

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 19/20 (1892)  
**Heft:** 19

## Sonstiges

### 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:** 22.02.2026

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

scheinung ist nicht nur in der erheblichen Vermehrung der Züge, in der Steigerung der Kohlenpreise und in den Folgen des berühmten Rasttaggesetzes, sondern mehr in einer verfehlten Organisation zu suchen.

Die Verwaltung hat die Pflicht, sowol gegenüber dem Bund als den andern Actionären, zu suchen hier wesentliche Ersparnisse zu erzielen und es giebt viele Stimmen, welche behaupten, es sei dies ohne die geringste Beeinträchtigung der Betriebssicherheit möglich.

Dass aber hier nur ein mit den Verhältnissen völlig vertrauter Fachmann in richtiger Weise eingreifen kann, liegt doch wol klar auf der Hand.

Nach unserm Dafürhalten gebührt die fünfte Directorstelle einem Techniker und zwar sofern sich eine geeignete Persönlichkeit findet, einem Maschinentechniker.  $\Omega$

## Correspondenz.

Monsieur Waldner, ingénieur, directeur de la Bauzeitung, Zurich.

Monsieur et cher collègue,

En suite de la discussion reproduite dans votre estimable journal au sujet du développement du pavage en bois et de l'asphalte à Paris, j'ai fait demander à Monsieur Boreux, ingénieur en chef des ponts et chaussées et ingénieur en chef chargé de la deuxième division du service municipal à Paris (voie publique, promenades et éclairage) des renseignements officiels au sujet du pavage, considérant la question comme assez importante pour valoir la peine de fournir des renseignements d'une rigoureuse exactitude à vos estimables lecteurs; je reproduis en conséquence ci-dessous la lettre de Monsieur Boreux:

„J'ai l'honneur de vous adresser, d'autre part, un tableau comparatif des surfaces des divers revêtements des chaussées de Paris considérées successivement au commencement de chacune des années 1890, 1891 et 1892. Ce renseignement répond à une question que vous m'avez posée précédemment au sujet de l'extension comparée des asphaltages et des pavages en bois. Vous remarquerez que les surfaces asphaltées qui représentaient au 1 janvier 1890 — 3,5 % de la surface totale des chaussées sont restées très-sensiblement dans la même proportion (3,7 %), tandis que les pavages en bois constituant au 1 janvier 1890, — 5,7 % seulement de la surface totale représentent maintenant 6,8 % ayant augmenté de plus de 109000 m<sup>2</sup> en deux ans. Pendant le même temps les asphaltages n'ont augmenté que de 22000 m<sup>2</sup> carrés

Veuillez agréer, etc., . . .

Paris, le 19 avril 1892.“

Le tableau indiquant aux 1 janvier 1890, 1891 et 1892 les surfaces des divers revêtements des chaussées des voies publiques de Paris.

Dates des situations:	1890	1891	1892
Surfaces totales des chaussées m <sup>2</sup>	8 593 274,54	8 675 585,48	8 758 285,46
Pavages en pierre m <sup>2</sup>	6 320 984,53	6 336 795,92	6 302 632,62
Proportion de la surface totale %	73,5	73,1	72,9
Empierrement (Mac. Adam) m <sup>2</sup>	1 483 758,23	1 489 415,39	1 476 142,48
Proportion de la surface totale %	17,3	17,2	16,8
Asphalte m <sup>2</sup>	301 373,44	315 487,59	323 271,21
Proportion de la surface totale %	3,5	3,6	3,7
Pavages en bois m <sup>2</sup>	487 158,34	533 886,58	596 239,55
Proportion de la surface totale %	5,7	6,1	6,8

Il résulte de ce tableau que les divers modes de pavage ont subi pendant les années 1890 et 1891 les augmentations ou diminutions suivantes:

Augmentations:	1890	%	1891	%	Totaux	%
Pavage en pierre m <sup>2</sup>	15 811,39	19,2	25 826,70	31,2	41 638,09	25,3
Empierrement m <sup>2</sup>	5 657,16	6,9	13 272,91	-16,0	7 615,75	-4,6
Asphalte m <sup>2</sup>	14 112,15	17,1	7 785,62	9,4	21 897,77	13,3
Pavage en bois m <sup>2</sup>	46 728,24	56,8	62 352,97	75,4	109 081,21	66,0

Totaux m<sup>2</sup> 82 308,94 100 82 692,38 100 165 001,22 100

Le tableau précédent montre qui c'est le pavage en bois qui jouit de beaucoup de la plus grande faveur à Paris puisque sur tous les pavages nouveaux exécutés en 1890 et 1891, 66,0 % ont été exécutés en bois, 25,3 % en pierre et seulement 13,3 % en asphalte.

Si l'on s'en rapporte à l'année 1891 seule, on remarque que la proportion devient encore plus forte pour le pavage en bois; elle atteint en effet 75,4 % pour le pavage en bois, 31,2 % pour le pavage en

pierre et 9,4 % pour l'asphalte; si cette augmentation continue, le pavage en bois remplacera finalement à Paris tous les autres modes de pavage, surtout dans les voies très-fréquentées; enfin en 1891 l'augmentation des proportions de pavage en bois et en pierre a eu lieu au détriment de celle de l'asphalte et des empierrements.

