

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **16/17 (1882)**

Heft 17

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Aufmerksamkeit studirt hat, wünscht gewiss, dass ihm diese Aufgabe recht bald gestellt werden und er endlich den so wohlverdienten Lohn für seine mit so bewundernswerther Ausdauer und Energie durchgeführten Arbeiten finden möge und *dass nicht erst in späterer Zeit Andere da ernten, wo Riggenbach gesäet hat.*“

Ein derartiger Ausspruch in einem sonst ganz trocken redigirten statistischen Werke ist etwas ganz Aussergewöhnliches. Zu bedauern ist nur, dass er erst jetzt auf diesem Wege zu Stande gekommen ist und dass die frühern und mehrfachen Anregungen zur eingehenden Behandlung der Zahnradbahnfrage so lange fruchtlos geblieben sind. Wenn übrigens diese Erklärung nur in jenem dickleibigen, doch nur für Fachkreise bestimmten Berichte stehen bleibt, so findet auch sie nicht jene Verbreitung, welche sie für sich allein und besonders in der Schweiz erhalten sollte; erhalten sollte der Sache wegen, die in ihr eine nur zu lange ausgebliebene Anerkennung und Förderung findet, aber auch unseres Landsmannes Riggenbach wegen, dessen genialer Conception endlich auch von dieser Seite ein wohlverworbener Kranz gewunden wird.

Darum möge die „Eisenbahn“ jenes Votum in ihre Spalten aufnehmen und möge es durch sie Eingang in andere schweizerische Blätter finden.

Wien, October 1882.

A. Thommen, Ing.

Revue.

Société des carrières de St-Triphon et Collombey. — Sous ce titre s'est fondée, il y a une année environ et sans grand bruit, une société anonyme au capital de 400 000 fr., dont le siège social est à Ollon.

Le but de cette société est l'exploitation des carrières de marbre noir de St-Triphon, de marbre gris-rose de Collombey et enfin des granits de Monthey.

Les carrières de St-Triphon situées dans la plaine du Rhône à 15 km de l'extrémité orientale du lac de Genève, sont reliées à la gare du même nom par un embranchement à voie normale qui permet d'aller charger les wagons dans la carrière même.

Elles sont formées d'un calcaire noir, compacte, disposé en couches presque horizontales, qui appartient au Lias inférieur; il doit sa coloration noire aux matières organiques (bitumineuses) qu'il renferme. Sa densité est de 2,74 (2740 kg par m³).

Ces carrières sont exploitées depuis plusieurs siècles, on trouve les marbres de St-Triphon dans les soubassements des cathédrales de Berne et de Lausanne. En 1859 ils ont fait l'objet d'un rapport remarquable de M. Lalanne, inspecteur général des ponts et chaussées de France, membre de l'Institut et alors ingénieur en chef du chemin de fer de l'Ouest-Suisse. Il en relevait les excellentes qualités et en conseillait l'emploi en France. Déjà à cette époque, en 1859, les carrières produisaient d'après ce rapport trois à quatre milles mètres cubes par an; ce chiffre a plus que doublé depuis l'ouverture des chemins de fer qui les desservent.

Les carrières de St-Triphon avaient été jusqu'à présent entre les mains de différents propriétaires qui se faisaient une concurrence fâcheuse tant au point de vue des prix de vente qu'à celui de la main-d'œuvre qu'ils payaient à leurs ouvriers. Cette concurrence ne les a toutefois pas empêchés de prospérer et l'exploitation des carrières a été la source de plus d'une fortune actuellement florissante.

La nouvelle société a acquis, dans de bonnes conditions, toutes les carrières de marbre noir en exploitation à St-Triphon. Il est à peine nécessaire de faire ressortir tous les avantages de ce groupement, citons seulement les facilités et l'économie dans l'exploitation et le relèvement des prix de vente, ce dernier fait découlant forcément de l'absence de concurrence.

Les marbres de St-Triphon sont trop connus pour qu'il soit nécessaire de faire de la réclame en leur faveur; on peut affirmer qu'ils se trouvent dans toutes les constructions sur le littoral du lac Léman, comme pierre de construction ou comme pierre de marbrerie. En Suisse, le marbre noir de St-Triphon est utilisé dans toutes les grandes villes comme Berne, Bâle, Zurich, citons: à Zurich la gare et le Centralhof, à Winterthour l'hôtel de ville et la poste, à Schaffhouse la gare, à Bâle divers bâtiments à la Gerbergasse et à la rue

franche, à Berne les nouveaux musées et le pont du Kirchenfeld, à Genève la gare, l'église de Notre Dame, l'Hôtel National etc. etc.

