

**Zeitschrift:** Zeitschrift über das gesamte Bauwesen  
**Band:** 4 (1840)  
**Heft:** 7

**Artikel:** Die Brücke von Reichenau über den Rhein  
**Autor:** Lanicca  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-2370>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 18.05.2025

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

dischen Eisenbahnactien eröffne, benutzt werden möchten, um der Generalversammlung der Aktionärs den Antrag zu stellen, den Bau der Bahn unmittelbar mit der Strecke von Zürich bis Baden zu beginnen.

Wir haben die Ehre, Ihnen, hochgeachtete Herren, eine Abschrift dieser, von einer richtigen Auffassung der Verhältnisse unserer Bahn und ihrer vortheilhaften Lage zeugenden, Adresse mitzutheilen. Unsere Antwort ging im Wesentlichen dahin, daß wir nicht ermangeln werden, bei nächster Gelegenheit die Adresse zur Kenntniß des Ausschusses zu bringen, dem wir binnen Kurzem einen Bericht über die Verrichtungen der letzten sechs Monate und den Stand der Unternehmung vorlegen werden, um sodann auch den Aktionärs ausführlich Bericht zu erstatten. Im Uebrigen wiesen wir darauf hin, daß selbst die Strecke von Zürich bis Baden, so vortheilhaft es für das ganze Unternehmen seyn möchte, wenn der Bau der Bahn damit begonnen würde, nur auf Grundlage einer vom Canton Aargau ertheilten Concession ausgeführt werden könne, wofür die betreffende Regierung, nach einer neulich von ihr erhaltenen Zusicherung, bereits Einleitungsbeschlüsse gefaßt habe.

Zürich, den 1. Mai 1840.

Namens der Direction der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft:  
Die Directoren.

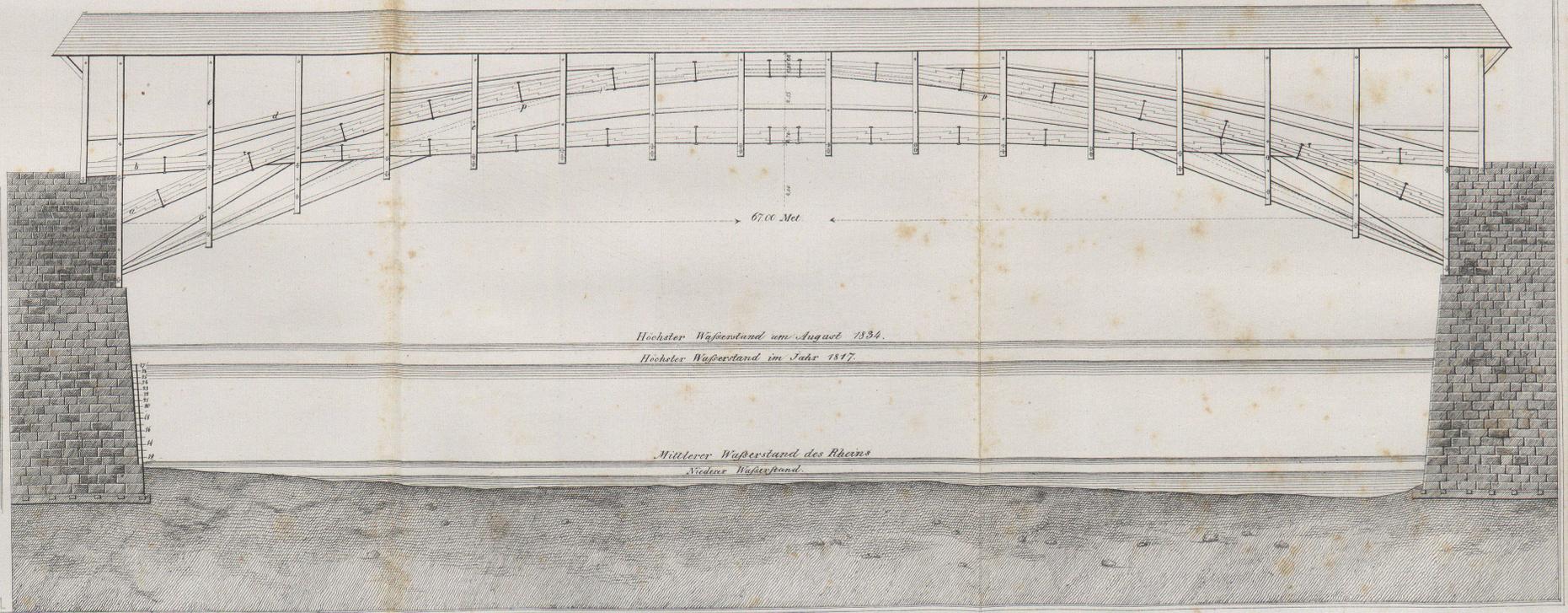
### Die Brücke von Reichenau über den Rhein.

(Mithgetheilt durch den Ober-Ingenieur Herrn Lanicca in Chur.)

Diese Brücke wird unter die sehenswerthesten Bauwerke gezählt, welche man auf den von Chur nach Italien führenden Straßen findet. Sie überspannt den Rhein durch einen Bogen von 67 Meter oder 223 Fuß Weite, und verleiht der schönen Besetzung des Herrn Oberst v. Planta, durch welche sie führt, eine eigenthümliche Großartigkeit.

