

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 75/76 (1920)  
**Heft:** 21

## 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:** 16.01.2026

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

INHALT: Die Verschiebung der Reussbrücke bei der Fluhmühle in Luzern. — Die Vorarlberger Baumeister und die Schweizerische Kirchenbaukunst im XVIII. Jahrhundert. — Ueber die Erzeugung von Elektro-Roheisen. — Miscellanea: Das Kitchen-Umsteuerruder. Ein Schritt zur Hochschulreform in Deutschland. Ein neuer Spar-Einbau für gusseiserne Zentralheizungs-Kessel. Schweizer Mustermesse 1921. Von den Erzlagerstätten im Fricktal. — Nekrologie: H. Sämann. R. Bischoff. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

## Die Verschiebung der Reussbrücke bei der Fluhmühle in Luzern

am 25. August 1920.

Die zwischen dem Friedental und der Fluhmühle die Reuss überspannende Eisenbahnbrücke der Linie Zug-Luzern, wurde in den Jahren 1863/1864 durch die Firma Benkieser aus Pforzheim erbaut. Die Brücke, die in einer Kurve von 300 m Radius liegt und die Reuss unter einem mittlern Winkel von  $32^{\circ}$  schneidet, besteht aus fünf Oeffnungen von je 28,60 m Weite (Abbildung 1).

gründer der Firma Grün & Bilfinger, Mannheim, geleitet. Die eisernen Caissons haben, wie auch die Pfeileraufbauten, kreisrunden Querschnitt von 4,50 m Durchmesser. In die 3 m hohen Arbeitskammern ist unter der ebenen Decke noch ein Gewölbe aus Ziegelsteinmauerwerk eingebaut. Das Absenken der Caissons erfolgte von festen Gerüsten aus. Pfeiler I, II und IV stehen auf Schichten aus zähem

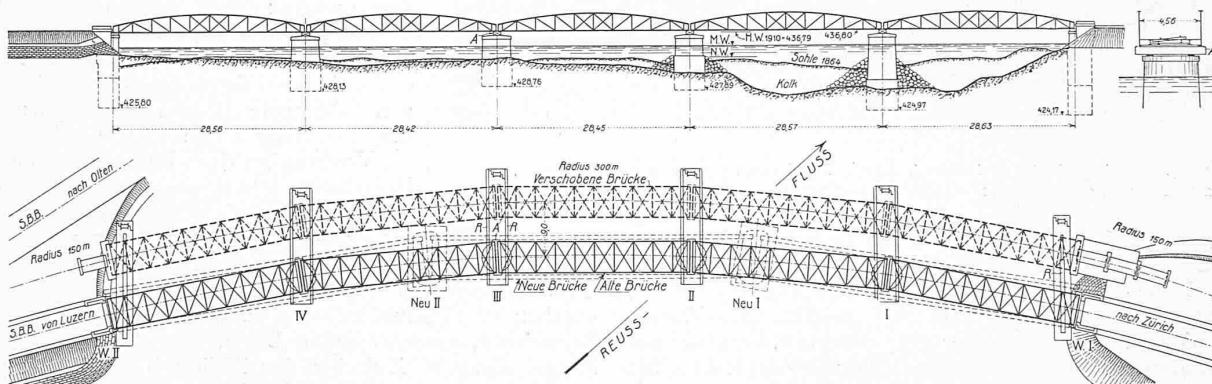


Abb. 1. Ansicht, Querschnitt und Grundriss der alten Brücke, Grundriss der verschobenen und der neuen Brücke. — Masstab 1:1000.

