



## Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung

- Das Inventar** Das Inventar listet Bauten und Anlagen auf, die aufgrund ihrer historischen Bedeutung wichtige Zeugen vergangener Epochen sind. Mit der Aufnahme ins Inventar wird ein Objekt nicht unter Schutz gestellt, sondern eine Schutzvermutung festgehalten.
- Schutzzweck** Der im Inventarblatt aufgeführte Schutzzweck hält in allgemeiner Art und Weise fest, wie der Charakter der Bauten bewahrt werden kann. Welche Bestandteile der Bauten im Detail erhalten werden sollen, ist nicht im Inventarblatt festgelegt, sondern wird im Rahmen eines Bauvorhabens entschieden. Dies betrifft neben dem Gebäudeäusseren auch das Gebäudeinnere und die Umgebung. Bei Bauvorhaben empfiehlt es sich, frühzeitig mit der kantonalen Denkmalpflege Kontakt aufzunehmen. Sie bietet Eigentümerinnen und Eigentümern unentgeltliche Beratung an.
- Aktualität der Inhalte** Die im Inventarblatt wiedergegebenen Informationen zu einem Objekt beruhen auf dem Wissensstand zum Zeitpunkt der Festsetzung. Neuere Informationen, etwa zu jüngsten Massnahmen oder zum aktuellen Zustand eines Objekts, können bei der kantonalen Denkmalpflege eingeholt werden.
- Fragen und Anregungen** Verfügen Sie über weitere Informationen zu den Bauten im Inventar? Haben Sie Fragen zum Inventar? Dann nehmen Sie bitte Kontakt mit uns auf und beachten Sie den Flyer «Fragen & Antworten» auf unserer Internetseite:
- [zh.ch/denkmalinventar](http://zh.ch/denkmalinventar)
- Disclaimer** Das Inventarblatt gilt nicht als vorsorgliche Schutzmassnahme im Sinne von § 209 Planungs- und Baugesetz.
- Nutzungsbedingungen** Dieses Inventarblatt wurde unter der Lizenz «Creative Commons Namensnennung 4.0 International» (CC BY 4.0) veröffentlicht. Wenn Sie das Dokument oder Inhalte daraus verwenden, müssen Sie die Quelle der Daten zwingend nennen. Mindestens sind «Kanton Zürich, Baudirektion, kantonale Denkmalpflege» sowie ein Link zum Inventarblatt anzugeben. Weitere Informationen zu offenen Daten des Kantons Zürich und deren Nutzung finden Sie unter [zh.ch/opendata](http://zh.ch/opendata).

# Eisenbahnbrücke

**Gemeinde**

Dietikon, Schlieren

**Bezirk**

Dietikon

**Ortslage**

Schönenwerd

**Planungsregion**

Limmattal ZPL

Adresse(n) Limmatschanzenweg; Limmatweg  
Bauherrschaft  
ArchitektIn  
Weitere Personen  
Baujahr(e) um 1899 – vor 1913  
Einstufung regional  
Ortsbild überkommunal nein  
ISOS national nein  
KGS nein  
Datum Inventarblatt 13.09.2019 Raphael Sollberger

<b>Objekt-Nr.</b>	<b>Festsetzung Inventar</b>	<b>Bestehende Schutzmassnahmen</b>
243BRUECKE00004	AREV Nr. 0848/2019 Liste und Inventarblatt	-
247BRUECKE00001	AREV Nr. 0848/2019 Liste und Inventarblatt	-

