

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 41/42 (1903)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Die neue Eisenbahnbrücke bei Brugg (Aargau)  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-24017>

#### **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:** 23.02.2026

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

England weniger, dafür aus Nord-Amerika 2000 q mehr bezogen wurden sind.

An der Versorgung der Schweiz mit Steinkohlen, die mit 13975020 q ungefähr gleich geblieben ist (13893818 q im Jahre 1901), entfiel der Hauptanteil auf Deutschland, das mit 11526559 um 280000 q mehr lieferte als 1901, ebenso war die Zufuhr aus Frankreich um 110000 q grösser, wogegen jene aus Belgien um fast 300000 q, jene aus Oesterreich um 23000 q und die aus England um 15000 q geringer war. Der Koks-Bezug ist mit 1446955 q um 66000 q gegen 1901 zurückgeblieben. Die Versorgung mit Koks entfällt der Hauptsache nach im gleichen Verhältnis, wie im Vorjahr auf Deutschland (124001 q) und Frankreich (306472 q) während die Lieferungen aus Italien (5593 q) und Belgien (5663 q) um die Hälfte zurückgegangen sind, jene aus Grossbritannien (4687 q) gleich blieben.

Hinsichtlich des Bezuges der Schweiz an Brennmaterial ist hier hervorzuheben, dass infolge des Preisrückganges, obwohl an Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briekts mit zusammen rund 18867000 q um etwa 180000 q mehr als im Vorjahr eingeführt worden sind, doch um 7300000 Fr. weniger dafür ausgegeben worden sind.

In den für die schweizerische Maschinen-Industrie besonders in Betracht fallenden Zollpositionen für «roh vorgearbeitete Maschinenteile» ist eine merkliche Zunahme der Einfuhr zu verzeichnen und zwar war diese dem Gewicht nach um 8 % grösser (57961 q gegen 53694 q im Jahre 1901); dem ausgewiesenen Werte nach wird die Zunahme nur mit

Industrie und des dadurch den Käufern bewiesenen übergrossen Entgegenkommens. Aus der gleichen Ursache erscheint Deutschland für das Berichtsjahr nur mit 18,2 % an der Schweizer Gesamtausfuhr beteiligt, gegen 19,6 % des Jahres 1901. In noch grösserem Masse ist die Ausfuhr nach Frankreich zurückgeblieben mit 18,4 % gegen 22,2 % im Jahr 1901; auch die Beteiligung dieses Landes an der Einfuhr ist etwas zurückgeblieben mit 8,6 % gegen 9 % im Vorjahr. Der Verkehr nach Oesterreich hat sich nach beiden Richtungen etwas gesteigert, bei der Einfuhr von 1,7 % auf 2,1 % und für die Ausfuhr von 5,1 % auf 6,4 %. Der Umsatz mit Italien ist mit 1,7 % Einfuhr und 15,3 % Ausfuhr fast gleich geblieben. Russland hat mit 10,4 % um 1,4 % mehr von unserer Ausfuhr aufgenommen und der Rest des Ausfalls bei den genannten Ländern verteilt sich wieder, wie schon im Vorjahr, auf die «übrigen Länder», die mit 31,3 % stärker als je an unserm Export beteiligt erscheinen. Dagegen ist der Import aus denselben zu Gunsten Deutschlands um 3,1 % d. h. von 18,5 % auf 15,4 % heruntergegangen.

### Die neue Eisenbahnbrücke bei Brugg (Aargau).

Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hat die ihr vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 29. Dezember 1902 übertragene Prüfung der Frage des Ersatzes der Eisenbahnbrücke bei Brugg durch eine

