

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	27/28 (1896)
Heft:	18
Artikel:	Transport de deux locomotives à voie normale de la gare de Genève à l'Exposition
Autor:	E.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-82343

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

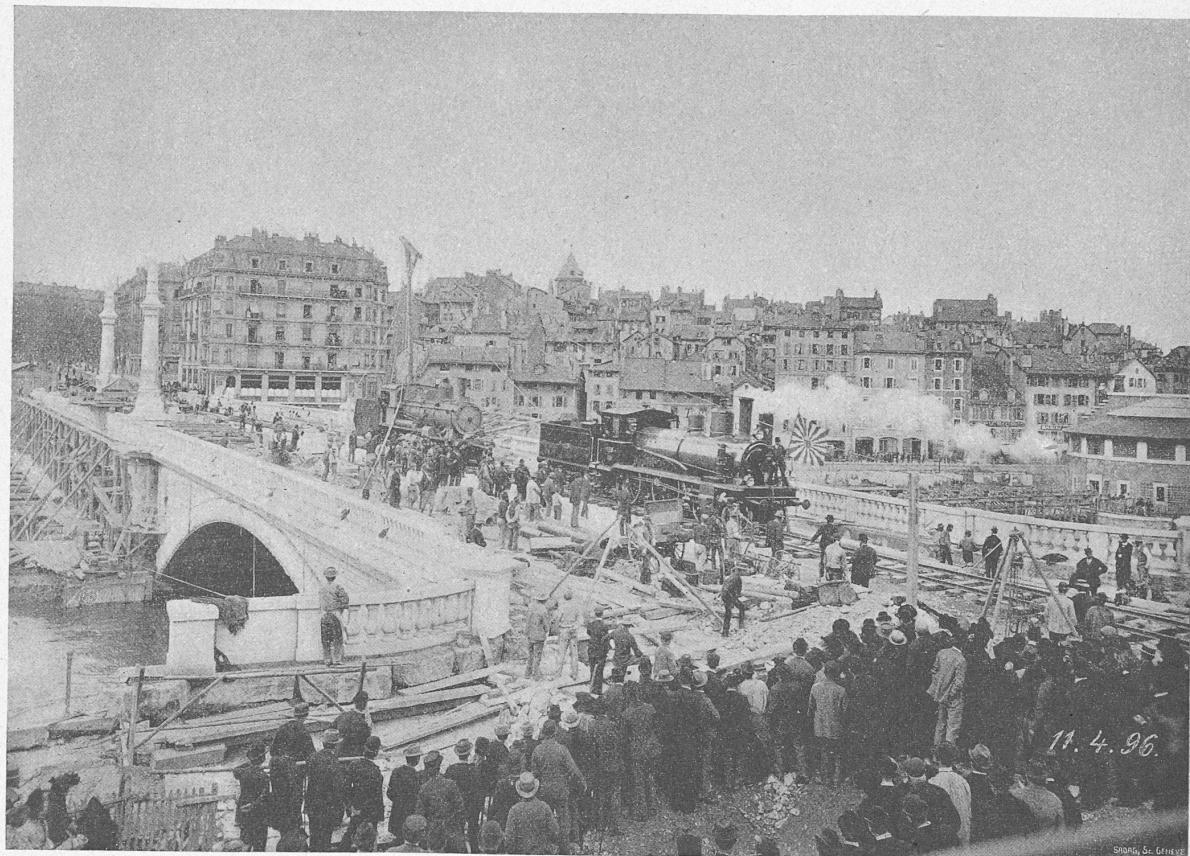
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Acetylengas. 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 wagonnets 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 Coulouvrière, 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 manœuvre 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 Coulouvrière (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

d'ironie, le passage sur le Rhône des deux colosses métalliques, qui pesaient environ 75 tonnes chacun (la locomotive G. B. était partiellement démontée: en service elle pèse plus de cent tonnes).

Comme on pouvait s'y attendre, il n'y a pas eu d'écroulement, ni de fissures; mais encore deux opérateurs émérites, postés l'un à l'amont, l'autre à l'aval, et visant par un temps très-propice aux nivelllements à des mires scellées à la clef des deux bandeaux de l'arche de gauche, n'ont pu y discerner la moindre variation de niveau.

On avait placé sur le devant de la première machine le petit garçon de M. C. Butticaz, directeur des services industriels de la ville de Genève.

C'est grâce à l'indomptable énergie de cet ingénieur que la ville a pu mener à bien un travail aussi considérable, dans des conditions difficiles, en si peu de temps.

Un comparse brandissait à côté de l'enfant le drapeau de Genève et la foule nombreuse, passant du doute à l'enthousiasme, célébrait joyeusement un nouveau triomphe de l'art des ingénieurs.

E.

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.

An den Vorstand des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Sie haben in Ausführung eines bezüglichen Vereinsbeschlusses mit Cirkular vom 14. Dezember 1895 eine Kommission ernannt mit der Aufgabe, die Frage der Umbaute des Zürcher Bahnhofes namentlich in technischer Richtung zu prüfen, dem Vereine über das Resultat ihrer Beratungen in einer nächsten Sitzung Bericht zu erstatten und insbesondere ihr Gutachten über die Frage abzugeben:

Welche Stellung soll der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein in der Bahnhoffrage einnehmen?

Dabei sprachen Sie den Wunsch aus, dass die Kommission ihre Verhandlungen so fördern möge, dass der Gegenstand bis zum 22. Januar vor den Verein gebracht werden könne.

