Ingénieur en chef des ponts et chaussées du canton de Vaud.

(Avec une planche.)

Un des membres les plus anciens et les plus considérés de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes, M. Louis Gonin, ingénieur cantonal, est décédé subitement à Lausanne le 18 décembre 1898¹⁾ au terme d'une carrière utilement remplie et remarquable par son unité.

Tous ceux — et ils sont nombreux depuis près d'un demi-siècle — qui ont eu affaire à l'administration des travaux publics du canton de Vaud, connaissaient la figure respectable et bonne, la courtoisie excessive et l'inépuisable bienveillance de ce digne fonctionnaire.

Son visage très rose couronné de cheveux blancs, ses traits bien vaudois et son esprit plus vaudois encore, esprit large et cultivé d'ailleurs, son parler aimable et sa franche cordialité avaient valu à Louis Gonin de nombreux amis; ils appréciaient tous en lui le bon Suisse, citoyen éclairé et homme de bien.

Les collègues qui, en rangs serrés, lui rendirent les derniers honneurs et tous ses compatriotes regrettent en lui l'ingénieur avisé et prudent, l'excellent et digne ami qu'il savait toujours être pour chacun, et en particulier pour les jeunes.

Né à Lausanne, le 22 décembre 1827, fils d'un notaire et notable de la ville, Louis Gonin avait commencé ses études chez un pharmacien, puis en étant précepteur dans les Grisons; à 22 ans, il était entré à l'Ecole centrale des arts et manufactures; il se plaisait à raconter ses premiers voyages à Paris, en diligence, et était demeuré très attaché aux souvenirs et aux traditions de son école; il assistait régulièrement aux réunions des anciens „Centraux“ suisses.

Sorti de l'Ecole centrale en 1852, il débuta à Metz, puis à Lausanne, dans les premiers travaux de chemins de fer.

Le 1^{er} juillet 1854, il entra au service de l'Etat de Vaud et lui demeura fidèlement attaché durant plus de 44 ans, car malgré son âge avancé il était encore en activité le jour de sa mort.

Tout d'abord intérimaire, il fut nommé ingénieur cantonal en 1861; il occupa donc ces fonctions sans interruption pendant 37 ans, avec distinction.

Le *Mémorial des travaux publics du canton de Vaud*, riche volume publié sous sa direction en 1896, en vue de l'Exposition nationale de Genève où il obtint la médaille d'or, montre combien l'activité de Louis Gonin fut utile et intelligente.

Nombreuses furent les routes qu'il construisit ou améliora, nombreux les ponts qu'il jeta, nombreuses et plus importantes encore les corrections de cours d'eau qu'il eut à diriger.

Nous rappellerons les plus difficiles, l'assainissement de la plaine de l'Orbe, les corrections de la Veveyse, de la Gryonne et de la Broye, la participation du canton de Vaud à la correction des eaux du Jura et sa légendaire dispute avec Genève au sujet du niveau du lac Léman; si Vaud n'y eut pas constamment l'avantage, du moins les bons procédés de Louis Gonin contribuèrent-ils à une entente loyale.

Les routes qu'il traça et ouvrit à la circulation témoignent du grand souci qu'eut toujours Louis Gonin de bien faire ce qu'il faisait et en particulier de ne jamais gêner le pays, mais de l'orner ou de faire valoir les paysages quand c'était possible. Citons en comme exemples la route dite de „la Corniche“ du Léman (Chexbres-Cully), le „boulevard des Alpes“ (Ormons-Gryon-Lavey) et les corrections de tracé qu'il réalisa un peu partout, dont quelques unes furent de véritables embellissements.

C'est dans ce domaine en particulier que furent érigés une série de beaux ponts, en pierre et en métal, qui lui font honneur: les plus remarquables sont ceux de la Chandellard, près Lausanne, et de la Tine, près Château-d'Oex.

Louis Gonin avait une prédilection marquée pour les ponts en arc et s'entêtait parfois dans ses vues esthétiques, jamais cependant jusqu'à l'opiniâtreté ou à la prodigalité.

Il savait qu'on ne bénit pas longtemps l'ingénieur dont le seul souci est l'économie, tandis qu'on respecte même après leur mort ceux qui cherchent avant tout à bien faire. Grâce à sa longue expérience, à son autorité établie et à sa connaissance des hommes, il s'était formé un trophée de principes solides et précieux dont il ne se départissait pas; mais à côté de cela il était relativement jeune d'esprit, aimant, recherchant les jeunes et encourageant les innovations.

