

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 9/10 (1887)  
**Heft:** 21

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

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

INHALT: Die Tiber correction in Rom. Von J. Wey, Ingenieur in Rorschach. (Schluss.) — Die Betriebsunterbrechung auf der Gott-hardbahn zwischen Sisikon und Flüelen. — Patentliste. — Miscellanea: Münster in Bern. Electriche Blockapparate. Hydraulischer Aufzug. System Gonin. Inschriften an öffentlichen Gebäuden. Sandberg's Goliath-

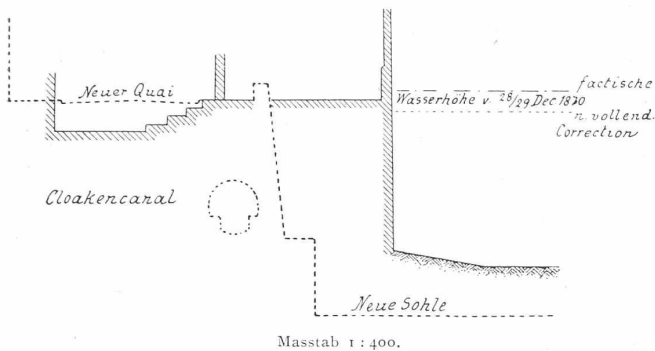
Schiene. Die Schule der schönen Künste zu Paris. Pariser Weltaus-stellung. Allgemeine Gewerbeschule in Basel. Der Keely-Motor. Das Gaswerk Biel. Nachtzüge. -- Concurrenzen: Neuer Brunnen auf dem Marktplatz zu Basel. Justizpalast in Rom. — Vereinsnachrichten. Stellen-vermittlung.

**Die Tiber correction in Rom.**

Von J. Wey, Ingenieur in Rorschach.  
(Schluss.)

Zu dem muss noch darauf hingewiesen werden, dass mit der Tiberregulirung auch die Correction der Strassen, und eine fast allgemeine Sanirung durchgeführt werden wollte. Aehnlich, wie es in anderen Städten von Anfang war oder nachträglich angestrebt und auch verwirklicht wurde, sollen die Ufer des Flusses frei gemacht, die vorhandenen, meist

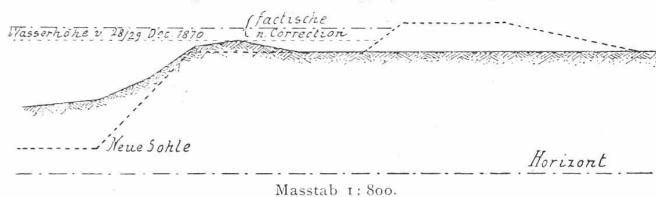
Fig. 6. Quai-Anlage (Section 36).



nicht salubren Gebäulichkeiten entfernt und an deren Stelle ein breiter Quai — Lungotevere — treten, so dass der Fluss zu allen Zeiten zugänglich ist (vide Fig. 2, 6, 7, 10 u. 13). Nach langen durch Jahrhunderte sich erstreckenden Unter-suchungen, Beobachtungen und Studien ist man endlich zu der Lösung gekommen, welche in der That als die durch-greifendste, zweckmässigste und rationellste bezeichnet werden muss. Es bleibt mir übrig, dieselbe in ein paar Zügen zu skizziren.

Diese gegenwärtig in Ausführung begriffene Tiber-correction erstreckt sich auf eine Länge von 11,5 km wo-von 4,72 km auf das eigentliche Stadtgebiet entfallen und

Fig. 7. Damm-Anlage (Section 30).



reicht von Sassi S. Giuliano (1 300 m oberhalb Ponte Molle) bis Ponte della Ferrovia. Sie umfasst folgende Arbeiten:

1. Wird das Flussbett ausgebaggert, gesäubert, Reste, Trümmer von alten Bauten, die sich im Flusse befinden, bezw. in das adoptirte Profil vorspringen, werden entfernt, das Bett auf minimal 100 m Breite\*) auf der Niederwasser-höhe erweitert, längs der Tiber werden die Gebäulichkeiten, so weit welche vorhanden, demolirt und an deren Stelle,