## Schutzbegründung

Die Eisenbahnbrücke bei Schönenwerd, eine parallelgurtige Stahlfachwerkbrücke, ist von hoher ingenieurstechnik- und industriegeschichtlicher Zeugenschaft. Erst ab M. des 19. Jh. liessen sich grössere Mengen Walzstahl herstellen und transportieren, worauf Stahlkonstruktionen weltweit eine erstmalige Hochkonjunktur erlebten. Gegen Ende des Jahrhunderts konnte die Zugfestigkeit des gefrischten Eisens nochmals erheblich gesteigert werden, so dass sich auch im Eisenbahnbau eine grosse Nachfrage einstellte. In Dietikon (Fussgängersteg, 243BRUECKE0002) und insb. im Tösstal sind verschiedene weitere Exemplare dieses Konstruktionstyps von ähnlicher Gestaltung erhalten; nicht nur als Eisenbahn- (vgl. z. B. die Eisenbahnbrücke Wisental, Gemeinde Wila; 181BRUECKE00002), sondern auch als Strassenbrücken (vgl. z. B. Gemeinde Fischenthal; 114BRUECKE00003) und Fussgängerstege (vgl. z. B. Gemeinden Bauma und Wila; 181STEG00001 und 297STEG00001). Die beiden wandartigen Flusstützen der Schönenwerder Brücke stellen kantonsweit eine Besonderheit dar. In den Karten der Schweizerischen Landestopografie ist die wohl auf private Initiative erstellte Brücke erstmals 1913 verzeichnet, ebenso wie das erst durch sie an das Schienennetz angeschlossene Kieswerk Hard (Gemeinde Unterengstringen, Ueberlandstrasse 102.1 u. a.; Vers. Nr. 00339 u. a.). Hierin manifestiert sich ihre wirtschafts- und ortsgeschichtliche Zeugenschaft. Da die Konstruktionsweise des Fachwerks allerdings bereits seit E. des 19. Jh. bekannt war und A. 20. Jh. nicht mehr dem neusten Stand der Technik entsprach, ist nicht auszuschliessen, dass die Brücke ein bis zwei Jahrzehnte älter ist. Nicht zuletzt ist auch der gute Erhaltungszustand der Brücke bemerkenswert: Der Bahnverkehr auf der Brücke dürfte seit jeher auf wenige Fahrten pro Tag und ausschliesslich auf den Güterverkehr beschränkt gewesen sein, weshalb nie die Notwendigkeit eines grösseren Eingriffs bzw. einer Verstärkung bestand.

## Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz der Brücke mitsamt den Flusstützen und Widerlagern.



## Eisenbahnbrücke

### Kurzbeschreibung

#### Situation / Umgebung

Nach ca. 400 Streckenmetern nach der Abzweigung eines Gleises aus dem Gleisfeld westlich des Bahnhofs Schlieren (Gemeinde Schlieren, Güterstrasse 2; Vers. Nr. 00113) überspannt die Eisenbahnbrücke die Limmat südöstlich des Industrieareals Giessen bei der Einmündung des Rietbachs. Nach der Brücke führt das Gleis weiter in nordwestlicher Richtung an der Burgruine Glanzenberg vorbei zum Kieswerk Hard.

