

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 11

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: 17.02.2026

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

INHALT: Die Pfeilerbewegungen der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Eglisau und die Massnahmen zur Sicherung des Bauwerkes. — Zum 20 Jahr-Jubiläum von Letchworth, der ersten Gartenstadt. — Wettbewerb für ein neues Gebäude der Schweizerischen Volksbank in Freiburg. — Ueber die erzwungenen Frequenzen schütteln der Parallelkurbelgetriebe. — Zur Neubestellung der Direktion im Schweiz. Eisenbahn-

Departement. — Miscellanea: Ausfuhr elektrischer Energie. Eidgenössische Technische Hochschule. Weltausstellung in Brüssel 1930. Das Goldenberg-Werk des Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerkes. Elektrifizierung der japanischen Bahnen. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Stellenvermittlung.

Band 79.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 11.

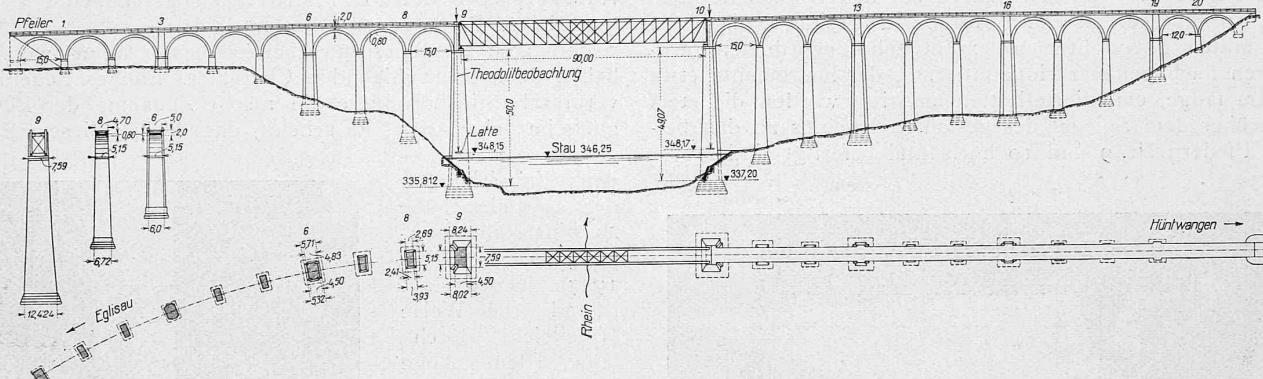


Abb. 1. Ansicht, Grundriss und Schnitte des Rheinübergangs der S. B. B. bei Eglisau, erbaut 1895/97. — Masstab 1:2500.

Die Pfeilerbewegungen der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Eglisau und die Massnahmen zur Sicherung des Bauwerkes.

Von E. Münster, Brückeningenieur der S. B. B., Kreis III, Zürich.

Es ist bekannt, dass bei der Rheinbrücke in Eglisau¹⁾, wie übrigens auch bei der Sitterbrücke der Bodensee-Toggenburgbahn und der im Zuge der Arlberglinie gelegenen Trisannabrücke²⁾, sowie bei andern, auch kleineren Bauwerken ähnlicher Art, die Köpfe der beiden Hauptpfeiler sich mit der Zeit einander nähern. Vorgängig der Beschreibung dieser Erscheinungen bei der Eglisauer-Rheinbrücke folgen einige Angaben über den Bau und die Anordnung dieses Bauwerkes.

Die eingleisige Rheinbrücke bei Eglisau wurde in den Jahren 1895 bis 1897 von der ehemaligen „Nordostbahn“ mit einem Kostenaufwand von rund 1 Mill. Franken erbaut³⁾. Sie überbrückt den Rhein mit einer eisernen Öffnung von 90 m Stützweite, an die sich beidseitig gemauerte, aus Lägernkalkstein erstellte, gewölbte Viadukte mit neun Öffnungen von 15 m Weite auf dem linken und elf Öffnungen gleicher Weite auf dem rechten Ufer anschliessen. Die Höhe der Uferpfeiler, auf denen die Eisenkonstruktion ruht, beträgt ungefähr 60 m (Abbildung 1).

Die ersten Anzeichen, dass in den Uferpfeilern dieser Brücke eine Bewegung stattfinde, wurde kurz nach Schlies-

sung der an diese Pfeiler angrenzenden Gewölbe beobachtet. Sie bestanden in Senkungen der Gewölbescheitel und Bildung von Rissen in den Gewölben und in der Uebermauerung. Infolgedessen wurden diese Vorgänge seit dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Bauwerkes im Mai 1897 genauen und periodischen Beobachtungen unterzogen, wobei, infolge der Unmöglichkeit die beiden Uferpfeiler von festen Punkten aus seitlich anzuvizieren, folgendermassen vorgegangen wurde.

Die Zentren der Gelenkzapfen der beweglichen Auflagerkörper der beiden Hauptträger werden auf die Auflagerplatten, die den Stelzen als Unterlage dienen und die sich mit dem Pfeiler bewegen, hinuntergelotet und die Entfernung dieser Lote bis zu den Mitten dieser Platten gemessen. Die auf diese Weise erhobenen Masse enthalten die Summen der Bewegungen der beiden Uferpfeiler und die Längenänderung des eisernen Mittelträgers infolge der Temperaturschwankungen. Ferner werden beim beweglichen Auflager an drei verschiedenen Punkten die Abstände der Eisenkonstruktion von der Schildmauer gemessen. Als weitere Kontrolle dienen Messungen an den Geländerstangen auf Fahrbahnhöhe. Die Ergebnisse dieser Messungen werden auf die Länge der eisernen Brücke bei 0°C umgerechnet und graphisch aufgetragen (Abbildung 2). Es ist klar, dass durch die Umrechnung auf 0°C die Messergebnisse in ihrer Genauigkeit ungünstig beeinflusst werden. Die im Zeitpunkt der Messung abgelesene Lufttemperatur entspricht im Allgemeinen der Temperatur der gesamten Eisenkonstruktion nicht genau, besonders wenn diese von der Sonne einseitig bestrahlt wird, wodurch in den beiden

1) Vorläufige Mitteilung in Bd. LXXVI, S. 101 (28. August 1920).
2) Eingehender Bericht in Bd. LXXVIII, S. 220 (29. Oktober 1921).
3) Baubeschreibung in Bd. XXXII, S. 195 (17. Dezember 1898).

Abb. 2. Diagramme der gegenseitigen Annäherung
der Pfeilerköpfe 9 und 10. — Ordinaten-Masstab 1:4.

