

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 39/40 (1902)
Heft: 26

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: 16.02.2026

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

INHALT: Die neue Brücke über die Pétrusse in Luxemburg. — Einige Zahlen betr. die schweiz. Elektricitätswerke. III. (Schluss.) — Zwei westschweiz. Bergbahnen mit Abt'scher Zahnschiene. (Schluss.) — Miscellanea: Grösste Geschwindigkeiten auf Dampfbahnen. Neubau der mittleren Rhein-

brücke zu Basel. — Litteratur: Eingegangene litterarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Statuten des internationalen Verbandes für die Materialprüfungen der Technik. Gesellschaft ehemaliger Studierender: 27. Generalversammlung. Stellenvermittlung. XXXIII. Adressverzeichnis.

Die neue Brücke über die Pétrusse in Luxemburg.

Unter den neuern Brückenbauten ist die in Ausführung begriffene steinerne Brücke, die das Innere der Stadt Luxemburg mit dem aussenliegenden Bahnhofquartier verbindet, durch die Kühnheit und Originalität ihrer Anlage von hervorragendem Interesse.

Die Stadt Luxemburg (Abb. 1) liegt auf einem Felsplateau, das südlich und östlich durch tief eingeschnittene, von kleinen Wasserläufen durchzogene Thäler abgegrenzt wird. Auf der Stadtseite sind die Thalwände meistenteils sehr steil und begünstigen die Anlage der Festungswerke, die unter Louis XIV durch Vauban erbaut, Luxemburg zu einem der am stärksten befestigten Plätze Europas gestalteten.

Aus strategischen Rücksichten wurde die Bahnhofsanlage für die 1859 eröffnete erste luxemburgische Eisenbahn auf der Südseite des städtischen Weichbildes, dem Plateau Bourbon, erstellt, das von jenem durch das Pétrussethal getrennt ist. Die Entfernung des Bahnhofes vom Mittelpunkte der Stadt beträgt rund 1500 m und die nach Belgien führenden Linien umfahren die letztere in weitem Bogen auf der Ostseite. Bis jetzt bildete ein gewölbter steinerner Viadukt von 350 m Länge die einzige Verbindung zwischen dem Bahnhofe und der Stadt. Bei der geringen Breite desselben von 8 m konnte indessen diese Zufahrt dem gestieerten Verkehr nicht mehr genügen, weshalb im Jahre 1875 die Erbauung einer zweiten Hochbrücke beschlossen wurde. Die zahlreichen hierfür aufgestellten Vorprojekte nahmen meistens einen einzigen, grossen Bogen aus Stein oder Eisen in Aussicht. Erst im Jahre 1897 wurde durch M. Rodange, Oberingenieur der öffentlichen Bauten in Luxemburg der letzte dieser generellen Entwürfe zu einer steinernen Brücke einlässlich studiert. Gegenüber einer Eisenkonstruktion, die bei geringeren Bauschwierigkeiten auch eine kleinere Kostensumme beansprucht hätte, wurde dem Steinbau der Vortzug gegeben, weil man das Hauptgewicht darauf legte, ein der malerischen Umgebung der Stadt entsprechendes, grossartiges und monumentales Bauwerk zu erstellen. Sodann mag auch die grössere Dauerhaftigkeit einer steinernen Brücke, sowie deren geringere Unterhaltungskosten bei der Entschliessung massgebend gewesen sein.

Mit der Ausarbeitung des definitiven Projektes¹⁾ wurde M. Séjourné, Professor an der „Ecole des ponts et chaussées“ in Paris betraut, der bereits mehrere bedeutende Steinbrücken ausgeführt hat, wie z. B. die Brücke von Lavaur mit 61,5 m, sowie diejenigen von Antoinette und Castelet mit

50 m und 41 m Spannweite, welche Bauten im Oktoberheft 1886 der „Annales des ponts et chaussées“ veröffentlicht sind.

Nach dem *Ausführungsprojekte* besteht die Brücke aus drei Öffnungen, von denen die mittlere, korbbogenförmige Öffnung die bis jetzt bei keinem steinernen Bauwerke erreichte Lichtweite von rund 84 m besitzt, während die seitlichen Halbkreisgewölbe 21,6 m weit sind. Vergleichsweise sei darauf hingewiesen, dass die grösste bis jetzt angewandte Tragweite von 72,25 m sich bei der Brücke über die Adda in Trezzo voraufand, die von 1370 bis 1377 erbaut, schon im Jahre 1416 im Kriege wieder zerstört wurde.

Von neuern, ähnlichen steinernen Bauten mit grossen Spannweiten sind zu erwähnen die Brücken in: Cabin-John (Ostvirginia) mit 67,1, jene in Jaremcze (Galizien) mit 65,0 m, die Gutachbrücke (bad. Schwarzwald) mit 64,0 m, die in Bd. XXXVIII Nr. 25 u.Z. dargestellt ist, die

Brücke bei Gour-Noir (Frankreich) 62,0 m, die Prinzregentenbrücke in München mit 62,0 m, eine Brücke in Lavaur (Frankreich) mit 61,5 m und jene in Chester (England) mit 61,0 m.

Nord.

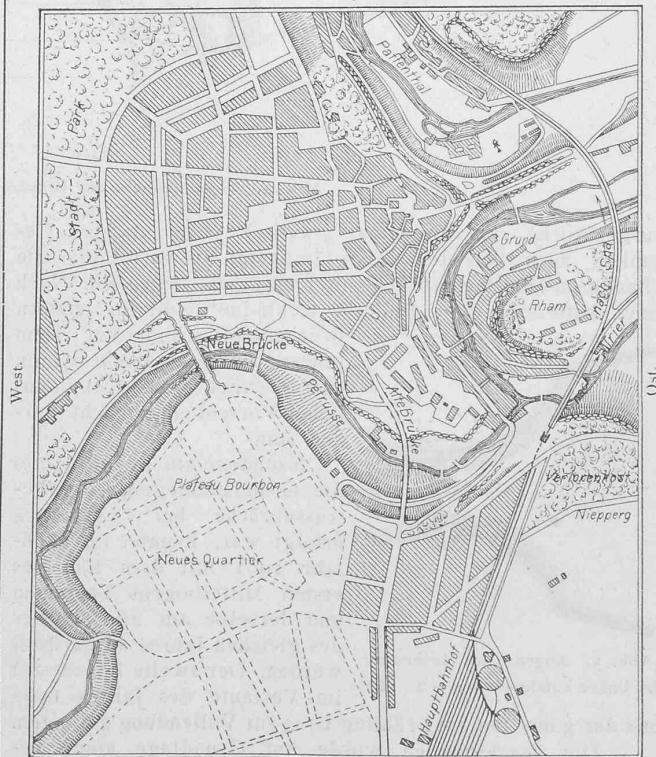


Abb. 1. Lageplan der Stadt Luxemburg. — Massstab 1:15000.

¹⁾ Die mitgeteilten Daten sind zum grössten Teil dem „Génie civil“ entnommen.