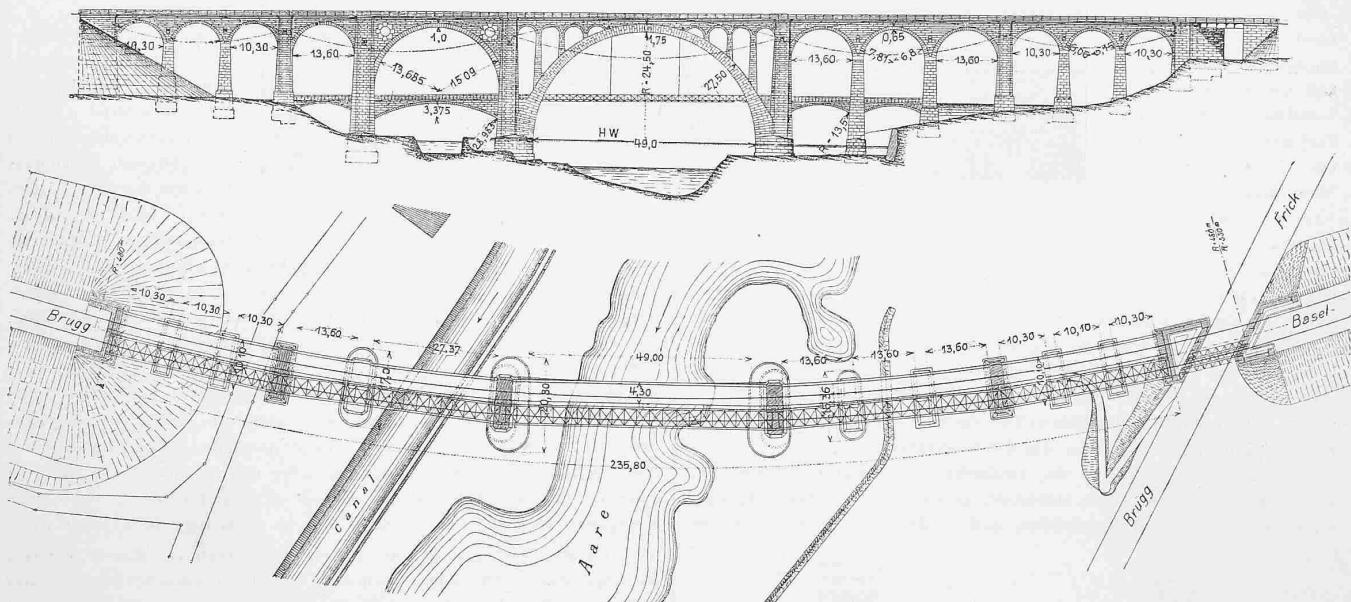


Abb. 1. Entwurf der Generaldirektion der S. B. B. zu einer steinernen Brücke mit Halbkreisgewölbe für die Mittelöffnung.  
Ansicht und Grundriss. — Maßstab 1:1500.

126000 Fr. angegeben (4843820 Fr. gegen 4717820 Fr.). Zur Beurteilung dieses in der schweizerischen Maschinen-Industrie wichtigen Faktors ist jedoch der Gewichtszuwachs massgebender, da die Wertsumme durch die sowohl für die vorgearbeiteten Teile wie für die fertigen Maschinen im Berichtsjahr stark gesunkenen Preise beeinflusst wird. Dieser letztere Umstand darf auch bei dem Vergleich in den Umsatzziffern für die Erzeugnisse der Maschinen-Industrie im Jahre 1902 mit jenen der vorangegangenen Jahre nicht übersehen werden.

Der Rückgang in den Gesamtziffern der *Maschinen-Einfuhr und -Ausfuhr* ist 1902 gegen das Vorjahr ein mässiger gewesen; es wurde von den Erzeugnissen der in den Tabellen aufgenommenen Zollpositionen im Jahre 1902 ausgeführt für 44442068 Fr., oder für 1316572 Fr. weniger als im Vorjahr und eingeführt für 19733182 Fr., oder für 1213319 Fr. weniger als im Jahre 1901, in welchem die Minderausfuhr 2451192 Fr. und die Mindereinfuhr volle 9416834 Fr. betragen hatte. Die Verhältnisse haben sich also relativ wesentlich gebessert und es lassen namentlich die Einfuhrziffern auf die wiedererstarkte Kaufkraft des Landes schliessen.

In dem Umsatze ist wiederum eine Verschiebung zu verzeichnen. Deutschland, dessen Anteil an der Einfuhr in die Schweiz 1901 auf 69,2 Prozent zurückgegangen war, hat sich 1902 wieder mit 72,2 % daran beteiligt, jedenfalls dank der grossen Ueberproduktion seiner Maschinen-

steinerne Bogenbrücke<sup>1)</sup> durchgeführt und die Ergebnisse ihrer Untersuchungen in einem sehr einlässlichen Berichte dem Verwaltungsrat vorgelegt<sup>2)</sup>, worauf dieser am 28. Mai mit Mehrheit den Beschluss fasste, von der Erstellung einer steinernen Brücke abzusehen und die bestehenden Pauli-Träger durch Halbparabelträger nach dem in Nr. 14 des letzten Bandes u. Z. generell dargestellten Projekte mit einem Kostenaufwand von rund 500000 Fr., zu ersetzen.