C'est ainsi qu'il fit construire un des premiers ponts en béton de ciment de notre pays (pont de l'Arabie, à Vevey, 18 m, 1874) et les premiers ponts en béton de ciment armé (pont de la Maladière, à Lausanne, 15 m, 1897).

¹⁾ v. Bauzeitung vol. XXXII p. 206.

On n'ignore pas que le chemin de fer funiculaire Lausanne-Ouchy est l'un des plus anciens de l'Europe; bien que ses projets à lui n'aient pas prévalu (Gonin voulait le tube pneumatique à air comprimé, dont il s'était appliqué à perfectionner certains détails), il est incontestable que Louis Gonin fut l'un des promoteurs de cette voie de communication d'un genre nouveau et de l'adduction à Lausanne des eaux du lac de Bret, qui y rendent encore de si grands services. Plus tard, il fut l'un des plus chauds partisans de l'établissement des tramways électriques de Lausanne et notamment de la ligne à forte rampe (13%) qui monte à son quartier, celui de la Pontaise ou des casernes. Ce quartier fut aussi le seul de Lausanne où l'on put, grâce à Louis Gonin, réaliser, il y a une trentaine d'années déjà, un commencement de plan d'alignement; moins heureux, d'autres points de la ville et des mieux situés, s'enlaidissent encore aujourd'hui dans l'anarchie la plus complète, toute méthode, tout plan d'alignement faisant défaut.

Louis Gonin fut constamment dévoué aux intérêts de sa ville natale et siégea pendant 37 ans au Conseil communal de Lausanne.

Fondateur de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes, dont il fut longtemps le président, puis le président honoraire, Louis Gonin n'était ni chauvin, ni étroit. Loin de craindre le contact de ses confédérés, il entretenait des relations d'amitié avec les de Salis, les Bürkli, les Legler, les Pestalozzi, et le prix qu'il attachait à leurs conseils, l'estime qu'il inspirait à tous prouvent bien qu'il avait l'esprit ouvert et le cœur large.

Sa vie, semée d'épreuves, se termina d'une façon inattendue, car Louis Gonin, ayant encore travaillé le matin, et consacré l'après-midi à l'arbre de Noël des amis de son quartier, est mort debout, presque sans souffrance, emporté brusquement par une congestion pulmonaire, après son souper, le soir d'un beau dimanche d'hiver, serein et utilement employé comme toute sa longue vie.

Il était prêt d'ailleurs à s'en aller et aimait à le dire, en chrétien convaincu qu'il était; brave et digne homme, citoyen dévoué, administrateur habile et intègre, il laisse à tous ceux qui l'ont connu des souvenirs d'affection et de respect, et sa vie doit être citée en exemple aux jeunes. E.

Der Wettbewerb für drei Strassenbrücken über das Flonthal in Lausanne.

II.

Brücke Chauderon-Montbenon.

Angekaufte Projekte. Es wurden noch zwei, in Fig. 4 und 5 dargestellte Projekte angekauft, welche als Grundlage für weitere Studien dienen können.

Das erstere: „La cible“ von *Bosshard & Cie.* in Näfels und *Regamey & Meyer*, Arch. in Lausanne, hat eisernen Ueberbau, der aus nur zwei seitlichen Hauptträgern mit je sieben Öffnungen auf getrennten Pfeilerstellungen besteht. Dem Anschein nach bilden die Hauptträger Fachwerkbogen mit geraden Obergurtungen, in Wirklichkeit bestehen sie aus kontinuierlichen Balkenträgern mit veränderlicher Höhe. Das durchgearbeitete Projekt zeigt ungleiche Öffnungen von $23,75 + 38,30 + 23,75 + 23,10 + 23,75 + 38,30 + 23,75 = 194,6$ m, doch bemerkt der Bericht, dass auch die Anordnung von sechs gleichen Öffnungen und zwar zu ungefähr den gleichen Kosten möglich und ausführbar wäre. Das Preisgericht bedauert lebhaft, dass diese ästhetisch günstigere Lösung nicht näher studiert wurde.

In der ganzen Reihe der eingegangenen Projekte fehlt gerade das seiner Ansicht nach wünschenswerteste, nämlich die gründliche Studie eines kontinuierlichen Trägers mit bogenförmig wechselnder Höhe und etwa fünf bis sechs Öffnungen in ästhetisch richtiger Anordnung; eine Lösung, die auch in ökonomischer Hinsicht wahrscheinlich am ehesten hätte befriedigen können. Die Furcht vor lokalen Pfeiler-

senkungen und deren Folgen auf Zusatzbeanspruchungen des Eisenwerkes, welche z. T. die Verfasser der Projekte mit Kragträgern geleitet hat, scheint in der That etwas zu weitgehend; mit häufigen Nivellementen während der Zeit voraussichtlich eintretender Pfeilerstellungen, und nachstellbaren Auflagern, kann man dem Einfluss von den ja normaler Weise, d. h. bei guter Pfeilerfundation nur geringen Höhenänderungen begegnen, und die Nachteile der vielen Gelenke vermeiden, deren Anzahl in den bezüglichen Projekten bis auf vierzig ansteigt.