Cette pierre commence à être appréciée également en France et pourra trouver dans ce pays un débouché important. Le marbre gris-rose de Collombey est moins répandu que le marbre de St-Triphon, il est cependant très employé à Genève et dans le canton de Vaud. Quant au granit, son usage s'étend chaque jour davantage; cette pierre a sa place bien marquée et en certains cas ne peut être remplacée.

L'exploitation de ces différentes carrières est des plus faciles, elle se fait à ciel ouvert et avec peu de frais. A St-Triphon, les carrières principales sont reliées par une voie ferrée à la ligne de la Suisse Occidentale.

Pendant la première année de son existence, la Société des carrières a eu constamment ses chantiers en pleine activité. Elle a fait des livraisons considérables pour le Palais fédéral de justice, actuellement en construction à Lausanne, pour le pont du Kirchenfeld à Berne, et pour de nombreux bâtiments à Genève, Zurich, Bâle, etc. C'est également dans les carrières de la Société qu'a été taillé le splendide sarcophage en marbre noir qui sert de tombeau à Mariette Bey et qui se trouve aujourd'hui au bord du Nil, à Boulak.

La Société des carrières n'a pas encore fait l'émission publique des 800 actions composant son capital social, mais il est probable qu'elle ne tardera pas à avoir lieu.

An unsere Leser. Wegen andauernden Raummangels mussten zu unserem Bedauern nochmals verschoben werden: Der Artikel des Herrn Maschinenmeister Weyermann in Biel über die Einführung des Systems der Secundärzüge auf Normalbahnen; die Mittheilungen über die Berner Conferenz betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen; der Schluss der Berichterstattung über die XIV. Generalversammlung der G. e. P., sowie verschiedene kleinere Mittheilungen.

Die Redaction der „Eisenbahn“.

Redaction: A. WALDNER,
Claridenstrasse Nr. 30, Zürich.

Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.**

Stellenvermittlung.

Gesucht:

On cherche un ingénieur disposé à s'intéresser et à diriger une mine de cuivre dans la Haute Italie. (309)

Für circa zwei Monate zur Vollendung von Katasterplänen und Längenprofilen, sowie Anfertigung von Copien derselben ein guter Zeichner. (310)

Auskunft ertheilt:

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Culmann-Denkmal und -Stiftung.

Uebertrag von Nr. 12 Fr. 6401,30

Bei Unterzeichnetem sind ferner eingegangen: Von den HH. Stodola, A. Lipto Sz. Miklos (Ungarn) 21,15 Fr.; durch Herrn Max Lyon von den HH. Claraz und Champseix in Paris je 10 Fr., zusammen 20 Fr.; ferner von den HH. G. Autran in Genf 50 Fr.; J. B. Cantacuzene, C. Simtion, J. v. Puscariu, N. Cutaride und S. A. Tacorian in Bucarest je 20 Fr., zusammen 100 Fr., letztere fünf Beiträge durch Herrn Cantacuzene eingesandt; durch Vermittelung des Herrn Waldner von den HH. Ing. Beels in Chicago 12,70 Fr., Ing. Wessel in Stockholm 104 Fr. und Architect Ray in Budapest 5 Fr.; durch Vermittelung des Herrn Prof. Ritter von den HH. Professoren Brandt, Reuleaux und Winkler in Berlin je 10 Mark, zusammen 30 Mark oder 36,90 Fr. Zusammen „ 349,75

Total Fr. 6751,05

Der Quästor: R. Moser.

Während des Jahresfestes der G. e. P. sind folgende Gegenstände, die ohne Zweifel Festtheilnehmern gehörten, gefunden worden: Ein Zirkel von weissem Metall (in der Trattoria Biaggi in Lugano); ein kleines Necessaire (auf dem Dampfschiff auf dem Lago Maggiore). Verwechselt wurde im Zug zwischen Bellinzona und Magadino: Ein braunseidener Regenschirm mit knorrigem Stock gegen einen ähnlichen mit Hackengriff. Reclamationen nimmt entgegen: F. Bezzola, Adjunct des Maschinenmeisters der G. B. in Bellinzona.