Im Anschluss an die erwähnte Darstellung veröffentlichten wir in den hier beigefügten Abbildungen den Entwurf zu einer steinernen Bogenbrücke, den die Generaldirektion aus vier von ihr bearbeiteten Varianten zum Vergleiche mit einer eisernen Parabelträger-Brücke herausgegriffen hat, und entnehmen ihrem Berichte folgende erklärende Angaben zu demselben.

Die vier Varianten zu einer steinernen Brücke ergaben sich daraus, dass für die 49 m weite Mittelöffnung sowohl die Anwendung eines *Halbkreisgewölbes* als auch die

<sup>1)</sup> Bd. XLI S. 155.

<sup>2)</sup> Bericht der Generaldirektion der S. B. B. vom 12. Mai 1903; Bd. XLI S. 264.

Ausführung eines *parabolischen Gewölbes* untersucht wurde und dass für diese beiden Alternativen je ein Projekt mit Belassung eines bestehenden Wasserwerkkanals und Ueberbrückung desselben durch eine grössere Spannweite und ein Projekt mit Verlegung des Kanales studiert wurde.

Der in den Abbildungen dargestellte Entwurf sieht ein Halbkreisgewölbe und Beibehaltung des Kanals in seiner gegenwärtigen Lage vor.

Die Gewölbe der sämtlichen Oeffnungen sind durch einen auf die ganze Viaduktänge sich erstreckenden, 1,50 m breiten mittleren Längsschlitz getrennt, sodass man es eigentlich mit zwei parallelen, eingeleisigen Viadukten von je 4,30 m Breite, die auf den gemeinsamen Pfeilern aufruhen, zu tun hat. Diese bereits mehrfach ausgeführte Anordnung empfiehlt sich in vorliegendem Falle wegen der Notwendigkeit der Aufrichtthaltung des Bahnbetriebes während der Bauperiode. Es muss zuerst die für das zweite Geleise bestimmte Hälfte des steinernen Viaduktes erstellt und der Zugsverkehr über dieselbe geleitet werden, worauf erst die bestehende Eisenkonstruktion entfernt wird und an deren Stelle die zweite Hälfte des Viaduktes aufgeführt werden kann. Diese Bauweise, auf welche auch Herr Oberingenieur Moser im Verwaltungsrat der S. B. B. am 29. Dezember 1902 hingewiesen hatte, war von ihm in seinem damals vorgelegten Vorprojekte (siehe Bd. XLI, S. 155) allerdings nicht aufgenommen worden.

Der Bericht weist sodann darauf hin, dass um den Vorteil der geringen Instandhaltungskosten und einer langen Lebensdauer, der steinerne Brücken vor den eisernen auszeichnet, mit Sicherheit zu erlangen, die ersteren in den Abmessungen reichlich gehalten und bei der Wahl des Baumaterials nicht gespart werden dürfe.

Die Generaldirektion kommt bei ihren Entwürfen aus diesem Grunde dazu, an Stelle der von Herrn Moser — nach Analogie vieler in jüngster Zeit in der Schweiz ausgeführten grossen Brückenbauten — angewendeten billigeren Mauerwerkskategorien, für den grossen Bogen Granitstein-

Brücke mit Halbkreisgewölbe und Kanalverlegung	13610 m <sup>3</sup>	915000 Fr.
» » » ohne	13636 m <sup>3</sup>	920000 »
» » Parabel-Gewölbe und	12948 m <sup>3</sup>	840000 »
» » » ohne	12974 m <sup>3</sup>	845000 »

wogegen das Mosersche Vorprojekt eine Kubatur von rund 10 000 m<sup>3</sup> und Kosten von 470 000 Fr. aufwies. Sämtliche Kostensummen sind unter Ausschluss von Bauleitung und Unvorhergesehnen verstanden und durch Offerten kontrolliert, die sich die Generaldirektion unter Zugrundelegung ihrer stärkeren Dimensionen und verschärften Bedingungen sowie der teureren Mauerwerks-Kategorien von einer Anzahl grösserer Bauunternehmer für die vier Varianten geben liess.