Notons que pour l'année 1892 on a prévu au budget de la ville de Paris une dépense de 100 000 francs pour travaux neufs de pavage en bois des anciennes rues correspondant à 5000 ou 6000 mètres carrés environ, tandis qu'il n'a rien été prévu de ce chef pour l'asphalte; la moitié des dépenses pour travaux neufs de pavage en bois est supportée par les riverains; aucun document officiel n'a d'ailleurs encore été publié sur la répartition du crédit de 1 000 000 de francs accordé pour la voirie des nouvelles percées de rues pendant l'année 1892.

Il paraît intéressant d'indiquer aussi quels sont les frais approximatifs d'entretien, de grosses réparations et de réfections à neuf prévus pour l'année 1892, frais qui s'appliquent en conséquence aux surfaces existant au 1 janvier 1892; les dépenses comprennent pour environ 7 % les frais généraux du personnel technique de la ville de Paris.

Nature du pavage	Surface au 1 janvier 1892	Dépenses d'entretien, de grosses réparations et de réfections	Observation
Pavage en pierre	6 362 633 m <sup>2</sup>	5 280 000 fcs.	0,85 fcs.
Empierrement	1 476 142 "	3 251 000 "	2,20 "
Asphalte	323 271 "	1 130 000 "	3,50 "
Pavage en bois	596 239 "	1 393 000 "	2,35 "
Totaux et moyenne	8 758 285 m <sup>2</sup>	11 054 000 fcs.	1,25 fcs.

Ces dépenses comprennent non seulement les frais à la charge de la ville, mais encore ceux à rembourser par la compagnie des eaux, la compagnie du gaz, les compagnies de tramways et d'électricité, les propriétaires riverains, etc.

Les frais de nettoyage, d'enlèvement des neiges et d'arrosage des chaussées, trottoirs, contre allées, etc., sont prévus devoir coûter en 1892 une somme de 7 022 000 francs; si l'on estime la surface des trottoirs, contre allées, etc., à 30 % de celle des chaussées, soit à 2 627 000 m<sup>2</sup>, on obtient une surface totale de 11 385 000 m<sup>2</sup>; les dépenses de nettoyage, d'enlèvement des neiges et d'arrosage coûtent donc environ 0,60 fcs. par mètre carré et par an.

Veuillez agréer, Monsieur et cher collègue, l'assurance de mes sentiments très-dévoués et de ma considération la plus distinguée.

Paris, le 23 avril 1892.

Max Lyon.

## Concurrenzen.

**Bürgerasyl in St. Gallen.** Bei dieser Ideenconcurrenz, deren Programm in Nr. 9 u. Z. besprochen wurde, sind vom Preisgericht folgende Auszeichnungen ertheilt worden:

- I. Preis (1500 Fr.) an Joh. Metzger, Arch. in Riesbach-Zürich.
- II. " (1000 Fr.) " A. Wirz, Arch. in Zürich.
- III. " (500 Fr.) " Andersen & Kress, Arch. in Arlesheim.

Ehrenmeldungen erhielten die Entwürfe mit den Motto: „Jungfertost“ und „Eine einfache Idee“.

Die öffentliche Ausstellung der eingelaufenen Entwürfe findet vom 5. bis und mit 15. dies jeweilen von 9—12 Uhr Vormittags und 1 bis 5 Uhr Nachmittags im Concertsaal des Bibliothek-Gebäudes am oberen Brühl zu St. Gallen statt.

**Kunstgewerbe-Museum in Flensburg.** (S. 13 d. B.) Eingegangen sind 54 Entwürfe, 1. Preis: Prof. Stier in Hannover, 2. Preis: Prof. Neumeister und Bischoff in Carlsruhe, 3. Preis: Schultz & Schlichting, Arch. in Berlin.

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

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

XI. Sitzung vom 5. April 1892

auf der Schmiedstube.

Vorsitzender: Herr Architekt Gull.

Anwesend: 40 Mitglieder und Gäste.

Nach der Verlesung des Protocols beklagt sich *Ingenieur Suter* über den von der N. Z. Z. gebrachten Bericht über die Verhandlungen des Vereins in der Kaufhausfrage; derselbe sei nicht nur unvollständig und lückenhaft, sondern theilweise sogar entstellt; er wünscht, dass der Vorstand die geeigneten Massnahmen ergreife, um in Zukunft solche Referate zu verhindern.

Der Vorsitzende erklärt, dass der Vorstand diesen Referaten ganz ferne stehe; die massgebenden, von den besonders hierfür bestellten Referenten abgefassten Berichte erscheinen in der „Schweiz. Bztg.“ und es könne nicht Sache des Vorstandes sein, die in den Tagesblättern erscheinenden Artikel zu prüfen und richtig zu stellen. Im vergangenen