

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 7/8 (1886)
Heft: 1

Vereinsnachrichten

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: 16.04.2026

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

comprimées, tandis qu'un desserrage correspondant s'est produit dans la voûte n° 2. — Voici les précautions qui ont été prises aussitôt que l'accident a été connu. Les voûtes n°s 2 et 3 ont été déchargées jusqu'à leurs chapes, et le déblai a même été étendu aux arches n°s 1 et 4; on craignait, en effet, que les piles 2 et 4 ne pussent faire culée, et l'on tenait à éviter les poussées latérales qui se seraient alors produites sur les arches menacées. — De plus, 150 à 200 m³ de pierres ont été immergées devant la pile n° 2, pour la protéger contre le choc des eaux, et, aussitôt que l'état du fleuve l'a rendu possible, on a relevé le barrage de la Monnaie, qui se trouve un peu en aval du Pont-Neuf, pour diminuer la vitesse du courant, en diminuant la pente de l'écoulement. — A l'heure qu'il est, le danger semble conjuré, mais une partie du pont devra probablement être reconstruite, et l'on sera amené, par mesure de précaution, à visiter et consolider le reste, notamment les piles qui paraissent encore en bon état aujourd'hui.

Quelle est la nature des fondations du Pont-Neuf? Jusque dans ces derniers temps on le supposait établi sur pilotis; c'était la tradition. Dans son „architecture française“, (1752) Blondel, le grand Blondel, en est même si persuadé qu'il en donne force détails à l'échelle, dans une grande planche. Le contraire est pourtant certain aujourd'hui. Il existe à la bibliothèque de l'Institut un manuscrit de la fin du XVII^e siècle connu sur le nom de „Procès-verbal de la construction du Pont-Neuf“ et qui convient, en effet, la copie des procès-verbaux (de novembre 1577 au 15 octobre 1578) de la commission à laquelle sont dus les premières études pour l'érection du pont. Ce manuscrit, longtemps perdu de vue, a été retrouvé et publié récemment par M. de Lasteyrie. A côté d'autres détails fort curieux, on y peut lire la description complète du mode de fondation des quatre piles du Pont-Neuf, sur le petit bras de la Seine, c'est-à-dire précisément sur le lieu de l'accident du 17 décembre dernier. — Il fut bien question, un instant, lisons-nous dans ce document, de construire les piles sur des pilotis; mais, après examen, les architectes se décidèrent à n'employer que des plates-formes en charpente. — Voici comment ils procédaient: Le terrain solide, ou du moins celui que l'on considérait comme tel à cette époque, fut reconnu à une profondeur de 5 pieds à 5 pieds et demi (1,63 m à 1,80 m) au-dessous du lit de la rivière. — On commença par creuser une tranchée de cette profondeur, véritable fossé courant autour de l'emplacement projeté des piles, et par établir une double enceinte de batardeaux. L'enceinte extérieure était formée d'une simple rangée de pieux et de palplanches, le tout revêtu de fumier et de feutre. Elle était destinée à soutenir les terres rejetées des fouilles. — La seconde enceinte était faite avec deux rangées de pieux et palplanches, entre lesquelles on avait comprimé de la terre glaise. Elle était moins haute que la précédente. Entre ces deux batardeaux, et à la hauteur du sommet du batardeau intérieur, le sol, sans doute en forme de rigole, fut „pavé en ais jointifs, tringlés sur les joints, pour recevoir l'eau du premier baquetage“. On faisait donc un „baquetage“ à deux degrés, pour l'eau, comme on monte aujourd'hui la terre de certaines fouilles profondes, avec des relais de pelles. — Les batardeaux établis, le sol fut arasé dans l'espace ainsi circonscrit, à une profondeur constante de 5¹/₂ pieds. On était arrivé à la couche de calcaire, terrain solide sur lequel la plate-forme fut posée. Cette plate-forme fut composée „de poutres refendues de 6 pouces d'épaisseur (0,162 m) et assises jointives“, le tout fixé sur d'autres poutres de 15 pouces (0,40 m) d'épaisseur, disposées à angles droits avec les premières, et en partie encastrées dans le calcaire résistant. — Les piles furent maçonnées par-dessus. — Le malheur veut que le calcaire dont nous avons parlé ne soit pas aussi résistant que nos pères l'avaient cru. La „falaise“ sur laquelle repose le Pont-Neuf est une des couches qui précèdent le calcaire grossier, couches qui alternent avec des couches de sable plus ou moins épaisses, plus ou moins résistantes. Le sable, situé immédiatement au-dessous de la falaise, s'est-il „dérobé“ sous la pile n° 2? Où l'accident est-il dû à un simple affouillement, ou encore à d'autres causes? Nous le saurons bientôt.

[La Semaine des Constructeurs.]