Den für das von der Generaldirektion in erste Linie gestellte Projekt (s. Abb. 1 u. 2) ausgewiesenen 920 000 Fr. liegt ein Durchschnittspreis für das Mauerwerk von Fr. 59.— für den ganzen Viadukt und von Fr. 84,50 für den Mittelbogen zu Grunde.

Wir haben aus dem Bericht den Eindruck gewonnen, dass die Generaldirektion bei dessen Abfassung nichts verabsäumt hat, um den Entwurf einer steinernen, gegenüber einer eisernen Brücke ausser Konkurrenz zu setzen. Will die Bauleitung unserer Bundesbahnen darauf verzichten, von den Erfahrungen der Neuzeit im Bau steinerner Brücken Gebrauch zu machen, dann allerdings ist auf ihrem Netze die letzte grössere steinerne Brücke gebaut worden, denn unter solchen Voraussetzungen ist der Stein mit dem Eisen nicht konkurrenzfähig.

### Miscellanea.

**Die Kanalisation und die Wasserversorgung von St. Petersburg.** Einem Bericht des Geheimrats *Sinowjew*, den er kürzlich als Stellvertreter des russischen Ministers des Innern an den Zaren erstattete, entnehmen wir die nachfolgenden bemerkenswerte Darstellung betreffend die Wasserversorgung und Kanalisation der russischen Hauptstadt.

Das *Abfuhrwesen* wird in St. Petersburg in ursprünglicher Weise gehandhabt, da die Stadtverwaltung über Pläne und Versuche zur Verbesserung desselben nicht hinausgekommen ist. Alle Abwässer, nicht selten auch Auswurfstoffe, werden durch ein Netz von hölzernen, zum Teil baufälligen Röhren in die Newa und ihre Kanäle geleitet, was zur Folge hat, dass das umliegende Erdreich verunreinigt und sogar das Strassenpflaster unterspült wird. Die menschlichen Abfallstoffe werden auf Abladeplätze gebracht, die jetzt durch die Ausdehnung der Stadt in unmittelbare Nähe der Wohnstätten gerückt sind.

Seit etwa 30 Jahren beschäftigt sich die Petersburger Stadtverwaltung mit der Frage einer regelrechten Kanalisation, für deren Verwirklichung aber bisher noch wenig geschehen ist. Im Jahre 1876 wurde *Lindley*, der Erbauer der Warschauer Kanalisation, von der Stadtverwaltung beauftragt, auch für Petersburg einen geeigneten Kanalisationsplan auszuarbeiten; derselbe wurde im Jahre 1880 dem Stadtamt eingereicht, brauchte aber für die Uebertragung ins Russische drei Jahre. Die Stadtverwaltung hat über diesen Entwurf keinen endgültigen Beschluss gefasst und im Jahre 1900 einen Wettbewerb für die Kanalisation von St. Petersburg ausgeschrieben. Nachdem am 1. (13.) Mai 1902 der letzte Tag für die Einlieferung der Entwürfe abgelaufen war, sind erst im Herbst desselben Jahres die Grundsätze bestimmt worden, nach denen die Prüfung stattzufinden hat.<sup>1)</sup>

Was die *Versorgung* der Stadt mit *Trinkwasser* betrifft, so ist im Laufe der letzten 30 Jahre die öffentliche Gesundheitspflege Petersburgs auch nach dieser Richtung hin nicht verbessert worden. Petersburg wird mit Newawasser versorgt, dessen Entnahmestelle oberhalb der bewohnten Uferstrecken auf der schwächer besiedelten Flusseite liegt. Als im Jahre 1889 die Wasserversorgung der Stadt sich noch im Besitz einer Aktiengesellschaft befand, wurden zur Reinigung des Newawassers Filterbecken errichtet. Die Verureinigung des Wassers nahm inzwischen in besorgniserregender Weise zu, gleichzeitig stieg der Wasserverbrauch von 110 700 m<sup>3</sup> pro Tag im Jahre 1884 auf 196 800 m<sup>3</sup> im Jahre 1894; im Jahre 1901 waren es 270 600 m<sup>3</sup> im Tag, also bei einer Bevölkerung von 1 $\frac{1}{4}$  Mill. Seelen 216 l auf den Kopf. Trotz dieser Zunahme des Verbrauchs ist die Vergrösserung der Filterflächen erst im Jahre 1898 erfolgt. Einzelne Stadtteile jenseits der Newa werden auch heute noch mit ungereinigtem

