

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **27/28 (1896)**

Heft 18

PDF erstellt am: **07.08.2024**

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

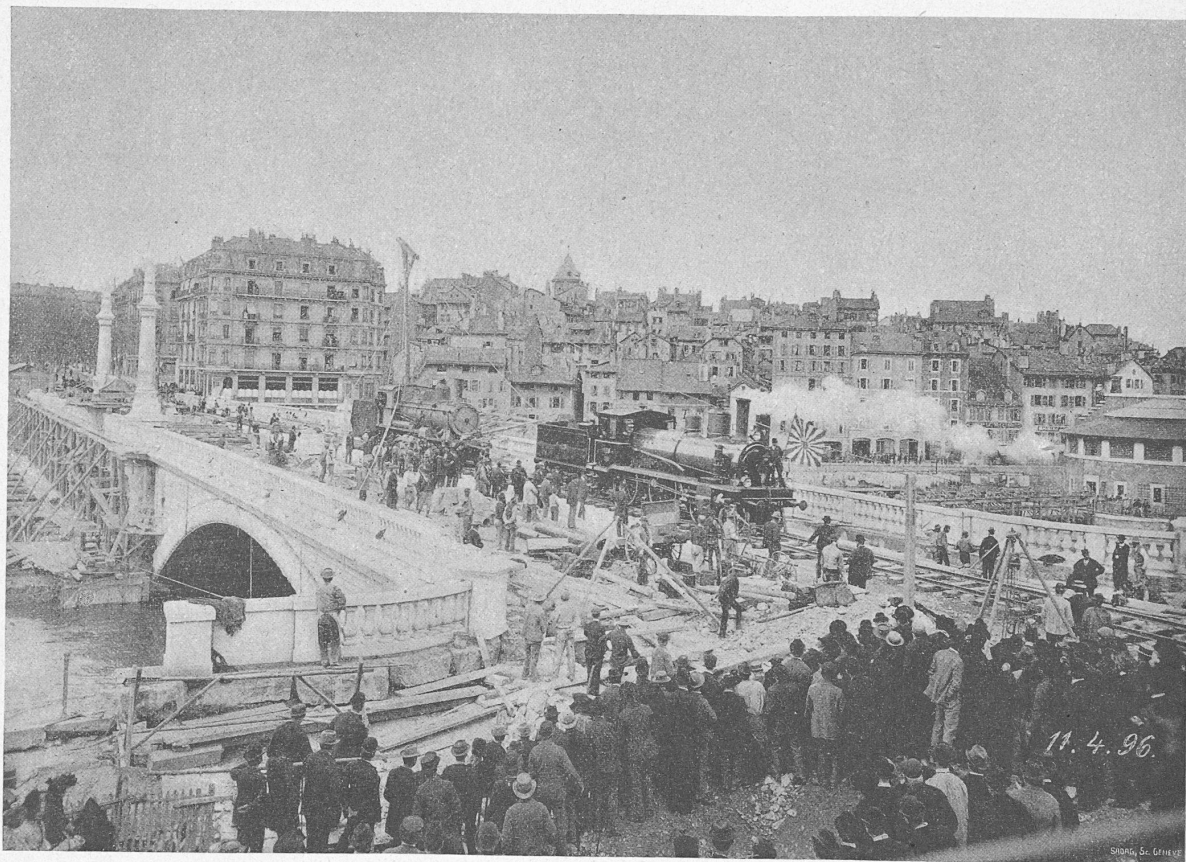
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Transport de deux locomotives à voie normale de la gare de Genève à l'Exposition. — Der Umbau des Bahnhofes Zürich. Bericht der vom Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein mit dem Studium der Bahnhoffrage beauftragten Special-Kommission an den Vorstand des Vereins. — Miscellanea: Röntgen-Strahlen. Die Grösse der Nebenspan-

nungen. Beleuchtung von Eisenbahnwagen mit Acetylgas. Ausstellungen. Bauwesen in Zürich. Bauwesen in Chur. — Konkurrenzen: Rathaus in Duisburg. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemal. Polytechniker: Stellenvermittlung. Generalversammlung. XXVII. Adressverzeichnis.



Nach einer Photographie von Emil Pricam in Genf.

Aetzung der Société des Arts graphiques in Genf.

Transport de deux locomotives à voie normale de la gare de Genève à l'Exposition.

Un train de grosses locomotives, et des plus lourdes, circulant dans les rues d'une ville, longeant les trottoirs des boulevards et traversant les ponts, est un spectacle assez rare de nos jours. Les habitants de Genève ont pu le contempler à leur aise du 10 au 14 avril, journées consacrées au transport, de la gare de Cornavin à l'Exposition nationale, des deux machines à grande vitesse que la fabrique de locomotives de Winterthur vient de livrer aux compagnies du Gothard et du Jura-Simplon, et que celles-ci exposent dans la halle des machines.

Le train se composait de la locomotive No. 126 du Jura-Simplon, en pression, et de la locomotive No. 202 du Gothard, partiellement démontée (ces machines ont été décrites dans notre journal; v. No. 22 vol. XX et No. 25 vol. XXIV).

Il circulait sur une voie volante, de 250 m de long, en moyenne, greffée, à l'origine, sur les rails du P. L. M., et qu'on enlevait derrière le train pour la remonter en avant. Cette voie était simplement posée sur la chaussée et réglée à l'aide de coins en bois; elle se composait de panneaux tout montés, de 6 m de long, avec six traverses en bois tendre, panneaux qu'une vingtaine d'hommes levaient sans difficulté, et que des vagonnets Decauville, ou ceux des chemins de fer à voie étroite, transportaient au fur et à mesure de l'arrière à l'avant.

Chaque fois qu'il atteignait l'extrémité de la voie volante, le train y stationnait jusqu'à l'achèvement d'un

nouveau tronçon; il a parcouru ainsi, en une vingtaine d'étapes successives les 2 1/2 km environ qui séparent la gare de Cornavin de la halle des machines de l'Exposition, en passant par le boulevard James Fazy, le pont de la Coulouvrenière, le boulevard de Plainpalais, l'avenue de Lancy, Plainpalais et le boulevard des Casernes.

Les étapes ont été en moyenne de 130 m environ, et chaque manoeuvre a duré 2 1/2 heures, au moins, dans les parties en alignement, et 6 heures au maximum, dans les courbes; le transport a été contrarié par le mauvais temps des 12, 13 et 14 avril; en outre, une série de rebroussements, vers l'église de Plainpalais, a pris une journée entière à elle seule.

Le maximum de vitesse a été atteint sur le boulevard de Plainpalais, à raison de 2 1/2 heures par étape, parce qu'on pouvait y utiliser la voie étroite au lieu du Decauville.

Les travaux ont été dirigés personnellement par M. Duboux, ingénieur, principal, assisté de M. Paschoud, ingénieur de section à la compagnie Jura-Simplon. Notre image représente l'épisode le plus intéressant du trajet, à savoir le moment — samedi 11 avril, à 2 heures après-midi — où les deux machines, accouplées de manière à occuper une longueur de 40 m environ (ouverture des grandes arches), ont franchi le Rhône sur le grand pont neuf en béton que la ville de Genève vient d'achever à la Coulouvrenière (v. No. 14 vol. XXVII), donnant ainsi, en quelque sorte, le baptême du feu à ce bel ouvrage.

Le nouveau pont avait beau être très-massif, avoir été construit avec soin, examiné, essayé à deux reprises déjà, et avec succès: le public, aujourd'hui sceptique à l'endroit des ponts, attendait avec une défiance mêlée