

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 3/4 (1884)
Heft: 21

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: 18.02.2026

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

INHALT: Das Ingenieurwesen auf der Schweizerischen Landesausstellung (Gruppe 20). — Hydrotechnische Notizen von Oberbaudirektor Ad. von Salis. — Zur Kirchenbau-Concurrenz in St. Gallen. Project von Arch. Paul Reber in Basel. — Die Möbel-Industrie an der Schweizerischen Landesausstellung. — Patentliste. — Miscellanea: Schwe-

zerischer Erfindungs- und Musterschutz-Verein. Rechtsuferige Zürichsee-Strassenbahn. Electriche Drahtseilbahnen. Brand des Wiener Stadttheaters. Stefaniebrücke in Wien. Der Bau eines neuen Reichstags-hauses zu Budapest.

Das Ingenieurwesen auf der Schweizerischen Landesausstellung.*) (Gruppe 20.)

IV. Der Brückenbau.

Der Brückenbau hat in der Schweiz von jeher eine wichtige Rolle gespielt; es durfte daher erwartet werden, dass dieser Zweig der Ingenieurwissenschaft auf der schweizerischen Landesausstellung gebührende Berücksichtigung und Würdigung finden werde. In der That war auch die Anzahl der in Gruppe 20 dargestellten Brückenbauten eine recht bedeutende; allein es hielt doch etwas schwer, sich aus dem Gebotenen ein richtiges Bild über den Stand des schweizerischen Brückenbauwesens und dessen allmäßige Entwicklung zu verschaffen, weil an eine systematische Anordnung hier noch weniger gedacht werden konnte als auf andern Gebieten, sondern den einzelnen Ausstellern sowol in der Auswahl ihrer Objecte, als auch in der Darstellungsweise volle Freiheit gelassen werden musste. So erschien denn das Bild über die Leistungen im Brückenbau ziemlich buntscheckig und zusammenhangslos, abgesehen davon, dass auch der disponibele Raum eine regelrechte Anordnung schwerlich zugelassen hätte.

Im nachfolgenden Bericht soll versucht werden, einen möglichst summarischen Ueberblick über diese Abtheilung der Ausstellung zu geben, wobei natürlich das Aufzählen oder Beschreiben jedes Objectes im Einzelnen ausgeschlossen ist. Ausser der Unterscheidung der Brücken in hölzerne, steinerne und eiserne, soll die Eintheilung in Strassenbrücken und Eisenbahnbrücken erfolgen; die letzteren waren indessen nur sehr spärlich vertreten, weil sich leider die grösseren Bahngesellschaften (mit Ausnahme der Gotthard- und Westbahn) an der Ausstellung in Gruppe 20 überhaupt nicht beteiligt hatten. — Sehr werthvolle Angaben über die wichtigeren Strassenbrücken der Schweiz, theilweise durch Pläne oder Ansichten erläutert, finden sich in *Bavier's Werk* „Die Strassen der Schweiz“; auch in anderen Werken, Zeitschriften (besonders in früheren Jahrgängen der „Eisenbahn“) und Specialpublicationen ist eine Anzahl der in Frage kommenden Brücken schon zur Veröffentlichung gelangt, und können wir uns desshalb hier über dieselben um so kürzer fassen.

Hölzerne Brücken. In früheren Zeiten und noch bis in die Mitte des gegenwärtigen Jahrhunderts war die Schweiz an hölzernen Brücken ungemein reich und wurde in solchen Constructionen zum Theil Vorzügliches geleistet. Heutzutage werden kaum mehr neue Brücken von nennenswerther Bedeutung in Holz gebaut, auch die bestehenden ersetzt man, wenn deren Umbau erforderlich wird, meistens durch eiserne, so dass ihre Zahl fortwährend abnimmt und ihr Studium bald nur noch historisches Interesse bietet. Für neue Eisenbahnbrücken ist hier selbstverständlich das Holz als Constructionsmaterial ausgeschlossen.

In erster Linie erwähnenswerth sind einige sehr hübsch ausgeführte Brückenmodelle, nämlich: aus dem Canton Thurgau die Thurbrücke bei Bürglen, Häng- und Sprengwerk-Construction von 3 Oeffnungen à 30 m weit, 1835 erbaut, und die Sitterbrücke bei Bischofzell, Bogencconstruction nach System Wiebeking, von 37 m lichter Weite, erbaut 1811; ferner aus dem Canton Graubünden die 1857 erstellte Brücke über das Rusein-Tobel bei Dissentis, welche nach dem Howe'schen System construit ist, 56,2 m lichte Weite und 4,2 m Breite hat und sich 45,5 m hoch über die Sohle der engen Felsschlucht erhebt.**)

*) Vide Bd. II Nr. 17, 20, 21, 22, 24, 25 und 26.

