

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 25

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Der Rhein-Viadukt bei Eglisau. I. — Zur Eröffnung des schweiz. Landesmuseums am 25. Juni 1898 in Zürich. VI. (Schluss.) — Miscellanea: Gründung eines deutschen Betonvereins. Zeuner-Feier. Kraftübertragung durch Wassermotoren und deren spezielle Anwendung

bei Eisenbahnen. Die feierliche Einweihung des Neubaus der «Opéra Comique» in Paris. — Preisausschreiben: Preisaufgaben der Schweizerischen Gesellschaft für chemische Industrie. — Konkurrenzen: Kattolische Kirche in Lodz.

Der Rhein-Viadukt bei Eglisau.

Von Oberingenieur Züblin.

I.

Das Projekt des 457 m langen Viaduktes bei Eglisau wurde noch unter Herrn Oberingenieur Moser ausgearbeitet. Die Ausführung entspricht dem Projekt mit Ausnahme der

300 m Radius, auf dem rechten Ufer mündet derselbe direkt in der Geraden in die Station Hüntwangen ein. Die Steigung beträgt 5 ‰. Der Viadukt besteht aus insgesamt 20 gemauerten Gewölbebogen und einer Mittelöffnung von 90 m Stützweite für die Fachwerkbrücke. Hierbei sind links vom Rhein 9 Viaduktöffnungen zu 15 m Lichtweite und rechtsrheinisch ebensoviele Bogenöffnungen von je 15 m nebst zwei weiteren Gewölben von je 12 m Weite vor-

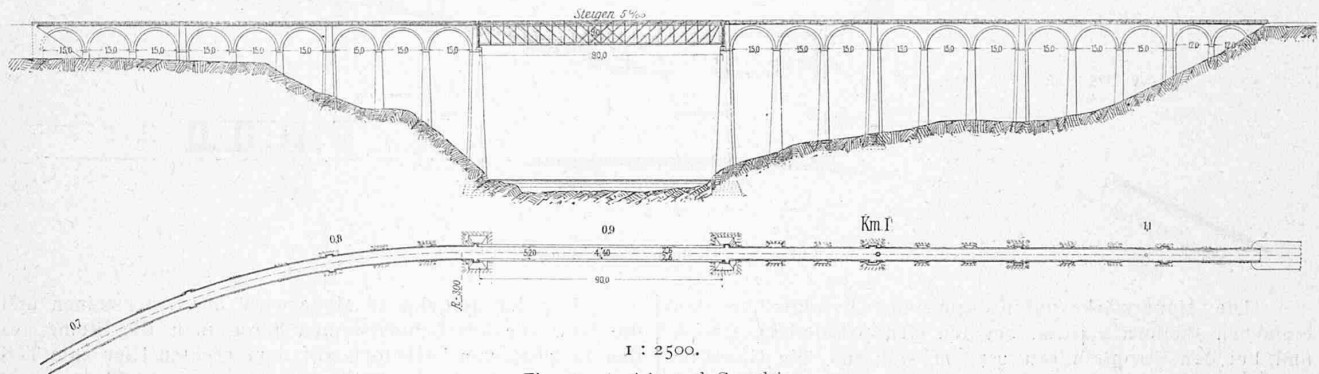


Fig. 1. Ansicht und Grundriss.

Eisenkonstruktion, welche, anstatt des früher vorgesehenen Halbparabelträgers, als Fachwerkbrücke mit parallelen Gurtungen ausgeführt worden ist (Fig. 1 und 2). Die Gründe dieser Aenderung liegen in der grösseren Sicherheit für die Züge bei einer allfälligen Entgleisung. Beim Halb-

handen. Die obere Breite des Viaduktes beträgt 5,30 m ausserhalb und 5,0 m innerhalb der Geländer, während für die lichte Fahrbahnbreite der eisernen Fachwerkbrücke 4,50 m festgesetzt sind.

