

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 67/68 (1916)  
**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:** 11.01.2026

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

INHALT: II. Wettbewerb der Geiserstiftung im S. I. A.; Verbindungssteg für Eglisau anstelle der zu beseitigenden Holzbrücke. — Protestantische Kirche in Cham. — Eine schweizerische Versuchsstätte und Beratungsstelle für Industrie und Gewerbe. — Entwicklung der Kupferproduktion in den wichtigsten Ländern. — Miscellanea: Nationale Vereinigung schweizerischer Hochschul-Dozenten. Eine neue Kaukasusbahn. Zum Rheinsteg für Eglisau. Wohlen-Meisterschwanden-Bahn. Internationale Rheinregulie-

rung. — Konkurrenz: Orgelgehäuse für die St. Theodorskirche in Basel. Concours de la Maison Vaudoise. Bahnhofgebäude und Postgebäude in Biel. Parlamentsgebäude für die australische Hauptstadt. — Literatur: Technisches Hilfsbuch. Literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung. Tafeln 41 und 42: Die Protestantische Kirche in Cham.

**Band 68.** Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 26.**

## II. Wettbewerb der Geiserstiftung im S. I. A.

### Verbindungs-Steg für Eglisau anstelle der zu beseitigenden Holzbrücke.

Von den altersgrauen Brücken-Städtchen am grünen Schweizer-Rhein ist eines der markantesten Eglisau, das mittelalterliche Sperrort am Rheinübergang der Strasse Zürich-Schaffhausen. Der hier in die breite Schotterterrasse etwa 50 m tief eingeschnittene Fluss nötigte die alte Strasse in steilen Windungen die Böschung der Südseite hinabzusteigen, um auf der gegenüberliegenden Sonnenseite mittels einer Rampe die hochliegende Ebene wieder zu gewinnen. Im Lageplan, S. 299 unten rechts, ist klar zu erkennen, wie die Stadtanlage als regelmässiges Rechteck, 140 m lang, 70 m breit, parallel zum Hang die Heerstrasse („Mittel-Gasse“) blockiert. Den südlichen Brückenkopf beherrschte ehedem das Schloss, in dem als letzter zürcherischer Landvogt Salomon Landolt (früher in Greifensee) residierte. Die alte Brücke, eine

Pfahljochbrücke, ähnlich jenen von Stein a. Rh., Diessendorf, alte Basler Rheinbrücke u. a. m., spielte im zweiten Koalitionskrieg 1799 ihre wichtige Rolle zum letzten Mal, denn sie wurde damals ein Raub der Flammen. An ihrer Stelle erbaute man 1811 die jetzt bestehende, gedeckte Holzbrücke, wie sie unsere Abbildungen 1 und 2 zeigen. Im Jahre 1841 wurde die neue Kantonsstrasse erbaut, die durch weiteres Ausholen gegen Westen die steilen Rampen verbesserte.

Das nun bei Rheinsfelden im Bau befindliche Kraftwerk bedingt bei Eglisau einen Aufstau des Rheins von

etwa 6½ m (vgl. Profil Seite 299 unten links), demzufolge die gedeckte Brücke beseitigt werden muss.<sup>1)</sup> Sie wird ersetzt durch eine neue, massive Strassenbrücke, die mit drei Bogen den Rhein etwa 300 m flussabwärts überspannen wird, als direkte Verbindung der einander auf gleicher Höhe gegenüberliegenden Schleifen der beidseitigen Rampenstrassen (vergl. Lageplan, sowie Abb. 1). Dadurch wird aber dem alten Städtchen der Lebensnerv, dem es seine Entstehung und Jahrhunderte hindurch seine Bedeutung verdankte, abgeschnitten: es wird aus dem durchgehenden Strassenzug ausgeschaltet, da die Landstrasse Zürich-Bülach Eglisau über Rafz nach Schaffhausen führt; der Verkehr lässt inskünftig Eglisau links liegen (vergleiche Lageplan), als blos noch baugeschichtliches Denkmal vergangener Zeiten. Es vor der Degradation zur völligen Sackgasse zu bewahren, bestimmte, neben Erwägungen ethischer Art, den S. I. A., durch das Mittel eines Wettbewerbes zu untersuchen, ob es nicht möglich wäre an der topographisch gegebenen und historisch gewordenen alten Brückensteinstelle einen wenigstens für Fußgänger und leichten Wagenverkehr benützbaren Steg zu schaffen, der in wirtschaftlich und ästhetisch befriedigender Weise dem Lokalverkehr zu dienen hätte.

