

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 24

Sonstiges

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: 20.02.2026

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

Nach Abwicklung dieser Vereinsgeschäfte erteilt der Präsident Herrn Ingenieur Meister das Wort zu einem Vortrag über die

Auswechselung der Wipkinger Limmatbrücke,

welcher hier nur in kurzen Umrissen skizziert werden soll, da ein ausführlicher Bericht in unserm Vereinsorgan erscheinen wird.

An Hand zahlreicher Pläne und Photographien gab der Vortragende zunächst eine Schilderung der alten Brücke, deren ungenügende Gitterwände, mangelhafte Windverbände und ungünstige Auflagerungen auch bei verhältnismässig gutem Konstruktionsmaterial den heute an einen Brückenträger gestellten Anforderungen nicht mehr entsprachen. Hieran knüpfte sich eine Darstellung der verschiedenen in Vorschlag gebrachten Verstärkungsprojekte behufs Erhaltung der alten Brücke, teils mit, teils ohne Zwischenpfeiler im Limmatbett, welche sich sowohl aus konstruktiven, als aus ästhetischen Gründen als undurchführbar erwiesen, sodass sich die Bahngesellschaft zum Bau einer ganz neuen Brücke entschloss. Der Redner erläuterte nun in eingehender Weise die Konstruktionsdetails des neuen Bauwerks unter Hinweis auf die den Berechnungen zu Grunde gelegten Belastungen und Vorschriften, erging sich dann einlässlich auf die zur Anwendung gekommenen Montagegerüste und Vorrichtungen für gleichzeitige Verschiebung der alten und der neuen Brücke und auf die für letztere erforderlichen (in Regie ausgeführten) Vorbereitungsarbeiten, wie Einziehen neuer Auflagsquader, Abschneiden der alten Träger etc.

Die neue Brücke (mit Fahrbahn oben) hat bei 53 m Stützweite drei Hauptträger mit vertikalen Pfosten und doppeltem Strebensystem; der mittlere Träger hat für beide Gleise zu dienen, da die Erstellung zweier unabhängiger Brücken nicht thunlich war. Für die eigentliche Brücke war Flusseisen, für die Nieten Schweißeisen und für die Auflagerteile Stahlguss vorgeschrieben. Die Lieferung und Montierung samt Aus- und Einschieben der Brücken war der Firma Theodor Bell & Co. in Kriens übertragen worden. Die Arbeiten wurden im Februar dieses Jahres begonnen und so gefördert, dass in der Nacht vom 27. zum 28. September die Auswechselung der Brücken vorgenommen werden konnte, wobei sich die auf Rollen gelagerte Schiebebahn sehr gut bewährte; die eigentliche Schiebearbeit für die beiden Brücken im Gesamtgewicht von etwa 740 t erforderte nicht mehr als 34 Minuten. In der nämlichen Nacht erfolgte auch noch die Probebelastung der neuen Brücke, welche in jeder Beziehung äusserst befriedigende Resultate ergab. Zum Schluss seiner Darstellungen erwähnte der Vortragende noch die zahlreichen Beobachtungen und Spannungs-

messungen, welche im Laufe des Sommers vorgenommen wurden, um ein möglichst klares Bild über das Arbeiten der Kräfte in den Trägern der nun nach 42jährigen Diensten ausrangierten Brücke zu schaffen.

In der hierauf eröffneten Diskussion weist Herr Ing. Mantel auf die Notwendigkeit hin, die Diagonalen der oberen Windverbände derartiger Brücken statt der bisher üblichen Flacheisen, als Druckstreben auszubilden; der Obergurt des frei aufliegenden Trägers hat unter dem Einfluss der Belastung stets die Tendenz, sich zu verkürzen, welches Vorgänge der steife Querschnitt des Obergurts und der Windverbandsdiagonalen entgegen arbeiten muss. Herr Mantel bespricht ferner die, wie bei allen grösseren Brücken, so auch bei der Limmatbrücke angewendeten Leitschienen und macht besonders auf die Verschiedenheit der hiefür bei den schweiz. Bahnen üblichen Anordnungen aufmerksam. Während z. B. die Nordostbahn Fahrschiene und Leitschiene so nah als möglich zusammenrückt, sodass nur eine Führung des Spurkranzes möglich ist, legen andere Bahnen die beiden Schienen so weit auseinander, dass im Minimum die ganze Radbandage zwischen denselben Platz findet. Zur Zeit seien die Anschauungen über die Zweckmässigkeit der verschiedenen Sicherheitsvorkehrungen, von welchen die erstere die Entgleisung von vorherein verhindern will, die zweite eine Führung des entgleisten Fahrzeugs bezeichnet, noch nicht abgeklärt. — An der Diskussion, speciell betreffend Anlage von Leitschienen, beteiligten sich ferner die Herren Oberst Ed. Locher, Ing. P. Lincke, Ing. Meister und Direktor Huber. Letzterer betont, dass die Anlage mit enggestellten Leitschienen es sehr erleichtere, eine böswillige Entgleisung zu erzwingen. Herr Ing. Hilgard teilt mit, dass auch die amerikanischen Brückebauer jetzt durchweg die oberen Windverbände als Druckstreben konstruieren. Herr Oberst Ed. Locher gibt noch einige interessante Details über die schwerfällige, zeitraubende Montierung der alten Limmatbrücke, welcher er als Augenzeuge seinerzeit beigewohnt hat. — Schluss der Sitzung um 10 Uhr 50 Min.

