

# Ueber den Brückenbau in Eglisau

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **11 (1895)**

Heft 23

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-578766>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Ueber den Brückenbau in Gglisau

Schreibt man dem „Winterthurer Landb.“: Am zürcherischen Rheine, gleich unterhalb des Städtchens Gglisau, das sich so rauhlich und schmucksam an den Strom anschmiegt, bereitet sich ein Werk vor, das künftig eine der ersten Sehenswürdigkeiten des schweizer. Eisenbahnnetzes bilden wird. Wie zu Göthe's Zeiten noch soll diese Gegend wieder Eingangsthor werden für die Tausende und Tausende, die alljährlich aus deutschen Gauen wallfahrten nach der gesunden Schönheit unseres Hochlandes.

Vormalz führen die Reisenden in der humpelnden Diligence durch das Raizerfeld und über den länderstreichenden Strom den Wundern des Hochgebirges entgegen. Stundenlang grüßten und lockten im Lichtglanz die Firnen herüber, ohne daß man ihnen auf dem langsamem Pferdevehikel näher zu kommen schien. Heute ist man im Begriff, eine Brücke auf kühnem Bogen in schwindelnder Höhe über den majestätischen Grenzstrom zu sprengen; bald wird über sie hin das Dampfroß brausen, ein Symbol unserer hastenden, lebensverzehrenden Zeit.

In Spannweite von je 15 Metern wird die Bahn am rechten Ufer sich auf 11 Pfeiler legen und am linken Ufer auf 9. In die Mitte des Rheines selbst kommt kein Pfeiler zu stehen, sondern die ganze Strombreite von 110 Metern überspannt ein einziger Bogen in unterjählichen Halbparabolen in einer Höhe von 60 Metern über dem Wasserpiegel. So erhält der gesamte Viadukt über das Flußbett und die beiden Uferböschungen hin eine Länge von 410 Metern.

Das Fundament jeden Pfeilers wurde betoniert und erst der die Erde überragende Teil muß aus Quadern aufgeführt werden. Da die beiden innern, hart am Uferstrand aufsteigenden Hauptpfeiler bei einer Höhe von annähernd 60 Metern sich stark verjüngen müssen, so ist natürlich ihre Basis von bedeutendem Umfange. In der That machen die Ansätze zu diesen Pfeilern von der Uferhöhe aus schon den Eindruck des Kolossalien; man wird unwillkürlich an die gewaltigen Basen der vier Grundpfeiler des Eifelturms erinnert. Von der Masse des hier zur Verwendung kommenden Baumaterials kann man sich einen ungefähren Begriff machen, wenn man hört, daß der Bedarf an behauenen Steinen für die 20 Pfeiler auf 3000 Wagenladungen berechnet ist, die man aus den Brücken von Neckingen im Aargau und dem großen Bruch in Dielsdorf herholt.

Namentlich zum Aufbau der Kanten ist Material erster Qualität unbedingt nötig; denn durch die Last erdrückte oder von der Kälte zerprengte Gesteine können beim fertigen Bau beinahe nicht mehr ersetzt werden. Man darf erwarten, daß die den Bau beaufsichtigenden Ingenieure der Nordostbahn mit rücksichtsloser Strenge auf Lieferung tadelloser Materials halten; denn die Verantwortung, welche die Gesellschaft mit der Erstellung dieses Baues auf sich nimmt, ist ungeheuer, und nichts darf daher unterlassen werden, was nach menschlicher Berechnung eine Katastrophe von Mönchenstein verunmöglicht.

Ein interessantes Bild der Arbeit bietet der Platz am Werktag. Da ist alles in Bewegung. Oben, auf den Uferterrassen werden Sand und Kies, worauf man in geringerer Tiefe stößt, fleißig aufgeworfen. Eine Drahtseilbahn rollt das Baumaterial über die Abhänge hinab zu den Baustellen der Pfeiler. Aus dem Strome herauf wird das Wasser auf die Uferhöhen hinaufgepumpt. Dort drüben auf der rechtsufrigen Terrasse ergießt es sich in einen hochgestellten Zuber. Sitt er gefüllt, so steigt hinter weißer Wand eine rote Scheibe auf und gibt den Wärter tief unten am Strome das Zeichen, die Arbeit der Maschine einzustellen. In einer weiten, dem Strome zu etwas geneigten Röhre wirbelt ein Haspel Sand und Kies und das aus dem Zuber einfließende Wasser zu Mörtel, der unten gleich in bereitstehende Rollwagen ausgeschüttet wird. So erspart man sich die mühselige und langweilige Arbeit des Handlängers.