\*) Laut Project hätte das Niederwasserbett nur 70 m erhalten und wäre dann auf jede Seite eine Berme von ca. 15 m erstellt worden. Da aber die in Aussicht genommene Foundation unthunlich war, und man die Ufermauern pneumatisch fundiren musste, konnten die Bermen von dieser Breite nicht ausgeführt werden. An ihre Stelle treten jetzt solche von ca. 1,50 m (vide Fig. 6 u. 13). Es wird nun befürchtet, dass das Flussbett für das Niederwasser zu breit sei und in Folge dessen Geschiebsbänke entstehen und zum Vorschein kommen.

wie oben schon angedeutet wurde, ein Quai von 14 m Breite angelegt und mit entsprechenden Stütz- bezw. Ufermauern versehen. An denjenigen Stellen, wo die Ufer nicht über-baut, sind zur Verhinderung von Tiberausbrüchen Dämme vorgesehen. Es betrifft dies u. A. die Strecke von Sassi S. Giuliano bis in die Nähe der Piazza del Popolo, am linken Ufer, rechts gegen die Partie längs der Prati di Castello (oberhalb Castell S. Angelo).

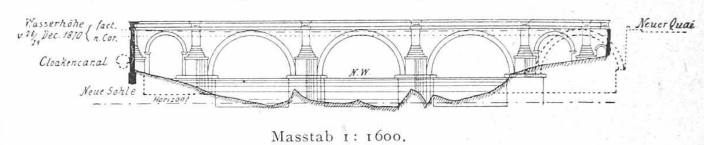
Ich verweise diesbezüglich auf Fig. 2, 6 und 7. In Fig. 2 ist die Richtung der Correction angedeutet und es sind darin alle Gebäulichkeiten, welche entfernt werden müssen oder schon beseitigt wurden, schwarz angegeben. Fig. 6 stellt die Ufermauer und Fig. 7 das Profil dar, wo statt letzterer Paralleldämme errichtet werden

Bei Ausarbeitung des Projectes wurde anfänglich die Verlegung des Flussbettes auf die rechte Seite der Isola Tiberina und die Zufüllung des linksseitigen Armes in Aus-sicht genommen. Im Verlaufe der Verhandlungen entschied man sich indess für Beibehaltung der Insel und Verbaung beider Arme, links und rechts derselben.

2. Werden die Brücken, welche zu eng sind und den Durchfluss des Wassers dadurch zu stark hemmen, umgebaut (Ponte Cestio) bezw. deren Durchflussöffnung durch Ansetzen eines weiteren Bogens vergrößert (vide Ponte S. Angelo, Fig. 10).

Um von den Brücken zum Wasser gelangen zu können, werden nächst denselben geräumige Treppen angelegt.

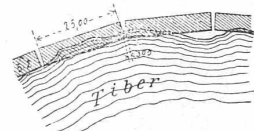
Fig. 10. Ponte S. Angelo.



3. Zur Verhütung, dass der Fluss in die in ihn aus-mündenden Cloaken trete, durch diese zurückstau, den In-halt mitreisse und an die Oberfläche der Stadt trage, soll auf jeder Seite der Tiber ein Sammelcanal erstellt, bei Porta Portese in einen zusammengefasst und am linken Ufer soweit unterhalb der Stadt fortgeführt werden, dass die Rückstauung keine schädlichen Wirkungen mehr ausüben kann (vide Fig. 2 in Nr. 17, ferner Fig. 8 und 9 auf der Tafel zu Nr. 20).

Die ganze Correction incl. Expropriation von Sassi S. Giuliano bis Ponte della Ferrovia ist zu 86\*) Millionen Franken veranschlagt worden, wonach der laufende m auf jeder Seite gerechnet im Mittel auf rund 3700 Fr. zu stehen käme. Im Jahr 1876 wurde damit be-gonnen und es sind bis Ende 1884 dafür rund 15 Millionen und bis Ende 1886 36 Mill. Fr. ausgelegt worden. Zuerst wollte man die Quaimauern durch Anlage von Spuntwänden, Fangdämmen fundiren.

Fig. 11. Anordnung der Caissons.



Masstab 1:2000.

Es traten aber viele Schwierigkeiten und Hindernisse in den Weg. Der Triebsand kam auf grosse Distanzen in Bewegung und gelangte rascher in die Baugruben als er herausgefördert werden konnte. In Folge dessen traten einerseits Bodensenkungen, Beschädigungen an Gebäuden ein, welche sie unbewohnbar machten und deren Expro-

\*) Gemäss Angabe des Hrn. Zschokke zahlen der Staat etwa 2/3, Provinz und Stadt Rom ungefähr 1/3.