Die Kommission wurde bestellt aus den Herren:

1. Ingenieur *A. Waldner*, als Präsident,
2. Direktor *E. Auer* in Wädenswil,
3. Nordostbahn-Direktor *H. Brack*,
4. Ingenieur *W. Burkhard-Streuli*,
5. Architekt *H. Ernst*,
6. Professor *E. Gerlich*,
7. Stadtbaumeister *G. Gull*,
8. Oberst *P. E. Huber-Werdmüller*,
9. Ingenieur *A. Jegher*,
10. Oberst *Ed. Locher*,
11. Oberingenieur *Robert Moser*,
12. Stadtgenieur *J. Süss*,
13. Professor *C. Zschokke* in Aarau.

Die Genannten haben sich regelmässig an den Arbeiten beteiligt bis auf die Herren Direktor *Brack* und Stadtgenieur *Süss*, welche erklärten, infolge ihrer amtlichen Stellung in derselben nicht mitwirken zu können; immerhin hat Herr Stadtgenieur *Süss* der Kommission bereitwillig die mit Bezug auf sein Gutachten gewünschten weiteren Auskünfte erteilt.

Die Kommission trat am 20. Dezember 1895 erstmals zusammen und erkannte sofort, dass es nicht möglich sein werde, den vom Vorstande des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins gewünschten Termin für ihren Bericht einzuhalten; sie war umso mehr der Meinung, an ihre Ar-

beiten die zu gründlicher Prüfung der massgebenden Gesichtspunkte erforderliche Zeit wenden zu dürfen, als der bei dieser Frage einzuhaltende Instanzenzug eine schnelle Entscheidung von Seite der massgebenden Behörde ausschloss.

So hat die Kommission in acht Gesamtsitzungen und in zahlreichen Sitzungen von Spezialkommissionen, sowie durch Bearbeitung verschiedener Detailfragen durch einzelne ihrer Mitglieder der ihr gestellten Aufgabe gerecht zu werden gesucht und sie beeht sich hiemit, Ihnen über das Ergebnis ihrer Beratungen zu Handen des Vereins Bericht zu erstatten.

Namens der bestellten Kommission:

Zürich, am 1. Mai 1896.

Der Präsident: *A. Waldner*.

Der Aktuar: *A. Jegher*.

* * *

Einleitung.

Als Material für unsere Beratungen lagen uns vor:

1. Der Entwurf der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft für den Umbau des Bahnhofes Zürich vom 5. Februar 1895.

2. Das Gutachten über das Projekt der Nordostbahn, erstattet im Auftrage des Tit. Bauvorstandes der Stadt Zürich, von Prof. *Gerlich*, Oberingenieur *W. Lauter* und Geh. Reg.-Rat *Weiss* vom 18. Mai 1895.

3. Das Gutachten der Kaufmännischen Gesellschaft Zürich im Verein mit der Verkehrskommission über den Umbau des Bahnhofes Zürich vom 30. August 1895.

4. Das Gutachten über das Bahnhofserweiterungsprojekt in Zürich, erstattet im Auftrage des Vorstandes des Bauwesens von *Job. Süss*, Stadtgenieur in Zürich, vom 17. August 1895.

5. Die Vernehmlassung des Stadtrates Zürich über das Projekt der Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich, vom 9. September 1895.

Ferner war es uns möglich, Einsicht in das Bahnhofprojekt zu erhalten, das Herr Oberingenieur *Weiss* s. Z. aufgestellt hatte. Aus früherer Zeit lagen noch einige ältere Projekte über die Umgestaltung des Bahnhofes Zürich vor, unter letztern namentlich noch solche aus den Jahren 1854 und 1874/75.

Im Jahre 1854 handelte es sich um Vereinigung der Nordbahn und der Ostbahn. Hierbei sollte der vor der Stadt zwischen Limmat und Sihl gelegene Bahnhof erweitert bzw. verlegt werden. Die Ingenieure der Bahn verlangten nachdrücklich, dass er näher an den See und in die Stadt gelegt werde und wählten unter mehreren von ihnen aufgestellten Alternativen die Lage zwischen Fröschengraben und Thalacker für den Personenbahnhof, an welchen sich der Güterbahnhof gegen den See anschliessen sollte. Zwei sächsische Eisenbahnfachmänner, die als Experten zugezogen wurden, empfahlen dagegen, ihn an seinem Platze zu belassen und jenseits der Sihl zu vergrössern mit der hauptsächlichsten Begründung, dass ihm nur dort die spätere Entwicklungsfähigkeit gesichert sei.

Im Jahre 1874/75 stand die Einführung der neuen Linien vom rechten und vom linken Seeufer bevor, welcher Anlass die Umbaute des Bahnhofes notwendig erscheinen liess. Das Projekt *Moser*, welches unter Beibehaltung des damals neu erbauten Personenbahnhofes an seiner jetzigen Stelle, den Güterbahnhof als Durchgangsbahnhof gestalten und in das obere Hard mit der Richtung gegen Wiedikon verlegen wollte, wurde sowohl von den beigezogenen Experten, als auch von der Gemeindekommission bekämpft und die unmittelbar darauf hereinbrechenden schlechten Zeiten sind Veranlassung gewesen, dass man sich ohne durchgreifende Remedur mit den bestehenden Verhältnissen weiter zu behelfen suchte und zu den heutigen Zuständen gelangte.

Ausser diesem Material hat uns die städtische Baubehörde in zuvorkommender Weise durch Ueberlassung einer grösseren Anzahl der neuesten Stadtpläne unterstützt und es haben einzelne Mitglieder jeweilen bei Beratung der speciellen Fragen das zu ihrer Verfügung stehende oder