

# Die Brücke von Reichenau über den Rhein

Autor(en): **Lanicca**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitschrift über das gesamte Bauwesen**

Band (Jahr): **4 (1840)**

Heft 7

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2370>

## **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.

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.

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

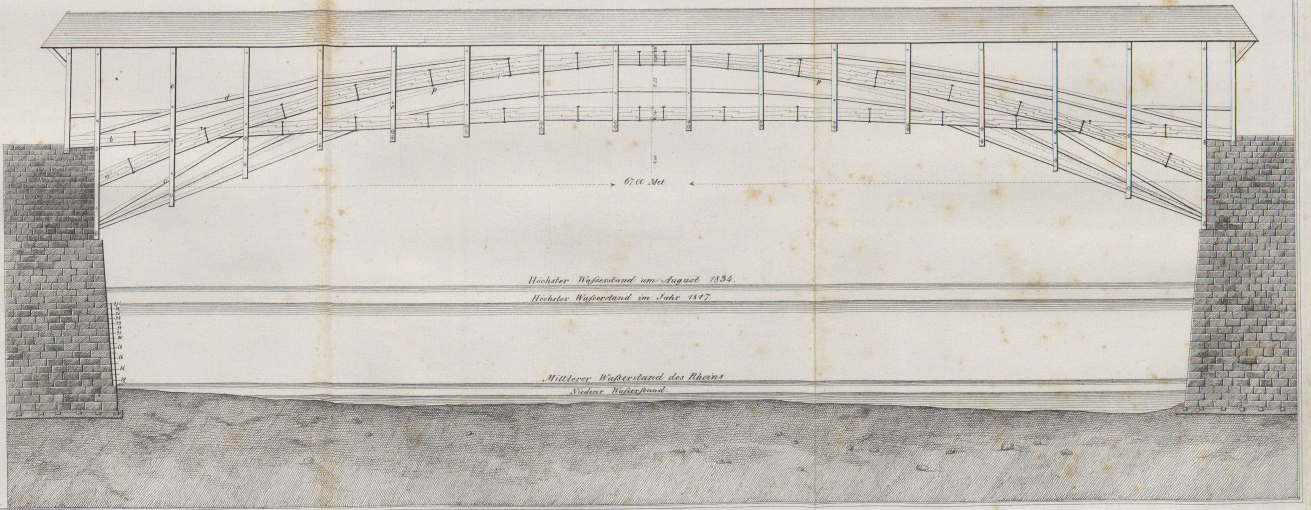
Diese Brücke wird unter die sehenswerthesten Bauwerke gezählt, welche man auf den von Chur nach Italien führenden Straßen findet. Sie überspannt den Rhein durch einen Bogen von 67 Meter oder 223 Fuß Weite, und verleiht der schönen Besetzung des Herrn Oberst v. Planta, durch welche sie führt, eine eigenthümliche 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 Lärchenholz; sie ist mit einem sogenannten Schindeldache von kleinen lärchenen 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	Maße	
	Breite	Höhe
Tragbalken a	0.32	5.40
Tragbalken über Bruchsteinträger b	0.84	0.75
Stützbohlen c	0.52	1.14
Sperrbohlen d	0.33	0.84
Stützbohlen e	0.34	0.34
Tragbohlen f	0.14	0.52
Widerbohlen g	0.15	0.15
Widerbohlen k im Dach	0.10	0.12
Stützbohlen h	0.30	0.24
Stützbohlen i	0.15	0.15
Sperrbohlen l im Dach	0.15	0.50
Stützbohlen m	0.10	0.12
Stützbohlen n	0.10	0.15
Stützbohlen o	0.12	0.20
Sperrbohlen p	0.13	0.20
Die Stärke der Widerbohlen trägt!	4.	5.10



67.00 Met

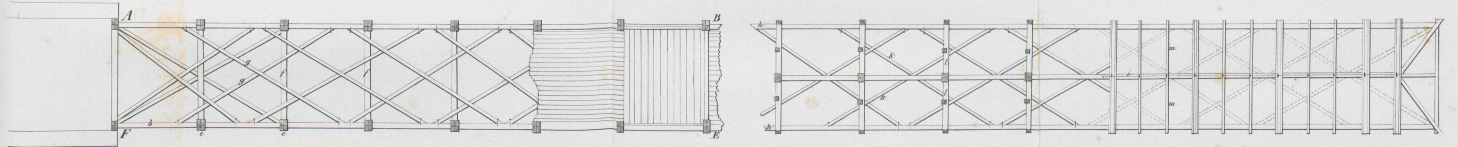
Höchster Wasserstand am August 1852.

Höchster Wasserstand im Jahre 1817.

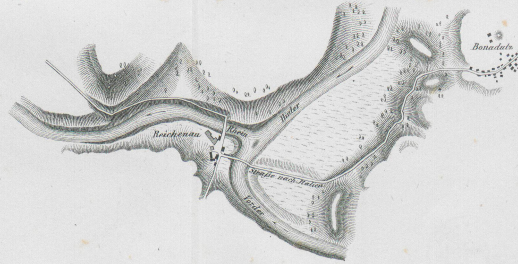
Mittlerer Wasserstand des Rheins  
Niedere Wasserstand



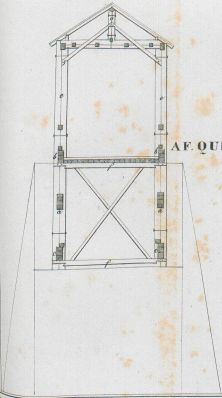
GRUNDRISS.



SITUATIONSPLAN DER BRÜCKE BEI REICHENAU.

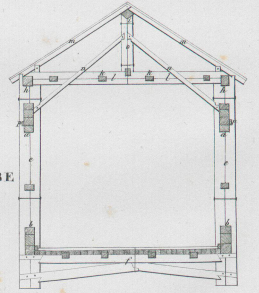


AF QUERSCHNITT.



Ma 16 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1  
 Maassstab des Brücke.

QUERSCHNITT. BE.



Ma 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  
 für den Querschnitt B E.

Ma 1000 800 600 400 200  
 Maassstab für den Situationsplan.