

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 13

Wettbewerbe

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: 14.01.2026

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

Selbstverständlich muss dieser Erfahrung gemäss den Dämmen überall, wo sie nicht eine genügende Höhe über diesem letzten Wasserstande besitzen, diese nun sofort gegeben werden. Nachdem dies aber geschehen sein wird, berechtigt diese Erfahrung zu der Annahme, dass die Rhonecorrection bei Wasserständen, wie sie bisher bekannt sind, Sicherheit gewähre und daher mit derselben insoweit ein vollständiger Erfolg erzielt worden sei.

Der Specialität des Systems, also namentlich den demselben eigenen Traversen zuzuschreibende Nachtheile, auch nur etwa bezüglich des Unterhaltes, haben sich bei diesem Anlasse so wenig wie nach der bisherigen Erfahrung überhaupt gezeigt. Bei gegentheiliger Voraussetzung wurde übersehen, dass diese Einbauten, indem sie sich in einer flachen Böschungslinie bis fast zum niedrigsten Wasserstand neigen, das Wasser nicht wie andere Sporen, sondern gegentheils so wenig beunruhigen, dass, wenn sie von demselben ganz bedeckt sind, ihr Vorhandensein an der Strömung kaum zu bemerken ist.

Das Erforderniss genügender Höhe der Einfassung über den höchsten Wasserständen theilt das Rhonesystem mit allen Einschränkungssystemen und brauchte daher kaum gesagt zu werden, dass mit der beabsichtigten Erhöhung der als zu niedrig erkannten Stellen der Dämme das eben so einfache wie richtige Abhilfsmittel für die daherigen Mängel ergriffen wurde, wenn nicht bisweilen bei kaum weniger klarer Sachlage man sich bemühte, andere Ursachen des Übels und andere Abhilfsmittel zu suchen.

Bedenkt man, dass der Rhonelauf von Brieg bis zum Genfersee 120 Kilometer lang ist und welche unleidlichen Zustände vor der Rhonecorrection hier bestanden, wird man zugeben, dass dieser Erfolg ein grossartiger sei, sowohl bezüglich der Lösung der technischen Aufgabe als der Wohlthat für die betroffenen Gegenden. Die Bevölkerung dieser letzteren erkennt dies auch im vollem Maasse an und zwar, wie sie gerade bei diesem letzten Anlasse wieder bewies, auch werththätig, indem sie nach dem Zeugnisse der dortigen Ingenieure auf den Rhonedämmen ausharrte, wo und so lange es zu Abwendung von Schaden nöthig war.

A. v. S.

Paris.

Exposition universelle de 1878.

La construction des galeries d'exposition du Champ-de-Mars est à peu près terminée. Constructeurs, couvreurs, vitriers, sont à la veille de se retirer. Ils ont déjà quitté les grands vestibules, construits par les maisons *Cail* et *Eiffel*. La Compagnie de *Fives-Lille*, qui s'est chargée de la galerie longeant l'avenue de la *Bourdonnaye*, n'a plus que pour quelques jours de travail. La Compagnie du *Creuzot*, à qui était réservée la galerie bordant l'avenue *Suffren*, bien que moins avancée, ne tardera pas non plus à finir. Les galeries intermédiaires, confiées à MM. *Rigollet*, *Moisant*, *Baudet* et *Roussel*, constructeurs à Paris, sont également sur le point d'être achevées.

Restera à construire la grande entrée monumentale du côté de la Seine, pour laquelle est réservé un espace de 40 mètres. L'ossature métallique est en bonne voie de construction dans les ateliers de la maison *Eiffel*.

Depuis longtemps, les travaux de maçonnerie des quatre pavillons d'angle sont terminés. On vient de dresser dans chacun d'eux, les échafaudages servant au montage des pièces métalliques des dômes. Ces pavillons monteront à la hauteur considérable de 45 mètres au-dessus du sol, et sont d'une construction très légère.

Le dôme central, formant la grande entrée, aura 36 mètres de hauteur; la porte proprement dite: 22 mètres de largeur sur 30 mètres de hauteur jusqu'à la clef.

Quant au palais du *Trocadéro*, qui s'élève en face du Champ-de-Mars, les gros travaux en sont achevés dans leur ensemble, à part quelques moëllons à ajouter aux murailles du pavillon central, ces constructions apparaissent dès maintenant dans toute leur splendeur.

On sait que cet édifice, formé en fer à cheval, aura en son milieu une grande salle de fêtes, réservée aux concerts internationaux, aux réceptions, distributions des récompenses, etc.; les deux ailes qui s'étendent à droite et à gauche en se repliant, compléteront avec leur colonnade extérieure un merveilleux ensemble.

