

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 13/14 (1889)
Heft: 6

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

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

INHALT: Die Forth-Brücke in Schottland. — Les fontaines lumineuses à l'Exposition de 1889. (Fin.) — Miscellanea: Eidg. Polytechnikum. Schweizerische Maschinenindustrie. — Concurrenzen. —

Vereinsnachrichten. Stellenvermittlung. — Hiezu eine Tafel: Die Forth-Brücke in Schottland.

Die Forth-Brücke in Schottland.

(Mit einer Tafel.)

Nachdem bei der Beschreibung verschiedener neuer Brückenprojekte in diesen Blättern schon wiederholt auf dieses grossartige Bauwerk verwiesen wurde, dürften nähere Mittheilungen hierüber von Interesse sein.

Unter der grossen Anzahl von Veröffentlichungen über die Ueberbrückung des „Firth of Forth“ benützten wir namentlich eine von Professor G. Barkhausen in Hanover erschienene Monographie, welche, gestützt auf mehrwöchentliche Beobachtungen auf der Baustelle, ein umfassendes Gesamtbild dieses Brückenbaues entwirft. Weitere Notizen wurden dem „Engineering“ Band 1882, 1883 und 1887, sowie einer in der „Revue générale des chemins de fer“ 1889 enthaltenen Abhandlung entnommen. —

Von den zahlreichen Meeresarmen (Firths), welche von allen Seiten in das Innere Schottlands dringen, boten von jeher die beiden nördlich von Edinburg gelegenen Firth of Forth und Firth of Tay (siehe nebenstehende Karte) bedeutende Verkehrshindernisse dar und konnte die Verbindung der Hauptstadt mit dem Norden nur auf grossen Umwegen über Stirling und Forth erfolgen. Die vier betheiligten Eisenbahngesellschaften North-Eastern, Midland, Great-Northern und North-Britisches vereinigten sich deshalb schon früher zur Ueberbrückung des Firth of Tay bei Dundee, welches Bauwerk bekanntlich durch seinen 1879 erfolgten Einsturz eine traurige Berühmtheit erlangte und in den Jahren 1882—87 neu erstellt wurde. Der Firth of Forth erstreckt sich etwa 80 km landeinwärts bis Alloa und besitzt eine Anzahl Fähren, unter welchen zwei Eisenbahnfähren eine besondere Bedeutung haben.

Nachdem der Firth of Tay überbrückt war, betrug der Umweg des von Edinburg über Stirling nach Dundee führenden Schienenweges etwa noch 38 km und rechtfertigte deshalb die Bestrebungen der Bahngesellschaften, auch diesen Meeresarm zu überschreiten. Die Situation der Brücke ist durch die topographischen Verhältnisse gegeben, indem der Firth of Forth an einer einzigen Stelle, etwa 15 km westlich von Edinburg, eine Verengung auf etwa 2 km aufweist und sich zudem hier ungefähr in der Mitte eine Insel, Inch-Garvie befindet, welche die Errichtung eines Mittelpfeilers ermöglicht.