#### Objektbeschreibung

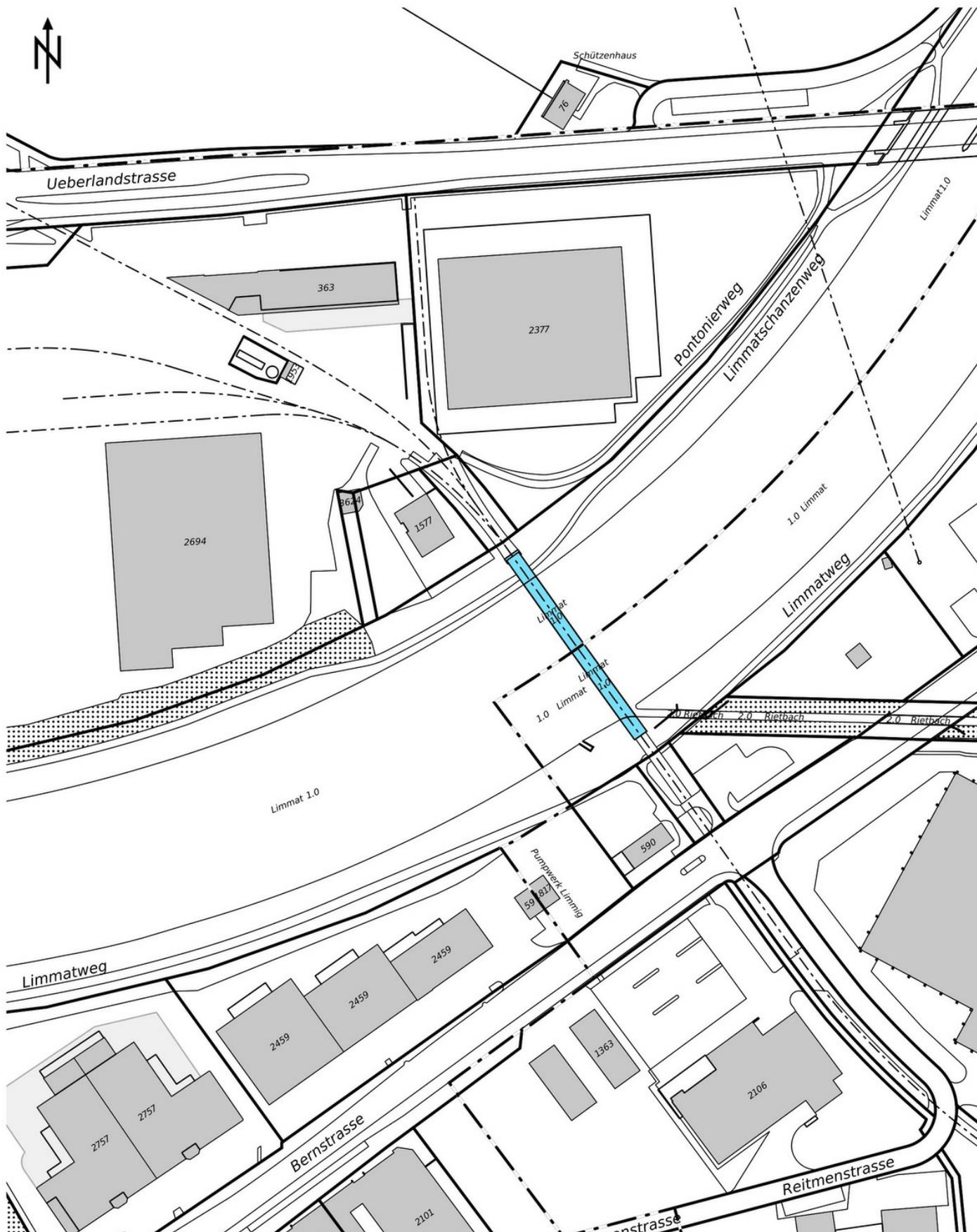
Bei der Eisenbahnbrücke bei Schönenwerd handelt es sich um eine vollständig genietete, parallelgurtige Stahlfachwerkbrücke mit mittig auf den Querverbänden aufliegender Fahrbahn. Das Fachwerk der Brückenwände setzt sich aus einfach diagonal verstrebt, annähernd quadratischen Feldern zusammen, die Gurte sind unterhalb der Fahrbahn mit Kreuzstreben verbunden und ausgesteift. Die Fahrbahn selbst besteht lediglich aus Holzschwellen, auf denen die Eisenbahnschienen aufliegen. Die Brücke überspannt die Limmat nicht freitragend, sondern ruht auf zwei Flussstützen, die jeweils aus zwei Pfeilern bestehen, die wiederum mittels einer genieteten Wand miteinander verbunden sind. Zudem sind die beiden flussparallel stehenden Stützen mit Wellenbrechern, ebenfalls als genietete Wände ausgeformt, versehen. Die Widerlager der Brücke auf den beiden Uferböschungen sind in Sichtbeton ausgeführt.

#### Baugeschichtliche Daten

E. 19. Jh.–1913	Zeitlich möglicher Rahmen des Baus der Eisenbahnbrücke
20. Jh.	Gemäss Augenschein teilweise Verstärkung der Obergurte, Ersatz oder Hinzufügen einer Betonabdeckung für die Zugänglichkeit der Brücke zu Unterhaltszwecken

#### Literatur und Quellen

- Lea Brägger und Raphael Sollberger, Brücken im Tösstal: Zeitzeugen der Industrialisierung, in: einst und jetzt, 2018, Nr. 10, S. 4–13.
- Urs Widmer, Die Tössbrücken von Winterthur. Geschichtliches, Technisches, Heimatkundliches, Winterthur 1996, S. 8–9.



**Eisenbahnbrücke**



Eisenbahnbrücke, Ansicht von S, 16.06.2014 (Bild Nr. D101148\_03).



Eisenbahnbrücke, Ansicht von SW, 01.01.2015 (Bild Nr. D101148\_04).

**Eisenbahnbrücke**



Eisenbahnbrücke, Flussstütze (Detail), 01.01.2015 (Bild Nr. D101148\_02).