

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 11 (1895)

Heft: 23

Artikel: Ueber den Brückenbau in Eglisau

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-578766>

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: 10.01.2026

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

Über den Brückenbau in Eglisau

schreibt man dem „Winterthurer Land.“: Am zürcherischen Rheine, gleich unterhalb des Städtchens Eglisau, das sich so traulich und schmucksam an den Strom anschmiegt, bereitet sich ein Werk vor, das künftig eine der ersten Sehenswürdigkeiten des schweizerischen Eisenbahnnetzes bilden wird. Wie zu Göthe's Zeiten noch soll diese Gegend wieder Eingangsthor werden für die Tausende und Tausende, die alljährlich aus deutschen Gauen wallfahrteten nach der gesundsten Schönheit unseres Hochlandes.

Normalerweise fuhren die Reisenden in der humpelnden Diligenz durch das Ratzfeld und über den länderscheidenden Strom den Wundern des Hochgebirges entgegen. Stundenlang grüßten und lockten im Lichtglanz die Firnen herüber, ohne daß man ihnen auf dem langsamem Pferdevehikel näher zu kommen schien. Heute ist man im Begriff, eine Brücke auf fühlbarem Bogen in schwindender Höhe über den majestätischen Grenzstrom zu sprengen; bald wird über sie hin das Dampfkraß brausen, ein Symbol unserer hastenden, lebensverzehrenden Zeit.

In Spannweite von je 15 Metern wird die Bahn am rechten Ufer sich auf 11 Pfeiler legen und am linken Ufer auf 9. In die Mitte des Rheines selbst kommt kein Pfeiler zu stehen, sondern die ganze Strombreite von 110 Metern überspannt ein einziger Bogen in unteilschlächtigen Halbparaboliken in einer Höhe von 60 Metern über dem Wasser- spiegel. So erhält der gesamte Viadukt über das Flussbett und die beiden Uferböschungen hin eine Länge von 410 Metern.

Das Fundament jeden Pfeilers wurde betoniert und erst der die Erde überragende Teil muß aus Quadern aufgeführt werden. Da die beiden innern, hart am Uferrand aufsteigenden Hauptpfeiler bei einer Höhe von annähernd 60 Metern sich stark verzügeln müssen, so ist natürlich ihre Basis von bedeutendem Umfange. In der That machen die Ansätze zu diesen Pfeilern von der Uferhöhe aus schon den Eindruck des Kolossalen; man wird unwillkürlich an die gewaltigen Basen der vier Grundpfeiler des Eifelturms erinnert. Von der Masse des hier zur Verwendung kommenden Baumaterials kann man sich einen ungefähren Begriff machen, wenn man hört, daß der Bedarf an behauenen Steinen für die 20 Pfeiler auf 3000 Wagenladungen berechnet ist, die man aus den Brüchen von Reckingen im Aargau und dem großen Bruch in Dielsdorf herholte.

Namentlich zum Aufbau der Kanten ist Material erster Qualität unbedingt nötig; denn durch die Last erdrückte oder von der Kälte zer sprengte Ecksteine können beim fertigen Bau beinahe nicht mehr ersetzt werden. Man darf erwarten, daß die den Bau beaufsichtigenden Ingenieure der Nordostbahn mit rücksichtsloser Strenge auf Lieferung tadellosen Materials halten; denn die Verantwortung, welche die Gesellschaft mit der Errichtung dieses Baues auf sich nimmt, ist ungeheuer, und nichts darf daher unterlassen werden, was nach menschlicher Berechnung eine Katastrophe von Mönchstein verhindert.

Ein interessantes Bild der Arbeit bietet der Platz am Werktage. Da ist alles in Bewegung. Oben, auf den Uferterrassen werden Sand und Kies, worauf man in geringer Tiefe stößt, fleißig aufgeworfen. Eine Drahtseilbahn rollt das Baumaterial über die Abhänge hinab zu den Baustellen der Pfeiler. Aus dem Strome heraus wird das Wasser auf die Uferhöhen hinauf gepumpt. Dort drüben auf der rechtsufrigen Terrasse ergießt es sich in einen hochgestellten Zuber. Ist er gefüllt, so steigt hinter weißer Wand eine rote Scheibe auf und gibt dem Wärter tief unten am Strome das Zeichen, die Arbeit der Maschine einzustellen. In einer weiten, dem Strome zu etwas geneigten Röhre wirbelt ein Haspel Sand und Kies und das aus dem Zuber einschließende Wasser zu Mörtel, der unten gleich in bereitstehende Rollwagen ausgeschüttet wird. So erspart man sich die mühselige und langwierige Arbeit des Handlängers.

