

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 9/10 (1887)
Heft: 27

Inhaltsverzeichnis

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: 15.02.2026

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

INHALT: Ein Besuch in den Werkstätten von Decauville-Ainé in Petit-Bourg. — Die Leistungen der electrischen Arbeitsübertragung von Kriegstetten nach Solothurn. — Explosion de gaz à l'usine hydraulique de Fribourg. — Miscellanea: Drahtseilbahn vom Kolbenhof auf

den Uetliberg bei Zürich. Drahtseilbahn Ecluse-Plan in Neuenburg. Eine wichtige Neuerung in der Vertheilung electrischer Ströme. — Concurrenzen: Logengebäude in Hamburg. Kriegerdenkmal in Essen. — Necrologie: † Max Walther. — Vereinsnachrichten.

Abonnements-Einladung.

Auf den mit dem 7. Januar 1888 beginnenden VI. Jahrgang der „Schweizerischen Bauzeitung“ kann bei allen Postämtern der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs und Frankreichs, ferner bei sämtlichen Buchhandlungen, sowie auch bei HH. **Meyer & Zeller in Zürich** und bei dem Unterzeichneten zum Preise von 20 Fr. für die Schweiz und 25 Fr. für das Ausland abonniert werden. Mitglieder des schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins oder der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker geniessen das Vorrecht des auf 16 Fr. bzw. 18 Fr. (für Auswärtige) ermässigten Abonnementspreises, sofern sie ihre Abonnementserklärung einsenden an den

Zürich, den 31. December 1887.

Herausgeber der Schweizerischen Bauzeitung:

A. Waldner, Ingenieur

32 Brandschenkestrasse (Selnau), Zürich.

Ein Besuch in den Werkstätten von Decauville-Ainé in Petit-Bourg.

(Seine-et-Oise, Frankreich.)

Von den vielen Maschinenfabriken, die ich sowol in Europa, als in America besichtigte, hat mir keine den Eindruck so trefflicher Organisation und so grosser Bedeutung gemacht, wie das merkwürdige Etablissement in Petit-Bourg. Dasselbe steht in seiner Art einzig da, und ein Bericht über dessen Einrichtung wird für Landwirth, Bauunternehmer und Industrielle überhaupt gewiss von Interesse sein.

Das Geschäft gehört den drei Brüdern Decauville: der älteste ist der eigentliche Chef des Hauses und besorgt die commerciale Leitung, der zweite reist für das Geschäft und erwirbt sich durch seine grosse Liebenswürdigkeit namentlich auch den Dank der vielen Fremden, welche jeden Dienstag und Freitag freien Zutritt in Petit-Bourg haben, und welche er als Cicerone auf ihrem Rundgang zu begleiten pflegt; der dritte ist Ingenieur und beaufsichtigt die Werkstätten. Der Vater dieser drei bevorzugten Männer, aus alter, adeliger Familie stammend, war schon ein sehr reicher Mann und Besitzer der grossen Ländereien, auf deren Areal die Fabriken seiner Söhne jetzt stehen. Das grosse Grundstück stösst einerseits an die Seine, anderseits an eine Hügelkette, an deren Fusse die Hauptbahn von Paris nach Lyon sich hinzieht. Der ganze Complex bildet eine schöne Ebene von 7 km Länge in reizendster Lage und ist etwa 40 km von Paris entfernt.

Hier betrieb der Vater Decauville als reicher Landedelman die Landwirthschaft in grossartigem Massstab und zwar pflegte er namentlich die Cultur der Runkelrüben, welche zur Zuckerrabrication benutzt wurden. Das Einheimen dieser Runkelrüben war mit grossen Schwierigkeiten verbunden, zumal der Boden sehr weich ist, und die beladenen Wagen demnach nur sehr schwer zu befördern waren. Angesichts dieses Uebelstandes kam Decauville's ältester Sohn, der jetzige Chef des Etablissements, auf den Gedanken, kleine tragbare Eisenbahnen zu legen, auf denen die Lastwagen von den Pferden mit leichter Mühe befördert werden konnten. Der erste Versuch einer solchen Pferdebahn gelang so vorzüglich, dass der einsichtsvolle Erfinder sogleich den Plan in's Auge fasste, solche tragbare Bahnen für den landwirthschaftlichen Betrieb und namentlich für die grossen Plantagen in den Colonien herzustellen und zwar

mit Einschluss der dazu gehörigen Wagen für alle möglichen Bedürfnisse.

Im Jahre 1876 fing er mit 35 Arbeitern an, das Material für solche Bahnen anzufertigen. Der Gedanke fand soviel Anklang und der Artikel einen so riesigen Absatz, dass das Geschäft fortwährend vergrössert werden musste. Heute, nach Verfluss von 11 Jahren, beschäftigt es 800 Arbeiter an 450 Arbeitsmaschinen. In diesen 11 Jahren hat Petit-Bourg für 46 000 000 Fr. an 5 400 verschiedene Abnehmer Arbeit abgeliefert. Das Geschäft hat seine Clienten sozusagen auf dem ganzen Erdenrund; besonders viel hat es geliefert für die englischen Colonien, aber auch nach China, Japan und Australien sind kleine Bahnen von Petit-Bourg abgegangen. Wenn man diese verschiedenen Sendungen zusammensetzen würde, so käme eine Eisenbahnstrecke von 6000 km zu Stande. Das Geschäft ist jetzt so eingerichtet, dass es monatlich 3000 Wagen und 150 km Oberbau zu liefern vermag. Es werden durchschnittlich täglich für 30 000 Fr. Arbeiten facturirt. Selbstverständlich erhielt das Geschäft bei Anlass französischer, auswärtiger und internationaler Industrieausstellungen die höchsten Auszeichnungen (35 goldene Medaillen, 13 Ehrendiplome) und überdies wurden den Chefs von vielen Seiten persönliche Decorationen zu Theil.

Wie schon erwähnt, ist das Terrain des Geschäftes einerseits von der Seine, anderseits von der Eisenbahn begrenzt. Sowol die Einfuhr des Rohmaterials, als die Ausfuhr des fertigen Fabricats geschieht zum grossen Theil zu Wasser, was bedeutende Ersparnisse ausmacht gegenüber dem Eisenbahntransport. Alle Sendungen für überseeische Länder reisen auf der Seine bis nach Havre, wo sie dann von den grossen Transatlantern aufgenommen werden. Da die Werkstätten erst seit wenigen Jahren bestehen, so ist alles nach den neuesten Systemen auf das zweckmässigste eingerichtet. Die Gebäude sind nach dem Shedbau-System mit Oberlicht gegen Norden erstellt, so dass die Sonne selten in das Geschäft scheint. Die Haupthalle bedeckt eine Fläche von 18 000 m². Die Rohmaterialien treten an den beiden Enden der Halle ein, und die fertige Waare verlässt dieselbe in der Mitte, sowol gegen die Bahn, als gegen den Fluss zu. Natürlich ist überall im ganzen Geschäft die eigene Erfindung verwendet. Zu jeder Arbeitsmaschine führt ein Geleise, so dass gar nichts getragen werden muss. Und das Hauptgeleise der Paris-Lyon Bahn befindet sich in unmittelbarer Nähe der Geschäftsräume, so