Internationale Vereinigung zur Hebung der Binnenschiffahrt. Am Schluss der in unserer Zeitung erschienenen Berichterstattung über den in Brüssel stattgehabten internationalen Congress für Binnenschiffahrt wurde mitgeteilt, dass die Gründung eines internationalen Vereines für Binnenschiffahrt beschlossen worden sei. Diese Gründung ist nun tatsächlich durchgeführt. Die Vereinigung setzt sich zum Ziel, alle auf die Binnenschiffahrt bezüglichen Fragen sorgfältig zu erwägen, zu prüfen und zu verfolgen. Die Mitglieder setzen sich aus Gönnern, Ehrenmitgliedern, wirklichen Mitgliedern und Gesellschaften zusammen. Die beiden Ersteren bezahlen keine Jahresbeiträge, die wirklichen Mitglieder

einen solchen von 25 Franken oder eine Aversalsumme von 250 Fr., während Gesellschaften ein Vielfaches von 25 Franken zu zahlen haben. Die Letzteren erhalten in den Hauptversammlungen für je 20 Mitglieder eine Stimme. Gönner und Ehrenmitglieder haben nur beratende Stimme. Der Vorstand ist auf drei Jahre ernannt und ist wiederwählbar. Jedes Jahr findet in irgend einer bedeutenden Stadt Europa's eine Hauptversammlung statt. Die Herausgabe eines Vereinsblattes wird in Aussicht genommen.

Schweizerischer Bundesrath. Die Departementsvertheilung für das Jahr 1886 ist folgende:

Politisches Departement:	Herr Bundespräsident Deucher	(Droz)
Departement des Innern:	„ Bundesrath	Schenk (Deucher)
Justiz- und Polizeidepart.:	„ „	Ruchonnet (Welti)
Militärdepartement:	„ „	Hertenstein (Hammer)
Finanz- u. Zolldepart.:	„ „	Hammer (Hertenstein)
Handel u. Landwirthsch.:	„ „	Droz (Ruchonnet)
Post- u. Eisenbahndepart.:	„ „	Welti (Droz)

Transcaspische Eisenbahn. Am 19. Dezember ist die transcaspische Eisenbahn bis Askabat eröffnet worden.

Electrisch betriebener Krahn. In der Eisengiesserei von Farcot in St. Ouen, Seine, wurde kürzlich ein electrisch betriebener Giesserei-Krahn aufgestellt.

Zum Gedächtniss an William Siemens wurde im Schiffe der Westminster-Abtei zu London von Mitgliedern dortiger technischer Vereine ein in gothischem Stile ausgeführtes gemaltes Fenster gestiftet.

Stahlschwellen in England. Die englische Midland-Eisenbahngesellschaft bestellte in Belgien, zur Herstellung einer Probestrecke, 5000 Stück Stahlschwellen. Englische Firmen konnten hinsichtlich des Preises nicht mit Belgien concurriren.

Das Pötsch'sche Gefrierverfahren wurde beim Bau eines Tunnels in Stockholm mit bestem Erfolg angewendet. Als Gefriermaschine wurde eine Lightfoot'sche Kaltluftmaschine verwendet.

Concurrenzen.

Lagerhaus in Frankfurt a/M. Zur Erlangung von Plänen für den Bau mehrerer Lagerhäuser in Frankfurt a/M. schreibt die dortige städtische Behörde eine Preisbewerbung aus. Vorläufig soll erst eines dieser Lagerhäuser zur Ausführung kommen. Demselben steht eine Fläche von 100 auf 26,5 m zur Verfügung. Der Bau soll ausser dem Keller und Dachgeschoss mindestens fünf Geschosse enthalten und höchstens 540 000 Mark (680 000 Franken) kosten. Termin: 27. Januar 1886; Preise: 4000 bezw. 2000 Mark. Nähere Auskunft ertheilt das städtische Tiefbauamt in Frankfurt a/M. (Wegen Raummangels verspätet.)

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht: Ein Maschineningenieur in eine Werkzeugmaschinenfabrik in Oberitalien. Kenntniss der französischen Sprache erforderlich, wo möglich auch der italienischen. (430)

Gesucht: Ein Maschineningenieur, gewandter Zeichner, der im Eisenbahn-Betrieb Erfahrung hat und mit der Construction von Eisenbahn-Rollmaterial vertraut ist. Einem solchen, der der französischen Sprache mächtig ist, würde der Vorzug gegeben. (433)

Nous apprenons que la Société de Travaux publics et constructions, 15 rue Louis le grand à Paris, cherche de jeunes ingénieurs âgés de 25 à 30 ans, disposés à aller sur les chantiers de travaux à Panama. (434)

Angebot: Ein Ingenieur (32) mit 10jähriger Praxis im Civilbau, auch im Constructionsfache erfahren, sprachkundig, cautionsfähig, sucht Stellung.

Angebot: Ein diplomirter Ingenieur, während mehrerer Jahre im Eisenbahn- und Wasserbau thätig, in sämtlichen Feldarbeiten des Ingenieurs bewandert, sucht wo möglich fixe Stelle.

Auskunft ertheilt Der Secretär: H. Paur, Ingenieur,
Bahnhofstrasse - Münzplatz 4, Zürich.