Die bedeutende Entfernung der Hauptträger dieses angekauften Projektes — 13 m von Achse zu Achse der Träger — bedingt natürlich kräftige Querträger. Trotzdem stellt es sich in der Hauptsache, infolge der Ersparnisse an Mauerwerk und der zum Teil etwas zu knapp bemessenen Fundationen nach den behördlichen Berechnungen nur auf 881 274 Fr.; Eisenbedarf 961 t.

Das zweite der angekauften Projekte: „*Sidérilithe*“ von Ingenieur *S. de Mollins* in Lausanne (Fig. 5) zeigt neun Stichtbogen aus mit Eisen armiertem Beton nach Bauweise Hennebique. Die sieben mittleren Öffnungen sind gleich und haben je 24 m Weite; auf Seite Chauderon ist eine achte zu 16 m für den Durchgang der „rue des Jumelles“ angefügt und auf Seite Montbenon aus Gründen der Symmetrie eine gleiche nur angedeutet. Die Bogen bestehen je aus sieben Rippen von 30 cm Dicke in Entfernungen von 2,47 m von Achse zu Achse, oben durch armierte Betonplatten verbunden, auf welchen unmittelbar die Chausserie aufliegt; die Gehstege sind nach aussen um 1,40 m vorgekragt. Die Pfeiler sind als hohle Kasten ausgebildet und ebenfalls mit Eisen armiert.

Vor der Ausfüllung des Geländes müssten die sehr flachen Bogen auf den hohen Pfeilern einen eigentümlichen Anblick gewähren, nach der Auffüllung dagegen dürfte das Bauwerk zweifellos einen befriedigenden Eindruck machen. Die Kosten desselben würden sich nach der Berechnung des städtischen Bauamtes auf 878 200 Fr. stellen.

Um allfällige Bedenken bezüglich der beigegebenen Berechnungen zu beseitigen, bezw. um letztere auf ihre Richtigkeit untersuchen zu können, anbietet der Unternehmer die Herstellung einer Bogenrippe von 24 m Weite mit zugehörigem Teil der Abdeckplatte — beide bilden in der Form eines einfachen T ein Element der Tragkonstruktion von $\frac{1}{7}$ der Breite der ganzen Brücke — auf seine Kosten.

Trotzdem verhält sich das Preisgericht ablehnend gegen den Gedanken der Ausführung eines so bedeutenden Objektes nach einem Verfahren, das sich für kleinere Bauten schon vielfach bewährt, für welches man aber hinsichtlich des Verhaltens in einer späteren Zukunft noch keine Erfahrungen hat sammeln können. Wenn solche einmal vorhanden sein werden, so darf man an die Ausführung grosser monumentaler Bauten nach Bauweise Hennebique denken, vorher schiene es nicht ratsam. Aber auch dann noch würde es kaum gerechtfertigt sein, den armierten Beton überall zu verwenden, wie es hier vorgesehen ist; so z. B. würden volle oder dickwandige hohle Pfeiler aus gewöhnlichem Mauerwerk nicht teurer kommen und grösseres Zutrauen erwecken als die projektierten von 0,3 m Wanddicke.

Ueberhaupt aber wird der natürliche Stein dem künstlichen in Bezug auf den äusseren monumentalen Eindruck wohl immer überlegen bleiben und daher auch das richtige Material sein, wenn es sich um den Bau einer schönen Brücke im Innern einer Stadt handelt, und sobald irgend eine Art Stein als Baumaterial in Frage kommen kann.

Dass aber auch hier der natürliche Stein bezüglich der Kosten mit dem Eisen wirklich in Wettbewerb treten kann, scheint ein anderes, nicht ausgezeichnetes Projekt darzutun, das wir aus der Zahl der übrigen noch kurz hervorheben wollen. Es hat zum Motto: „Vive la pierre“, und käme nach der Berechnung der Stadt nur auf 725 600 Fr. zu stehen. Erstens ist aber die Brückentafel um 1 m zu schmal gehalten, andererseits leidet es an weitem Mängeln,



LOUIS GONIN,

Ingénieur en chef des ponts et chaussées du canton de Vaud.
Président honoraire de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.
Né le 22 décembre 1827. — Décédé le 18 décembre 1898.