

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 6/7 (1877)  
**Heft:** 2

## **Inhaltsverzeichnis**

### **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:** 06.04.2026

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

INHALT. — Die Rheinbrückenfrage in Basel, von E. Blaser, Ingenieur bei der Gotthardbahn. — Das Eisenbahnsystem (Wetli) Wädenswil-Einsiedeln, von A. Schmid, Maschineningenieur. — Exposition universelle internationale de 1878 à Paris, avec un cliché. — Ueber die Lieferung von Molassensteinen aus den Ostermündiger Steinbrüchen bei Bern. — Nachtheile von Luftheizungen. Entgegnung. — Circular des Central-Comités des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins an die Vereinsmitglieder und übrigen Fachgenossen. — Vereinsnachrichten. — Du coût des études de chemin de fer. Errata. — Kleinere Mittheilungen. — Verschiedene Preise des Metallmarktes loco London. — Stellenvermittlung der Gesellschaft ehemaliger Studirender des Eidg. Polytechnikums in Zürich.

### Die Rheinbrückenfrage in Basel.

(Frühere Artikel: Bd. IV., Nr. 22, Seite 302; Bd. V., Nr. 15, Seite 120, Nr. 19, Seite 156).

(Schluss.)

Alle diese auf's Neue gegen das Regierungsproject in Scene gesetzte Opposition bewirkte die Berufung einer dritten Expertise, wozu wiederum Autoritäten ersten Ranges im Gebiete der Technik auserkoren wurden und zwar die Herren Architect Hansen in Wien, Herr Ingenieur Oberbaurath Thommen in Wien und Herr Professor Collignon von Paris.

Auch dieses nunmehr erschienene Gutachten der genannten Experten stellt sich vollständig auf den Standpunct, den alle bisher berufenen Techniker eingenommen hatten; auch sie reden der geneigten Fahrbahn das Wort und beweisen sämmtlichen hievor aufgeführten Opponenten in einlässlichster und klarster Weise die Unzweckmässigkeit und Nichtstichhaltigkeit ihrer Vorschläge selbst vom Standpunct der Aesthetik, den die Betreffenden zu ihrer Devise genommen hatten.

Zur weitem Begründung dieser Ansicht citirt der Vortragende eine Reihe der Aussprüche aus den drei Gutachten der verschiedenen Expertencommissionen, nachdem er vorher noch angeführt, dass auch die schon im Jahre 1846 von einigen Privaten zu Rathe gezogenen Ingenieure, die HH. Chaley und Oberst Dufour, die Anlage geneigter Fahrbahnen empfohlen und auch im Jahre 1855 Hr. Ingenieur Stehlin eine solche angenommen habe.

Die angeführten Citate lauten:

1. Aus dem Gutachten der HH. Maus und Sternberg: „Die Neigung der Brückenbahn (2,4 Procent) ist für den Verkehr unstreitig wenig belästigend und die einzig natürliche Lösung der Aufgabe, deshalb ist diese Anordnung auch ästhetisch richtig und geboten. Die verschiedenen Stadttheile liegen einmal in verschiedener Höhe; das Auge fasst diese Verhältnisse sogleich auf und fordert deshalb auch eine unverdeckte Berücksichtigung derselben. Nichts würde das Gefühl mehr beleidigen, als eine Brücke, die statt auf die Hochebene der Stadt zu leiten, mitten an dem steilen Ufer ausmündete. Es liegt sicherlich nicht in dem wesentlichen Character einer Brücke begründet, dass diese einen horizontalen Weg trage, sondern dass sie überhaupt einen Weg trägt etc.“
2. Aus dem Gutachten der HH. Sternberg, Bridel, Zürcher und Merian. „In dem Begriffe der Brücke liegt keineswegs die Bedingung, dass deren Bahn horizontal und symmetrisch geneigt sei, sie ist vielmehr nur ein Bauwerk, welches einen Weg trägt, ohne einen unterhalb desselben liegenden zweiten Weg (hier Fluss) zu stören. Wenn nun, wie hier der Fall ist, die Oertlichkeit dazu geeignet und diess dem Auge sich sofort darstellt, dass der obere Weg nothwendig ein ansteigender sein muss, weil die zu verbindenden Stadttheile in sehr auffällig verschiedenen Höhen liegen, so ist eine Brücke mit ansteigender Bahn gerade diejenige, welche dem ästhetischen Gefühl des Beschauers am meisten entspricht. — Der Ausblick von der bestehenden Brücke zu Basel rheinaufwärts hat ausserdem noch die zu einer geneigten Brücke auffordernde Eigenthümlichkeit, dass die den nähern Abschluss bildende Landschaftsline des linken Rheinufers

ebenfalls in demselben Sinne und ungefähr in demselben Maasse aufsteigt, wie die Brücke selbst.