Infolge der grossen Länge des Viaduktes hat man je

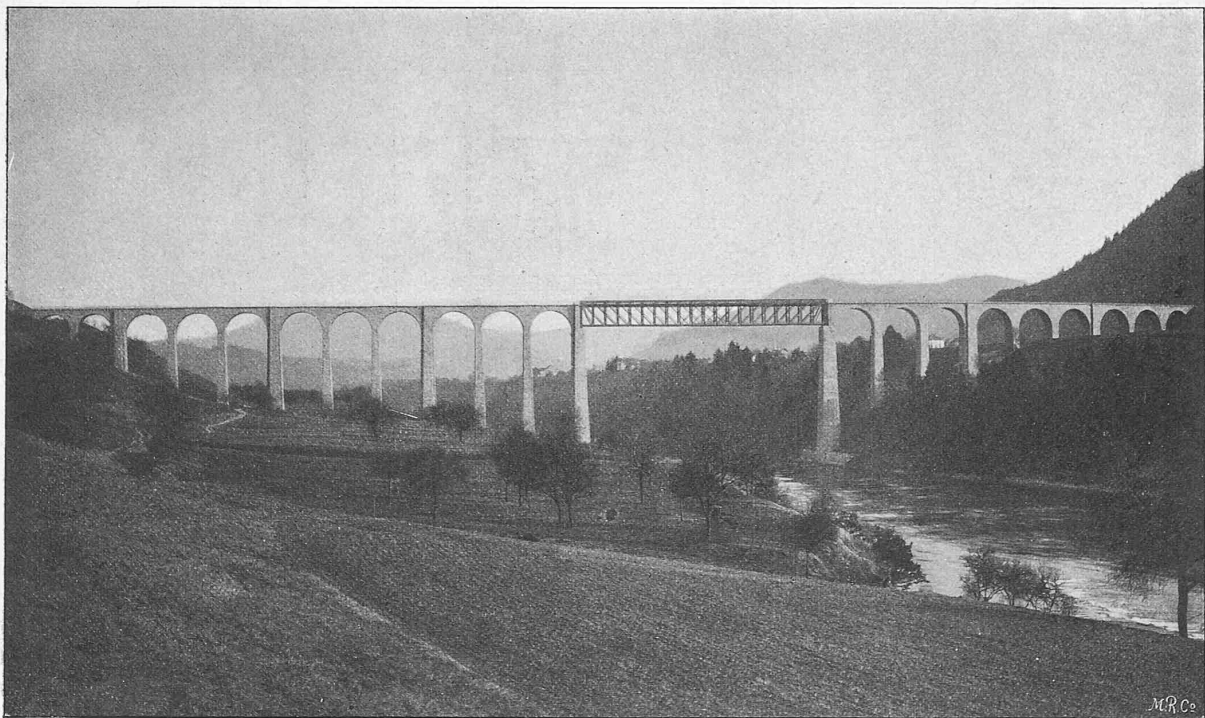


Fig. 2. Gesamt-Ansicht.

parabelträger wären die Maschen des Gitters so gross gewesen, dass ein entgleister Zug eventuell dazwischen hindurch 60 m tief in den Rhein hinunter hätte gelangen können, während dies infolge der starken oberen Gurtung des Parallelträgers, deren obere Kante 1,20 m hoch über Schwellenhöhe liegt, als unmöglich erscheint. Auf dem linken Rheinufer liegt der Viadukt in einer Kurve mit

drei Gewölbeöffnungen zu einer Gruppe formiert, worauf je ein Gruppenpfeiler mit stärkeren Dimensionen folgt, der so stark ist, dass er auch dem einseitigen Gewölbeschub zu widerstehen vermag. Die übrigen Pfeiler sind schwächer dimensioniert und unter der Annahme berechnet, dass beide Bogen, welche vom Pfeiler getragen werden, vorhanden seien. Aussergewöhnlich starke Verhältnisse, haben, infolge