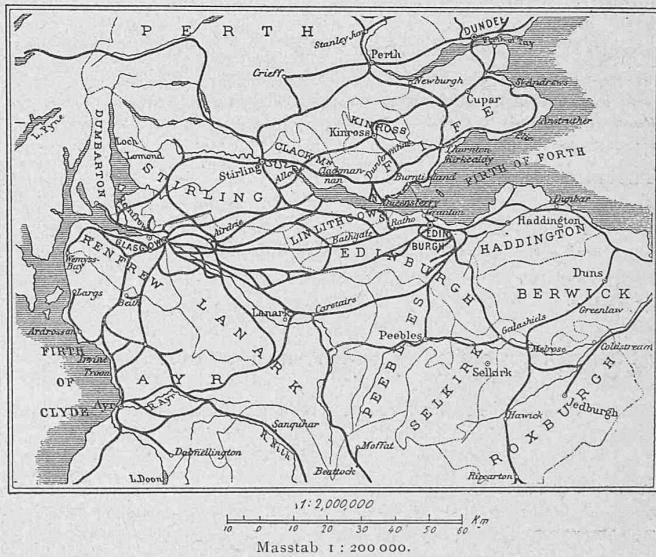
Im Jahre 1873 erfolgte ein Parlamentsbeschluss, welcher ein Project des Ing. Thomas Bouch, des Erbauers der älteren Tay-Brücke, genehmigte. Nach demselben war eine Hängebrücke mit zwei grossen Oeffnungen in Aussicht genommen, indem sich eine Tunnelanlage wegen der grossen Wassertiefe als unausführbar erwies. Der 1879 erfolgte Einsturz der Tay-Brücke, und da starke Bedenken darüber entstanden, ob eine solche Constructionsart gegenüber den überaus heftigen Stürmen der schottischen Küsten widerstandsfähig genug wäre, brachte auch dieses Project zu Falle und es beauftragten die Eisenbahngesellschaften ihre Ingenieurexperten Harrison, Barlow und Fowler mit neuen bezüglichen Untersuchungen. Ein von den renommierten Ingenieuren J. Fowler und B. Baker in London ausgearbeiteter Plan erhielt die allseitige Zustimmung und es wurden denselben die Ausarbeitung der Détailpläne, sowie die Bauleitung übertragen. Die Genehmigung des Baues durch das Parlament geschah im Juli 1882 und im December desselben Jahres konnte die Ausführung desselben an die Firma Tancred, Arrol & Co. in Glasgow, welche auch die neue Tay-Brücke erbauten, um die Summe von 42 500 000 Fr. vergeben werden.

Die Gesammanordnung des Bauwerkes ergiebt sich aus der Wahl der drei Stützpunkte für die beiden Tiefwasser-

überbrückungen des Firth of Forth. Nach dem vorliegenden Querprofil (Fig. 1) war es möglich, außer einem Mittelpfeiler in Inch-Garvie zwei weitere Unterstützungspunkte in Queensferry und Fife, an den südlichen und nördlichen Rändern des Flussbettes so zu fixiren, dass die beiden Spannweiten noch 521 m betragen. Das südliche Vorland wird noch zum Theil von der Fluth erreicht, das nördliche ist etwas höher gelegen. Bestimmend für die Anordnung der Träger war im Weiteren die Vorschrift, dass in den beiden Flussarmen eine Durchfahrtshöhe von 45,8 m über der höchsten Fluth auf eine Breite von 152,4 m frei bleiben musste. Bei der bedeutenden Wassertiefe bis zu 67 m konnte ferner nur eine Constructionsart in Betracht kommen, welche durch Vorbauung von den Stützpunkten aus, also ohne Gerüste, auszuführen war. Dieses Verfahren wurde beispielsweise bei der Dourobrücke in Anwendung gebracht („Schweiz. Bauzeitung“ Band 8, Nr. 19).

Obige Erwagungen führten zu der in Fig. 1 und 2

Eisenbahnnetz der Umgebung der Brücke.



dargestellten Stahlbrücke, welche nach dem in letzter Zeit bei grossen Brückenbauten in Nordamerika und Ostindien angewendeten sogen. *Cantileversystem* (Consolträger) projektiert ist.

Dieses Brückensystem hat sein Vorbild in den schon vor mehreren Decennien von Director Gerber vorgeschlagenen Balkenträgern mit freiliegenden Stützpunkten. Wir erinnern daran, dass diesem System der Gedanke zu Grunde liegt, gewisse Nachtheile der continuirlichen Brücken, welche aus der ungleichen Höhenlage der Stützpunkte hervorgehen, zu umgehen. Bekanntlich ändern sich die Pfeilermomente in empfindlicher Weise bei geringfügigen Abweichungen von der plangemässen Auflagerhöhe und es entsteht dadurch eine Unsicherheit in der statischen Berechnung. An die Stelle eines continuirlichen Trägers werden Einzelträger substituiert, welche aber nicht wie gewöhnlich mit den Enden auf den Pfeilern aufruhen, sondern sich zum Theil über dieselben hinaus verlängern. Der Endpunkt dieser Verlängerung dient einem weiteren Träger als Stützpunkt, dessen anderes Ende entweder auf einem festen Punkte oder ebenfalls auf dem vorgeschobenen Ende eines andern Trägers ruht. Auf diese Weise ist es möglich eine ungewöhnlich grosse Oeffnung, welche nicht durch eine einzige, selbstständige Construction überbrückt werden kann, so zu theilen, dass der mittlere