

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 26

PDF erstellt am: **08.08.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://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 Rheinweg für Eglisau. Wohlen-Meisterschwanden-Bahn. Internationale Rheinregulie-

rung. — Konkurrenzen: 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 Sperrfort 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 ehemals 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., Diessenhofen, 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 6 $\frac{1}{2}$  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 bloß 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 Brücken-

stelle 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).

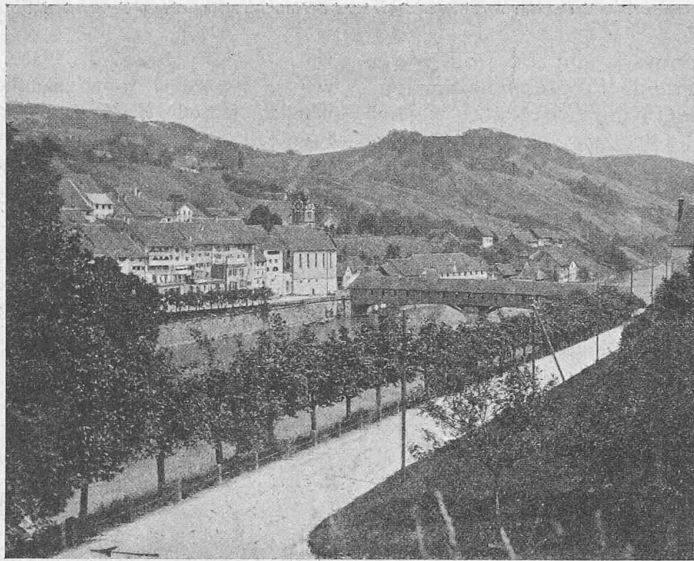


Abb. 1. Blick auf das Städtchen Eglisau, gegen Südwesten. Gegenwärtiges Gesamtbild vor Abbruch der Holzbrücke. Der Pfeil deutet die Richtung der neuen Brücke an.

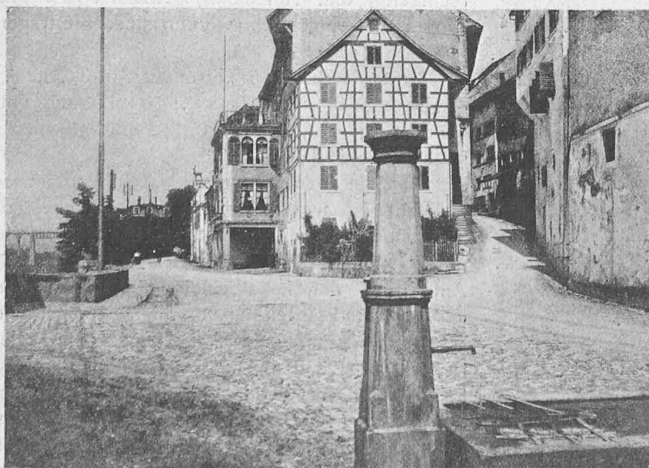


Abb. 3. Nördlicher Brücken-Vorplatz (gegen West) und alter Stadtteingang.



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