

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 10/11 (1879)  
**Heft:** 19

## 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:** 22.02.2026

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

INHALT. — Bericht der Experten über die decorative Ausstattung der Pfeiler der neuen Rheinbrücke in Basel. — Die Vorarbeiten und das Tracé der Simplonbahn (Schluss). — Die hydraulischen Jahresaussichten (zu Anfang Mai). — Rheincorrection (Eingesandt). — Einheitliche Maassbezeichnung (Correspondenz). — Vereinsnachrichten: Technischer Verein in Winterthur.

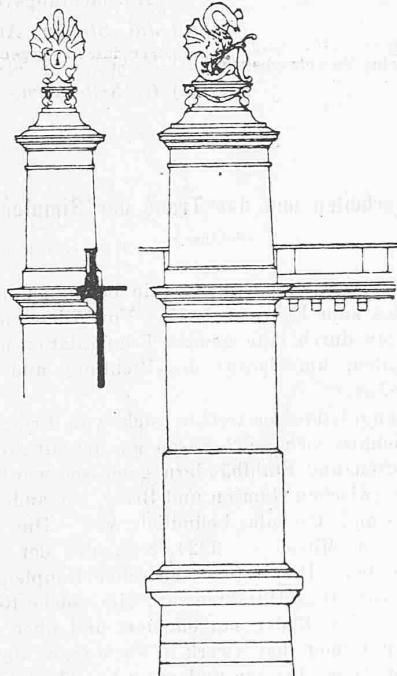
### Bericht der Experten über die decorative Ausstattung der Pfeiler der neuen Rheinbrücke in Basel.

An das geehrte Baudepartement des Cantons Baselstadt.

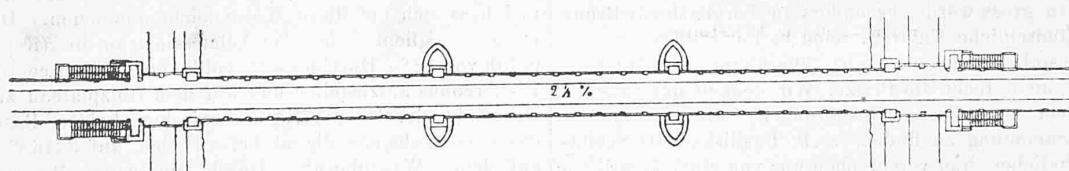
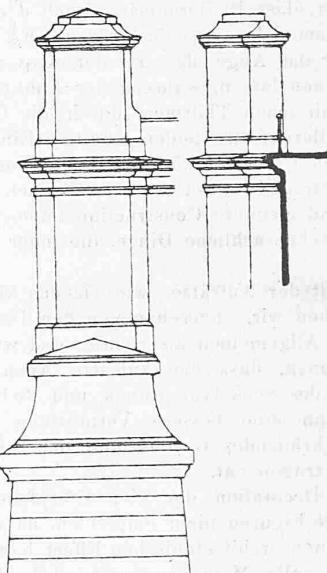
Die ergebenst Unterzeichneten haben in Folge Ihrer Einladung vom 24. October, ihre Meinung zu äussern über die weitere architectonische Behandlung der Pfeiler zur neuen Rheinbrücke, am 1. November Einsicht genommen von den bezüglichen

Wir halten in dem so schönen landschaftlichen Bilde, das die Rheinkrümmung an dieser Stelle gibt, die kräftige Unterbrechung der langen Fahrbahn- und Geländerlinie für durchaus geboten, um so mehr als dieselbe nicht etwa als leichte Curve (wie z. B. bei der alten Brücke) die beiden Ufer verbindet, sondern als langgestreckte gerade Linie. — Ein Blick auf die neue Eisenbahnbrücke bei Birsfelden genügt, um die Monotonie einer so langen, nicht unterbrochenen Linie in der Landschaft klar und deutlich zum Bewusstsein zu bringen. Wir halten also die kräftige Markirung der Eintheilung in drei Bogen durch den erhöhten Pfeileraufbau für wichtig, ganz abgesehen von der Schräge der Fahrbahn und abgesehen davon, dass dadurch, wie die Herren Hansen u. Cons. richtig bemerken, die Steigung der Fahrbahn nicht vertuscht, sondern nur richtig beurtheilt werden soll.

Da bei jeder Brücke die beiden Hauptstützpunkte, d. h. die beiden Uferpfeiler, von vorherrschender Bedeutung sind, so glauben wir, dass sich diese vorherrschende Bedeutung auch äußerlich zeigen solle durch kräftigere, massigere Ge-



Maassstab 1 : 200



Maassstab 1 : 2000

Plänen, Zeichnungen und Modellen, die Brücke, sowie die verschiedenen Standpunkte ausserhalb derselben, welche die Beantwortung der Frage beeinflussen können, gemeinschaftlich besucht, und beehren sich heute, Ihnen das Resultat ihrer Berathungen mit einigen bildlichen Darstellungen vorzulegen.

Sie wollen entschuldigen, wenn die Beantwortung der an uns gerichteten Fragen in der Reihenfolge und Gruppierung nicht ganz dem Fragebogen, sondern mehr dem Ideengange unserer gemeinschaftlichen Berathung entspricht.

Wir schicken gleich voraus, dass wir mit der Ansicht der Herren Hansen, Thommen und Collignon vollständig einig gehen, wenn dieselben den Aufbau sämtlicher Pfeiler über das Brücken-geländer hinaus als im höchsten Grade wünschbar erachten.

Leider konnte in unserm Falle diesem Bedürfnisse in der Grundrissbildung der Uferpfeiler nicht entsprochen werden, und man ist daher darauf angewiesen, die Bevorzugung derselben vor den Strompfeilern in der Höhe zu suchen. Diese Bevorzugung hat zugleich das Gute, dass von den verschiedenen Standpunkten ausserhalb der Brücke immer die ästhetische Abgrenzung dieses Bauwerkes bestimmt zu Tage tritt, während bei gleich hohen Pfeileraufsätzen von verschiedenen Standpunkten aus das Bauobject, namentlich nach der Kleinbaslerseite hin, sich in's Unbestimmte fortzusetzen scheinen würde.

Die Frage der *Gestaltung* der Pfeilererhöhungen wurde uns dadurch erschwert, dass durch die früher angeordnete Durchführung des Brückenbahngesimses durch die Pfeiler in seiner