Sie besteht aus einer gemischten Bogen- und Sprengwerksconstruction, wie die Zeichnungen Tafel XX. u. XXI. darstellen. Ihre Haupttheile sind vier Bögen, wovon je zwei eine Seitenwand der Brücke bilden. Auf den untern Bögen liegt die Fahrbahn, welche zugleich durch Hängsäulen an den obern Bögen hängt. Wo sich die beiden Bögen einer Seitenwand durchkreuzen, sind sie bis auf halbe Holzdicke in einander eingelassen. Diese Einschnitte vermindern ohne Zweifel die Tragkraft der Brücke, und erscheinen als ein wesentlicher Fehler derselben. So wie sich bei den meisten Wiebeking'schen Bogenbrücken eine Bogenveränderung gezeigt hat, so nimmt man auch hier eine Einsenkung in beiden Schenkeln R R gegen den Scheitel zu wahr. Die Mehrzahl der Theile dieser Brücke besteht aus Lerchenholz; sie ist mit einem sogenannten Schindeldache von kleinen lerchenen Schindeln bedeckt und auf den Seiten mit Brettern verwandt. Sowohl die Bögen, als das übrige Sprengwerk, bestehen aus Hölzern von sehr geringer Dicke, wie man sich aus dem Plane und dem beigefügten Verzeichniß überzeugen kann. Wenn man die Leichtigkeit der Brücke betrachtet und dessen ungeachtet ihre Haltbarkeit wahrnimmt, und bedenkt, daß sie schon über 20 Jahre die zahlreichen Lasten dieser vielbesuchten Handelsstraße getragen hat, so muß man sie als ein kühnes Holzbauwerk anerkennen.

BRÜCKE ÜBER DEN RHEINSTROM BEI REICHENAU.



Abmessungen der Haupttheile.

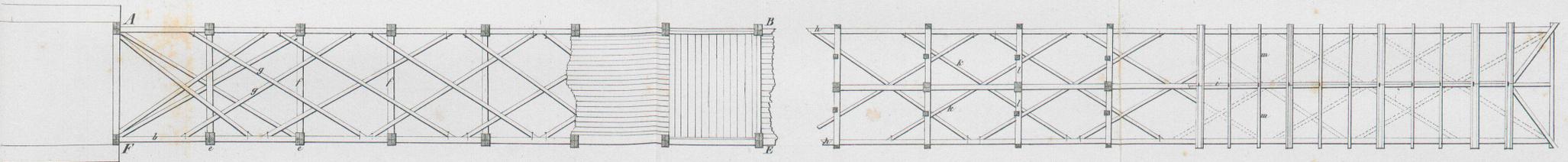
Namen	Breite Höhe	
	(Metre)	
Tragbogen a	0.22	0.50
Tragbalken oder Bruchenträger b	0.24	0.75
Stützbohlen c	0.25	0.51
Sprengstreben d	0.20	0.24
Stützsaulen e	0.74	0.54
Tragbalken f	0.14	0.25
Windstreben g	0.15	0.15
Stützstreben k im Dach	0.10	0.12
Dachstrahlen h	0.20	0.25
Giebelbohle i	0.15	0.15
Gangbohlen l im Dach	0.25	0.50
Dachsparren m	0.10	0.12
Faltenboge n	0.10	0.15
Stützbohlen o	0.12	0.20
Sperren p	0.18	0.20
Die Dicke der Niederlage beträgt	Nr.	5.30

Höchster Wasserstand um August 1834.

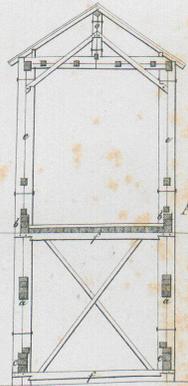
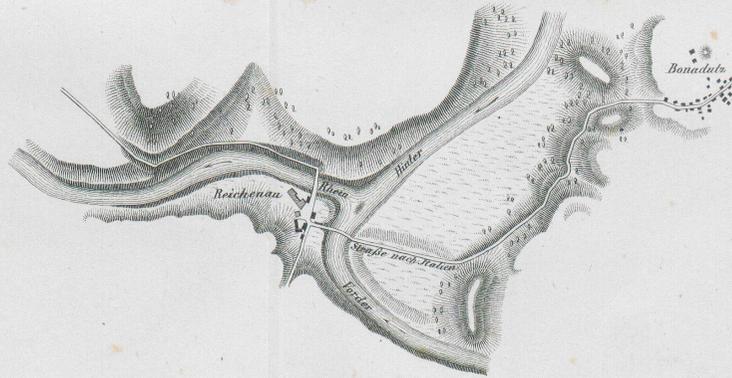
Höchster Wasserstand im Jahr 1817.

Mittlerer Wasserstand des Rheins  
Niedrer Wasserstand.

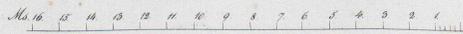
GRUNDRISS.



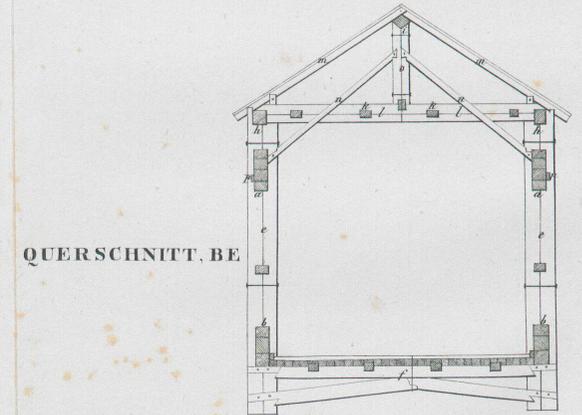
SITUATIONSPLAN DER BRÜCKE BEI REICHENAU.



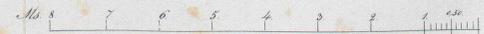
AE. QUERSCHNITT.



Maasstab der Brücke.



QUERSCHNITT, BE



für den Querschnitt B E.



Maasstab für den Situationsplan.