Le mur circulaire du pavillon central a 18 mètres de hauteur. Une galerie-promenoir à deux étages, sépare celui-ci du mur intérieure de la grande salle, ce dernier s'élève à 32 mètres.

La salle même aura 50 mètres de diamètre; elle présentera la forme d'un amphithéâtre pouvant contenir 6 000 personnes.

Le montage de la toiture de cette salle va commencer immédiatement. L'échafaudage qui vient d'y être dressé, sera couronné par un plancher circulaire, sur lequel sera fixé un petit chemin de fer auxiliaire. La disposition de cette voie ferrée, permettra l'accès de tous les points de la construction, au moyen de wagonnets. Trois machines à vapeur activent les quinze grues qui servent au levage des matériaux.

En somme, grande activité au Trocadéro et au Champ-de-Mars.

Les visiteurs qui ne cessent d'affluer, pourront bientôt embrasser d'un coup d'œil, les gigantesques travaux de l'Exposition universelle de 1878.

A. S.

Ausschreibung von Concurrenzen.

Berichtigung.

In letzter Nr. 12 wurde auf Seite 96 aus Versehen des Setzers beim Umbrechen die Unterschrift des Antragstellers der Grundsätze für das Verfahren bei öffentlichen Concurrenzen

F. Walser, Architect

weggelassen, was wir hiemit nachtragen.

Kleinere Mittheilungen.

Cantone.

St. Gallen. Seit Monaten sind bekanntlich die Arbeiten am Rapperswyler Seedamm eingestellt. Der Damm, welcher Rapperswyl mit dem gegenüberliegenden Hurden verbindet und an der schmalsten Stelle des Zürichsee's liegt, wird etwa 930 m lang, also kürzer als die alte Holzbrücke, welche eine Länge von 1440 m hatte. Die Kronenbreite des Dammes beträgt 10,8 m und es soll neben dem Bahngleise noch eine Fahrstrasse und ein breites Trottoir mit Geländer gegen den See erstellt werden. Zum Durchfluss des Wassers und zur Durchfahrt sind zwei Brücken vorgesehen, die eine bei Hurden, die andere bei Rapperswyl.

Weitaus der grösste Theil dieser Arbeiten ist nun erstellt. Von Hurden aus bis zur ersten Brücke ist der Damm ganz fertig; auch die eiserne Brücke mit einer Oeffnung von 94,5 m ist vollständig erstellt. Auf der ganzen übrigen Strecke ist der Unterbau ebenfalls fertig und es fehlen somit nur die grosse 135 m lange Brücke bei Rapperswyl und der Oberbau auf ungefähr der halben Strecke. An einer Stelle, nahe dem sogenannten Dreiländerstein, d. h. dem Grenzstein zwischen den Cantonen St. Gallen, Zürich und Schwyz, hat sich der Damm etwas gesenkt.

Die Unternehmer hatten den Bau äusserst rasch und energisch gefördert. Die Steine wurden vom See selbst, aus den bekannten Sandsteinbrüchen von Bollingen und vom Buchberg gegenüber Scherikon bezogen und durch kleine Dampfer rasch an Ort und Stelle geschafft. Der Bau hätte zur festgesetzten Zeit, d. h. diesen Herbst, fertig werden können, wenn sich die Unternehmer, Mangels an finanzieller Sicherstellung, nicht veranlasst gesehen hätten, die Arbeiten zu unterbrechen. Es sollen zur Vollendung des Unternehmens etwa 300 000 Fr. fehlen; der der Regierung seiner Zeit vorgelegte Finanzausweis sei fingirt gewesen. Es fragt sich nun, wer das fehlende Geld liefern wird; die beiden angrenzenden Eisenbahngesellschaften, die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen, dürften wenig Lust haben, den Damm im gegenwärtigen Moment zu erwerben und so wird voraussichtlich die Stadt Rapperswyl ins Mittel treten müssen, wenn der Bau überhaupt zu Ende geführt werden soll.

B. N.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 33,0 m, Airola 17,9 m, Total 50,9 m, mithin durchschnittlich per Tag 7,3 m.

Die Arbeit wurde während der ganzen Woche aufgehalten durch den Brand in Airola.

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London.

Kupfer.		
Australisch (Walleroo)	Fr.	2000,00 —
Best englisch in Zungen	"	1825,00—1850,00
Best englisch in Zungen und Stangen	"	1975,00—2025,00
Zinn.		
Holländisch (Banca)	Fr.	— —
Englisch in Zungen	"	1725,00 —
Blei.		
Spanisch	Fr.	493,75—496,25
Zink.		
Englisch in Tafeln	Fr.	575,00—581,25

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.