Am linken Ufer führen Viadukt und Damm in großer Kurve dem Bahnhof Gglisau zu. Hier muß natürlich ein neues Geleise angelegt werden. Die Erde, welche zu dem Zwecke vom Abhang des Hiltensberges schichtweise abgehoben wird, führen Dampfzüge mit 10 bis 12 Wagen unter der Linie Winterthur-Koblentz durch auf die Dammanlage hinaus.

Das ist jetzt schon sicher, daß die fertige Brücke auf jeden, der sie sieht, den Eindruck des Großartigen machen wird. Wer auf diese ganze Bauhätigkeit hier unten am Rheinstrome ein Ueberblick thun will, der steige den Wiesenhang des Hiltens- oder Laubberges etwa beim Durchgang der Koblenzer Linie hinan. Oben im schattigen Buchenwalde biegt ein Pfad links ab durch üppig wuchernde Erika auf freie Vorsprünge, wo sich ein reizender Ausblick öffnet. Zunächst unten das fruchtbare Rheinthal mit dem tiefgehöhlten Strombett, durch welches unaufhörlich die dunkelgrünen Wasser treiben, auf denen die Sonnenlichter blitzen und flimmern. Wie ein zierlich Spielwerk ragen die Gerüstungen der innern Pfeiler auf und mächtigem Schlingwerk gleich scheint die leichte Notbrücke über dem breitströmenden Gewässer zu schweben.

## Nochmals die Schulbauten.

(Eingefandt.)

In Nr. 21 dieses Blattes wird ein neues Schulhausbausystem beschrieben, welches die Stadt Ludwigsburg am Rhein in Form von Baracken oder einstöckigen Einzelbauten, die je nur zwei Schuläle enthalten, ausführen wird. Diese Art Schulbaute wurde schon auf der Weltausstellung in Philadelphia 1876 als Schedbauten aufgestellt und prämiert, ohne daß deren Verwendung große Fortschritte machte. Für Spitalbauten haben wir nichts dagegen, doch für Schulbauten können wir nicht einsehen, warum nicht Bauten mit Kellern und drei Stagen aufgeführt werden dürfen, zumal Heizung und Ventilation ebenso ausgiebig und leicht erstellt werden können, wie im einstöckigen Gebäude. Das Schulhaus mit nur zwei Schulälen auf je einer Etage, sei es auch dreistöckig, hat den großen Vorzug, daß man es dreiseitig beleuchten kann, so daß im ganzen Schulsaal keine dunkle Stelle ist. Es ist selbstverständlich, daß vor dem Gesicht keine Fenster stehen sollen; übrigens halten wir die Schädlichkeit der Diffusion der Lichtstrahlen mehr für eine gelehrte Theorie, als in Wirklichkeit bestehend. Aber so hell muß es im ganzen Schulsaal sein, daß der Stiff oder die Feder keinen Schatten wirft. Und besonders soll das Licht hoch einfallen und deswegen die Fenster an die Decke reichen. Die Fensterfläche nach unten hat nur Wert bis auf 1,40 m vom Boden; denn die Lichtstrahlen fallen viel zu schief auf die entfernteren Punkte, um als gute Beleuchtung gelten zu können und deshalb ist auch die Berechnung der Gesamtfensterfläche, besonders bei tiefliegenden Fenstern, nur eine Täuschung. Punkto Beleuchtung sind die Schulpaläste schlimmer daran. Denn infolge der modernen Bauanlage haben über die Hälfte der Säle nur einseitige Beleuchtung. Unlängst besuchten wir einen solchen Schulpalast, der südlich gelegene, einseitig beleuchtete Zimmer mit je drei großen Fenstern besitzt. Diese, obwohl mit hellen Storen gegen die Sonnenstrahlen verhängt, boten doch im entferntesten Teile der Schuläle keine genügende Helligkeit. Dabei herrschte eine drückende Hitze in diesen Sälen; denn es waren in jedem drei geheizte Defen aufgestellt, nämlich die drei großen Fenster, welche, von den Sonnenstrahlen erhitzt, ihre Wärme ins Zimmer abgaben; denn unbegreiflicher Weise waren die Storen innerhalb der Fenster und zwar 30 cm davon angebracht, so daß die Zwischenluft als Cirkulationswärme wirkte. Die Storen sollen immer außerhalb der Fenster und damit sie aufgerollt dem Oblicht nicht schaden, in den Sturz hinauf eingelassen sein; zu beiden Seiten in den Gewändern führen Ruten die flache Gemischstange der Store, damit sie bei Luftzug nicht schlentert. Nebstdem sollen die Storen bei 10 cm oben nicht an den Sturz