Zum bessern Verständnis des Folgenden sei aus dem Programm erwähnt, dass in Anbetracht der Brückenlänge von etwa 90 m die Fahrbahnbreite auf 3,5 m festgesetzt wurde, was weiterhin zu einer zulässigen Verkehrslast von

<sup>1)</sup> Uebersichtskarte, Längenprofil der ganzen Staustrecke des Kraftwerks usw. siehe Bd. LXI, Seite 130 (8. März 1913).

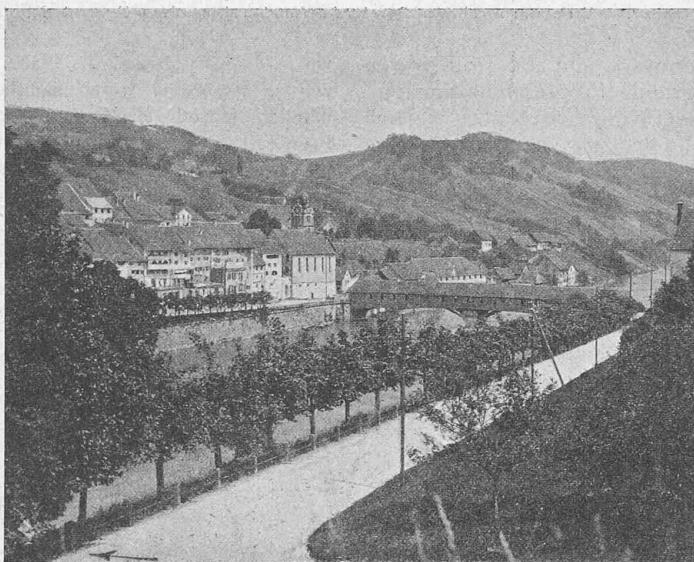


Abb. 1. Blick auf das Städtchen Eglisau, gegen Südwesten.  
Gegenwärtiges Gesamtbild vor Abbruch der Holzbrücke.  
Der Pfeil deutet die Richtung der neuen Brücke an.

keinen weniger für Fußgänger und leichten Wagenverkehr benützbaren Steg zu schaffen, der in wirtschaftlich und ästhetisch befriedigender Weise dem Lokalverkehr zu dienen hätte.

Zum besseren Verständnis des Folgenden sei aus dem Programm erwähnt, dass in Anbetracht der Brückenlänge von etwa 90 m die Fahrbahnbreite auf 3,5 m festgesetzt wurde, was weiterhin zu einer zulässigen Verkehrslast von

<sup>1)</sup> Uebersichtskarte, Längenprofil der ganzen Staustrecke des Kraftwerks usw. siehe Bd. LXI, Seite 130 (8. März 1913).



Abb. 2. Die 1811 erbaute Holzbrücke in Eglisau, vom linken Ufer aus.

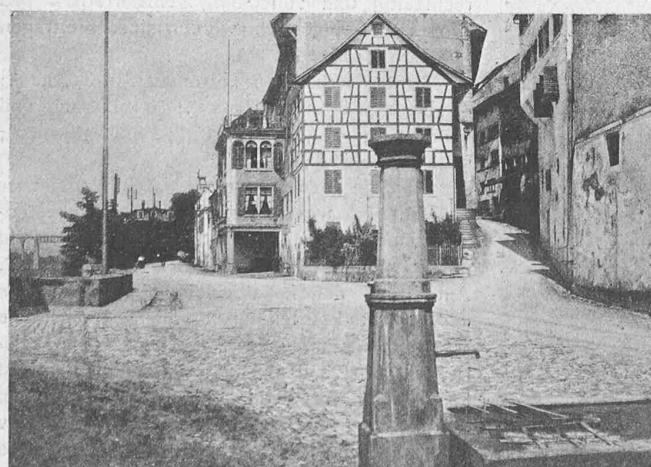


Abb. 3. Nördlicher Brücken-Vorplatz (gegen West) und alter Stadteingang.