Am linken Ufer führen Viadukt und Damm in großer Kurve dem Bahnhof Eglisau zu. Hier muß natürlich ein neues Geleise angelegt werden. Die Erde, welche zu dem Zwecke vom Abhang des Hiltenberges schichtweise abgehoben wird, führen Dampfwagen mit 10 bis 12 Wagen unter der Linie Winterthur-Koblenz durch auf die Dammanlage hinaus.

Das ist jetzt schon sicher, daß die fertige Brücke auf Jeden, der sie sieht, den Eindruck des Großartigen machen wird. Wer auf diese ganze Bauthätigkeit hier unten am Rheinstrome ein Überblick thun will, der steige den Wiesenhang des Hilten- oder Laubberges etwa beim Durchgang der Koblenzer Linie hinan. Oben im schattigen Buchenwalde biegt ein Pfad links ab durch üppig wuchernde Erika auf freie Vorprüngung, wo sich ein reizender Ausblick öffnet. Zunächst unten das fruchtbare Rheintal mit dem tiefgehöhlten Strombett, durch welches unaufhörlich die dunkelgrünen Wasser treiben, auf denen die Sonnlichkeit blitzen und flimmern. Wie ein zierlich Spielwerk ragen die Gerüstungen der inneren Pfeiler auf und mächtigem Schlingwerk gleich scheint die leichte Notbrücke über dem breitströmenden Gewässer zu schweben.

Nochmals die Schulbauten.

(Eingesandt.)

In Nr. 21 dieses Blattes wird ein neues Schulhausbausystem beschrieben, welches die Stadt Ludwigsburg am Rhein in Form von Baracken oder einstöckigen Einzelbauten, die je nur zwei Schulräume enthalten, ausführen wird. Diese Art Schulbauten wurde schon auf der Weltausstellung in Philadelphia 1876 als Schedbauten aufgestellt und prämiert, ohne daß deren Verwendung große Fortschritte machte. Für Spitalbauten haben wir nichts dagegen, doch für Schulbauten können wir nicht einsehen, warum nicht Bauten mit Kellern und drei Etagen ausgeführt werden dürfen, zumal Heizung und Ventilation ebenso ausgiebig und leicht erstellt werden können, wie im einstöckigen Gebäude. Das Schulhaus mit nur zwei Schulräumen auf je einer Etage, sei es auch dreistöckig, hat den großen Vorteil, daß man es dreiseitig beleuchten kann, so daß im ganzen Schulraum keine dunkle Stelle ist. Es ist selbstverständlich, daß vor dem Gesicht keine Fenster stehen sollen; übrigens halten wir die Schädlichkeit der Diffusion der Lichtstrahlen mehr für eine gelehrt Theorie, als in Wirklichkeit bestehend. Aber so hell muß es im ganzen Schulraume sein, daß der Stift oder die Feder keinen Schatten wirft. Und besonders soll das Licht hoch einfallen und deswegen die Fenster an die Decke reichen. Die Fenstersfläche nach unten hat nur Wert bis auf 1,40 m vom Boden; denn die Lichtstrahlen fallen viel zu schief auf die entfernteren Pulte, um als gute Beleuchtung gelten zu können und deshalb ist auch die Berechnung der Gesamtfenstersfläche, besonders bei tiefliegenden Fenstern, nur eine Täuschung. Punkto Beleuchtung sind die Schulpaläste schlimmer daran. Denn infolge der modernen Bauanlage haben über die Hälfte der Säle nur einseitige Beleuchtung. Unlängst besuchten wir einen solchen Schulpalast, der südlich gelegene, einseitig beleuchtete Zimmer mit je drei großen Fenstern besitzt. Diese, obwohl mit hellen Stores gegen die Sonnenstrahlen verhängt, boten doch im entferntesten Teile der Schulräume keine genügende Helligkeit. Dabei herrschte eine drückende Hitze in diesen Sälen; denn es waren in jedem drei geheizte Ofen aufgestellt, nämlich die drei großen Fenster, welche, von den Sonnenstrahlen erhitzt, ihre Wärme ins Zimmer abgaben; denn unbegreiflicherweise waren die Stores innerhalb der Fenster und zwar 30 cm davon angebracht, sodaß die Zwischenluft als Circulationswärme wirkte. Die Stores sollen immer außerhalb der Fenster und damit sie aufgerollt dem Oblicht nicht schaden, in den Sturz hinauf eingelassen sein; zu beiden Seiten in den Gewänden führen Nuten die flache Gewichtsstange der Store, damit sie bei Luftzug nicht schlankert. Nebstdem sollen die Stores bei 10 cm oben nicht an den Sturz