**) Bavier, „Strassen der Schweiz“.

Ausführliche Pläne von vier interessanten, älteren, gedeckten Holzbrücken hatte der Canton Luzern eingesandt, diese Brücken sind folgende: Die *Fontanabrücke* bei Romoos, Bogensprengwerk nach System Wiebeking, erbaut in den Jahren 1839—1841, mit 35,6 m lichter Weite, 4,95 m Pfeilhöhe, 4,38 m Breite, 31 m Höhe über der Thalsohle, Baukosten ca. 11400 Fr.; ferner die *Rotbachbrücke* bei Rothenburg, erbaut 1715/16, mit 3 Oeffnungen von je 11,4 m Weite, 6,4 m Breite und mit verankerten Pfeilern, deren Stärke unten 5,3/10,3 m, oben 4,0/8,8 m und deren Höhe 17,8 m beträgt; die Kosten beliefen sich auf 93500 Fr.; dann die *Emmenbrücke* unterhalb Luzern, 1785 erbaut, 6 Oeffnungen von je 21 m Weite, 4,6 m Breite und mit 1,8 m starken Pfeilern, und endlich die 1834/35 erbaute *Reussbrücke* bei Gisikon, 4 Oeffnungen à 18 m weit; die beiden letztgenannten sind Hängewerkconstructionen.

Ein besonderes Interesse boten die vom Stadtbauamt Luzern gelieferten Pläne der beiden alten Reussbrücken in dieser Stadt: Die *Kapellbrücke*, deren Bau ins Jahr 1333 zurückreicht, ist 222 m lang (ursprünglich 275 m), 2,65 m breit und hat 29 Oeffnungen à 7,65 m Weite; die hölzernen Joche bestehen aus je 3 Pfählen. Bekannt sind die Gemälde von Hans Heinr. Wegmann aus Zürich, welche die Giebelfelder schmücken und Scenen aus der Geschichte Luzerns und der Schweiz darstellen; dieselben stammen aus den Jahren 1610—20. Die untere oder sog. *Spreuerbrücke* wurde 1408 erstellt, 1428 zum Theil umgebaut, ist 79 m lang und 3,6 m breit, sie besteht aus einem Bogenhängwerk von 25,8 m und 3 gewöhnlichen Hängewerkern von 11,4 m, 27,9 m und 16,3 m Weite; ihre Giebelfelder sind mit den berühmten, aber jetzt stark verblichenen Todtentanzbildern von Caspar Meglinger geziert.

Schliesslich sollen noch die vom Canton Appenzell-Ausserboden ausgestellten Ansichten der gedeckten Holzbrücke über die Urnäsch im Hundwyler-Tobel erwähnt werden; dieses im Jahre 1840 für eine Strasse II. Classe gebaute Object ruht auf gemauerten Pfeilern 27 m über der Thalsohle und hat 3 Oeffnungen von 30 m Weite; Baukosten: 65 000 Fr.

Steinerne Strassen-Brücken. Ein sehr exact gearbeitetes Modell (1/100) von dem grossartigen *Viaduct* über die Glâne in der Nähe von Freiburg hatte der dortige Ingenieur- und Architekten-Verein ausgestellt. Dieses nach dem Project des Obersten La Nicca in den Jahren 1855/60 ausgeführte Bauwerk erhebt sich in zwei Etagen bis zu einer Höhe von 53 m, hat acht Oeffnungen von je 13,54 m Lichtweite, eine Gesamtlänge von 178 m und eine Breite von 8,4 m (6 m Fahrbahn und zwei Trottoirs à 1,2 m). Die Kosten dieser imposanten Brücke haben 622 800 Fr. betragen.*)

Von der Bauverwaltung der Stadt Bern waren Pläne der alten und der neuen *Nydeckbrücke* ausgestellt. Die alte hölzerne aus dem Jahre 1467 stammende Nydeckbrücke wurde 1487 in eine gewölbte mit drei gleich weiten Oeffnungen umgebaut. Der Bau der allbekannten neuen Nydeckbrücke (eine 45 m weite Mittelöffnung von 17,8 m Pfeilhöhe und zwei Seitenöffnungen von 16,1 m Weite; Breite = 11,1 m) wurde von einer Actiengesellschaft übernommen und in den Jahren 1841/44 durchgeführt.

Eine grössere Anzahl Brückenpläne, auch mit Photographien begleitet, hatte der Canton Waadt eingesandt. Wir erwähnen u. A. die *grosse Brücke* in Lausanne (auch Pont Pichard genannt), 174,6 m lang, 9,9 m breit, mit 18 Oeffnungen von je 7,2 m Weite. In seiner ursprünglichen Anlage (1844) hatte dieses Bauwerk zwei Etagen; später war man in Folge neuer Quartier- und Strassenanlagen genötigt, das tiefe Thal bis über die untere Etage hinauf zuzufüllen, wodurch

*) „Eisenbahn“, Bd. X Nr. 17.