Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **72 (1946)**

Heft 10

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

72e année 11 mai 1946 N° 10

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ABONNEMENTS :
Suisse : 1 an, 17 francs
Etranger : 20 francs
Pour sociétaires :
Suisse : 1 an, 14 francs
Etranger : 17 francs
Prix du numéro :
75 centimes
Pour les abonnements s'adresser à la librairie F. Rouge & Cie, à Lausanne.

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président : R. Neeser, ingénieur, à Genève ; Vice-président : G. Epitaux, architecte, à Lausanne ; secrétaire : J. Calame, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg :* MM. L. Hertling, architecte ; P. Joye, professeur ; *Vaud :* MM. F. Chenaux, ingénieur ; E. Elskes, ingénieur ; † E. Jost, architecte ; A. Paris, ingénieur ; Ch. Thévenaz, architecte ; *Genève :* MM. L. Archinard, ingénieur ; E. Martin, architecte ; E. Odier, architecte ; *Neuchâtel :* MM. J. Béguin, architecte ; R. Guye, ingénieur ; A. Méan, ingénieur ; *Valais :* M. J. Dubuis, ingénieur ; A. de Kalbermatten, architecte.

Rédaction : D. Bonnard, ingénieur, Case postale Chauderon 475, Lausanne.

Publicité :
TARIF DES ANNONCES
Le millimètre (larg. 47 mm.) 20 cts.
Tarif spécial pour fractions de pages.
En plus 20 % de majoration de guerre
Rabais pour annonces répétées.
ANNONCES-SUISSES S.A.
5, rue Centrale
LAUSANNE
& Succursales.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE
A. Stucky, ingénieur, président ; M. Bridel ; G. Epitaux, architecte ; R. Neeser, ingénieur.

SOMMAIRE : *Le pont-rail de la Jonction à Genève,* par J. Bauty, ingénieur au bureau des ponts de la Direction générale des C. F. F., et J.-P. Colomb, ingénieur, directeur des travaux. — *Nouvelles locomotives légères pour trains directs des Chemins de fer fédéraux.* — *Société vaudoise des ingénieurs et des architectes : Rapport du président sur l'exercice 1945.* — Bibliographie. — Communiqué : *IIIe Congrès des urbanistes suisses.* — Carnet des concours : *Rectification.* — Service de placement.

Le pont-rail de la Jonction à Genève

par J. BAUTY, ingénieur au bureau des ponts de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux, et J.-P. COLOMB, ingénieur, directeur des travaux du consortium S. A. Conrad Zschokke et entreprises réunies Pulfer-Olivet, de Genève.

Les calculs et les plans du projet d'exécution du pont de la Jonction ont été élaborés par les ingénieurs du Bureau des ponts de la Direction générale des C. F. F. à Berne, sous la direction de M. Bühler, *ingénieur en chef, et de* M. Frölich, *ingénieur, chef de section.*

La surveillance locale des travaux a été assurée par le Bureau de construction C. F. F. de Genève, sous la conduite de M. Petitat, *ingénieur, chef de bureau, et sous la direction de* M. Jaton, *ingénieur en chef à la Direction du Ier Arrondissement C. F. F. de Lausanne.*

La construction de l'ouvrage a été adjugée par la Direction générale des C. F. F., par voie de soumission publique, en deux lots, aux entreprises suivantes :

Le premier lot, comprenant la culée de la rive droite, a été confié aux Entreprises réunies, H. & F. Pulfer et Victor Olivet S. A. *Le deuxième lot, embrassant l'ensemble de l'ouvrage, a été exécuté par un consortium composé des entreprises ci-dessus désignées et de la* S. A. Conrad Zschokke, *qui assuma la direction des travaux.*

*L'étude et l'exécution des cintres ont été faites par l'*Entreprise Locher & Cie *de Zurich.*

Les mesures de contrôle de la mise en charge des voûtes et les essais de réception ont été faits par le personnel technique des C. F. F. avec la collaboration des Entreprises sous le contrôle de M. Meyer, *ingénieur, deuxième chef de section à la Direction générale des C. F. F., avec les instruments de mesure de la Section des ponts.*

1. Introduction.

La ligne de raccordement de la gare de Cornavin à la future gare de la Praille traverse le Rhône et l'Arve réunis, à la Jonction, sur un viaduc dont les C. F. F. viennent d'achever la construction.

L'histoire de la ligne de raccordement des deux gares genevoises de Cornavin et des Eaux-Vives, en passant par celle de la Praille, est bien connue [1]. Elle remonte au début des chemins de fer dans le pays de Genève et à la convention du 7 mai 1912, qui fixait le commencement des travaux au 1er janvier 1918 et stipulait que les frais d'établissement de cette ligne seraient supportés à parts égales par la Confédération, le canton de Genève et les C. F. F.

On se rappelle que le tracé de la ligne partait d'une gare centrale en cul-de-sac prévue à Beaulieu, au nord-est de Cornavin, pour franchir le Rhône à l'emplacement actuel du pont Butin. Lorsqu'il fut décidé de reconstruire la gare de Cornavin sur son emplacement actuel, le détour du raccordement par le pont Butin n'offrait plus aucun avantage, aussi la préférence fut-elle donnée à un tracé, plus court d'environ deux kilomètres, passant à la Jonction.

La nouvelle ligne quitte celle de Genève-La Plaine au quartier de Saint-Jean, traverse un tunnel du même

[1] Voir *Bulletin technique* du 14 juin 1941, p. 139.