„Jede Brücke mit horizontaler Bahn, welche mitten vor das mit Bäumen bewachsene und mit Häusern besetzte Hochufer führt, würde in dem unbefangenen Beschauer die Meinung erzeugen, dass die Fortsetzung des Weges durch den Berg tunnelartig gehe, was jedenfalls eine unrichtige und unangenehme Empfindung hervorrufen würde.“

3. Aus dem Gutachten der HH. Hansen, Thommen und Collignon. „Die zweckmässigsten und schönsten, den Bedürfnissen des Verkehrs am besten entsprechenden Zufahrten werden dann erreicht, wenn sich die Brückenfahrbahn so unmittelbar als möglich an jene Strassenzüge anschliesst, welche den Verkehr von und zu den Brücken aufnehmen müssen“; und ferner:

„Ein einseitiges Gefälle eines so bedeutenden Objectes, wie die projectirte Rheinbrücke, ist, für sich betrachtet, allerdings nicht vollkommen ästhetisch schön. Es bedarf sehr starker Momente, um dasselbe zu rechtfertigen. Derartige Momente liegen hier aber vor. Die ganz ungewöhnliche Höhendifferenz beider Ufer liesse eher eine horizontale als eine steigende Fahrbahn unmotivirt erscheinen.“

„Das Auge sucht bei derartigen Terraingestaltungen bei einer Uferhalde, längs welcher die Häuser terrassenartig ansteigen, und durch Stellung, Fronten und vorliegende Pflanzungen aussprechen, dass sie an hochliegenden Strassen wurzeln, die Anknüpfungsstelle einer Brücke nicht in der Tiefe, wenn es nicht durch Strassenzüge geradezu dazu gedrängt wird, sondern in der Höhe und wird keinen Anstoss nehmen, wenn von der Höhe eine schwach abfallende Linie die Nothwendigkeit eines Niedersteigens in die Tiefe characterisirt.

„Am constructiven Ausdruck dieser Nothwendigkeit können wir keine ästhetische Versündigung erblicken. Was Sinn hat, muss auch ästhetisch gestaltet werden können und sich künstlerisch rechtfertigen lassen.“

„Wir müssen betonen, dass die Brückenbaute nicht nur in ihrer Ansicht befriedigen muss, dass es nicht nur eine Aesthetik der seitlichen Darstellung, sondern auch eine Aesthetik der Strassenbahn zu wahren gibt, welcher die Brücke als Träger dient. Die Strassenbahn ist allerdings nur für diejenigen Aesthetiker sichtbar, welche auf und über dieselbe sich bewegen. Aber diese haben doch wohl auch noch etwas Anspruch auf Berücksichtigung und vom Standpunct dieser Aesthetiker müssen wir von jener einseitigen Kritik des Bauwerkes als Ansichtsobject abrathen, wie sie in einzelnen Kreisen in Folge der projectirten steigenden Fahrbahn festgehalten wird. Wir müssen wiederholt betonen, dass zur Ermittlung des Zweckmässigen und Schönen immer Brücke und Strasse verbunden ins Auge zu fassen sind, und dass man nicht glauben darf, man könne eine nach idealen Wünschen gebildete Brückengestalt einfach zwischen die Ufer zwängen, ohne Rücksicht auf die Anschlüsse, habe dann das Beste gethan, und es sei jede noch so erzwungene Verbindung mit den Stadtstrassen gerade gut genug für dieses Brückenideal.“

Der Vortragende begründet dann noch des Fernern die Richtigkeit der von den letztgenannten Experten gegen das Project Stehlin, Maring und Reber erhobenen Einsprüche; namentlich wie eine solche von denselben vorgeschlagene horizontale Fahrbahn für den auf der Brücke Gehenden, wenn derselbe von Grossbasel nach Kleinbasel gehe, ansteigend erscheinen müsse, weil das Auge vergeblich nach einem Anknüpfungspunct der Brücke mit den anschliessenden Zufahrtsstrassen sich umschauet, sondern nur das frei in den Horizont hinausstarrende Brückenende erblicke, und umgekehrt, wenn derselbe von Kleinbasel nach Grossbasel gehe, die Fahrbahn geneigt erscheine, weil sie tief unter den Häusern in eine düstere und steil ansteigende Schlucht ausmünde, aus welcher man, der gebrochenen Richtung wegen, nicht einmal einen Ausgang erblicke.

Sodann beleuchtet er den von den Experten eingereichten