Die in Schweisseisen erstellten Ueberbauten sind Halbparabelträger mit geradem Untergurt und stetig gekrümmtem Obergurt; die maximale Trägerhöhe beträgt 2,64 m, die Hauptträger liegen in einem Abstand von 4,56 m. Je zwei benachbarte Ueberbau-Enden ruhen mittels Gleitlagern auf einem gemeinsamen, kastenförmigen Auflagerträger (*A* in Abb. 1, oben rechts, und in Abb. 2), der die Lasten auf den Pfeiler überträgt. Nach einer erstmaligen Verstärkung der Fahrbahn durch die Firma Landis & Wild in Richterswil im Jahre 1888 wurde auf Veranlassung der N.O.B. im Jahre 1896 ein Umbau der Fahrbahn und eine Verstärkung der Hauptträger durch die Firma Alb. Buss & Cie. in Basel vorgenommen, um die Brücke der eidg. Verordnung vom Jahre 1892 anzupassen. Auf die Dauer vermochte auch diese Verstärkung die Brücke nicht genügend widerstandsfähig zu machen; insbesondere ihre durch die außerordentlich geringe verfügbare Konstruktionshöhe bedingte, etwas eigenartige Fahrbahnkonstruktion mit einem doppelten System von Längs- und Querträgern erwies sich als zu schwach, um die immer grösser werden den Lokomotivgewichte aufzunehmen. Seit dem Jahre 1914 konnte die Brücke nur mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h befahren werden. Da die Nachrechnung ergab, dass auch die Hauptträger Mängel in der Knicksicherheit zeigten, wurde ein völliger Neubau beschlossen.

Der Unterbau, bestehend aus vier Pfeilern und den zwei Widerlagern, ist pneumatisch fundiert. Es war dies eine der ersten Druckluftgründungen in der Schweiz. Deren Ausführung, die ebenfalls der Firma Benkieser übertragen worden war, wurde von Oberingenieur Bernhard Bilfinger, dem Be-

Lehm, der mit Kies und grossen Steinen durchsetzt ist. Pfeiler III ist auf einer dünnen Nagelfluh abgesetzt, Widerlager Seite Zürich auf feinem scharfen Sand und Widerlager Seite Luzern auf festgelagertem, grobem Geschiebe. Für den Aufbau der Pfeiler und Widerlager waren 60 bis 70 cm hohe Quadrate aus Solothurner Kalkstein verwendet worden, die sich als wetterbeständig erwiesen haben. Beim Bau der ersten Brücke wurde der rechtsseitige Fluss-

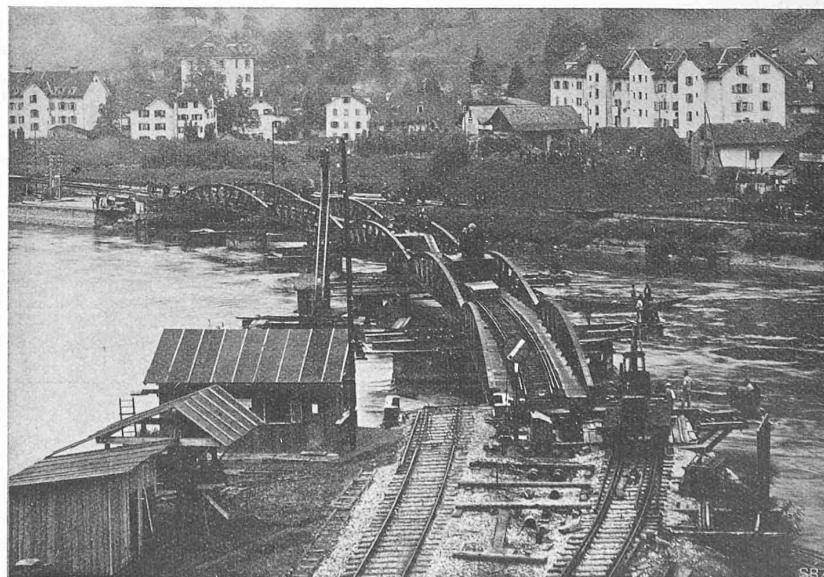


Abb. 7. Die Brücke während der Verschiebung flussabwärts (von links nach rechts).

arm mit dem Ausbruch des Friedental-Tunnels aufgefüllt, wodurch das Flussprofil, besonders bei Hochwasser, stark eingeeengt wurde. Es zeigten sich demzufolge bei Pfeiler I bald Kolkerscheinungen, die bei dem grossen Hochwasser