A. B.

Gesellschaft ehemaliger Polytechniker.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein jüngerer Architekt, flotter selbständiger Zeichner. (1173)

Gesucht ein jüngerer Ingenieur für Henniblique-Bauten, gewandt in statischen Berechnungen. (1174)

Gesucht ein Maschineningenieur als Hauptlehrer für Konstruktion und Technologie an ein kantonales Technikum. (1175)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: *H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.*

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
12. Dez.	K. A. Hiller, Architekt	St. Gallen	Anstreicher-, Glaser-, Schreiner-, Parkett-, Schlosser- und Wasserinstallationsarbeiten für einen Fabrikneubau in St. Fiden.
12. »	Ingenieurbureau des Gemeinderates	Oerlikon (Zürich)	Herstellung von etwa 370 m ² Strassenschalen aus zugerichteten Kieselsteinen; etwa 340 m Kopfsteineinfassung aus Wesener Bruchsteinen; etwa 200 m ² Fahrbahn-pflasterung aus Wesener Bruchsteinen für Pflasterarbeiten an der Fabrikstrasse in Oerlikon.
12. »	Rheinbaubureau	Rorschach	Lieferung von etwa 200—400 m ³ Steinen von 15—20 cm Dicke für die Anlage einer partiellen Böschungspflasterung am Binnenkanal.
12. »	Schmidt, Architekt	St. Gallen	Schreiner-, Parkett- und Malerarbeiten im Neubau des Allgem. Arbeiterbildungsvereins an der Lämmli-brunnenstrasse in St. Gallen.
15. »	Bureau der Spar- und Leih-Kassa	Sissach (Baselland)	Glaser- und Schreinerarbeiten für das Anstaltsgebäude der Spar- und Leih-Kassa Sissach.
15. »	Fischer-Wengi, bautechnisches Bureau	Solothurn	Schreiner-, Bestuhlungs-, Schlosser-, Dekorations- und Flachmalerarbeiten für den Kirchenbau in Derendingen.
15. »	Dietrich, Kantonsrat	Heiden (Appenzell)	Schreinerarbeiten zum Schulhausbau in Heiden.
15. »	Stadtbauumt	Solothurn	Dachdeckerarbeiten für das Saalbau in Solothurn. (Deckmaterial Ziegel oder Schiefer.)
15. »	Gemeindekanzlei	Glarus	Erd-, Maurer-, Steinmetz- und Zimmerarbeiten für das neue städtische Verwaltungsgebäude in Glarus.
15. »	Paul Reber, Architekt	Basel	Spengler- und Schieferdeckerarbeiten für die Erweiterung der Pathologischen Anstalt in Basel.
15. »	J. Anderfuhren, Ing. d. V. Bez.	Missionsstrasse 41	Bau einer neuen Strasse von 878 l. m Länge von Bözingen nach Mett.
17. »	Stricker, Direktor	Biel (Bern)	Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Bütschwil.
18. »	J. Moser-Walter, Gemeindepräsident	Bütschwil (St. Gallen)	Oeffnen und Wiederedenken des Voreinschnittes; Ausgraben der Stollen samt Wasserfassung in eine Cementleitung, inbegriffen Lieferung der Cementröhren und des Sprengmaterials im Quellengebiet des Tellengrabens, Gemarkung Trüllikon.
19. »	Bureau des Hochbauinspekt.	Liestal (Baselland)	Schlosser- und Malararbeiten für das neue Bezirksschulgebäude in Therwil.
20. »	Strassenbauamt	Thusis (Graubünden)	Umbauten und Reparaturen am Schulhaus in Thusis.
20. »	Gemeindeamt	Altstätten (St. Gallen)	Bau einer etwa 500 m langen Strasse von Bächles nach Lahmern am Kornberg (Altstätten).
20. »	Obmannamt	Zürich	Ausführung der Beton- und Zimmerarbeit, sowie Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen (etwa 42 t) für einen Steg über die Thur und eine Brücke über den Binnenkanal bei Veldi-Altikon.
22. »	Bader, Gemeinderat	Zimmer Nr. 37	Erd- und Chaussierungsarbeiten für die Korrektion der Strasse II. Klasse bei Tössrieden, Gemeinde Eglisau. Kostenvoranschlag 5000 Fr.
22. »	Bureau des Oberingenieurs der Schweiz. Centralbahn	Eglisau (Zürich)	Unterbauarbeiten für die Erweiterung der Station Sissach, bestehend in Erdarbeiten, Mauern, Entwässerungen, Brücken und Durchlässen, sowie Strassenarbeiten. Vorauszahlung 200000 Fr.
		Basel	
		Leonhardsgraben 36	