

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 43/44 (1904)
Heft: 1

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: 08.01.2026

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

INHALT: Die Eisenkonstruktion der Elisabeth-Brücke in Budapest. — Das Geschäftshaus „zur Wermühle“ in Zürich, I. — Einiges über die Bedeutung von Grössenvorstellungen in der Architektur. — Einiges über spanischen Hausbau. — Schweizer Verein von Dampfkesselbesitzern. — Miscellanea: Die Festhütte des eidg. Schützenfestes in St. Gallen. III. Deutsche Kunstgewerbeausstellung 1906 in Dresden. Restaurierung der Sixtinischen Kapelle. Kosten der städt. Schulhausbauten in Zürich in den Jahren 1889–1902. Internat. kunsthistorischer Kongress 1904 in Strassburg i. E. Ausnützung der Wasserkräfte der Isar bei München. Submissionswesen in Zürich. Eine zweite Aus-

stellung der Darmstädter Künstlerkolonie. Senkung der Maximiliansbrücke in München. Erste Ton-, Zement- und Kalk-Industrie-Ausstellung in Berlin. Alte Wandmalereien in der französischen Kirche in Bern. Mädchen-Primarschul-Gebäude in St. Gallen. Eröffnungsfeier des Rathauses in Basel. Schweiz. Bundesbahnen. Schulhausbau Mänsingen. Albulabahn. — Konkurrenzen: Neue Utohrücke über die Sihl in Zürich. — Literatur: Offizielle Festzeitung für das eidg. Schützenfest in St. Gallen 1904. — Vereinsnachrichten: G. e. P.; XXVIII. Generalversammlung. Stellenvermittlung. Hierzu eine Tafel: Das Geschäftshaus „zur Wermühle“ in Zürich.

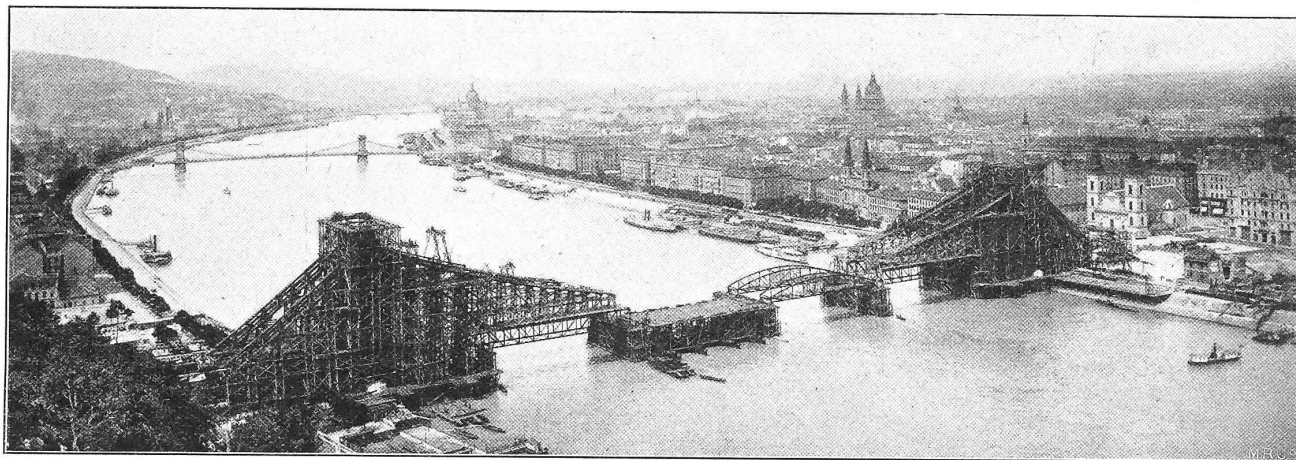


Abb. 4. Aufstellung der Gerüstbrücken für den Bau der Elisabeth-Brücke mit Schwimmgerüst in einer mittlern Schiffahrtsöffnung. Stand der Arbeiten zu Ende Juni 1901. Ansicht vom Blocksberge aus.

Die Eisenkonstruktion der Elisabeth-Brücke in Budapest.

Von den beiden im Weichbilde der Stadt Budapest unterhalb der alten Kettenbrücken laut Gesetz vom Jahre 1903 zu erstellenden neuen Brücken¹⁾ ist die untere, die Franz-Joseph-Brücke, in den Jahren 1894 bis 1896 erbaut und am 4. Oktober des letztgenannten Jahres dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Sie führt vom linken Ufer am Zollamtsquai zum rechtsufrigen Quai unterhalb des Blocksberges, ist nach dem Kragträgersystem mit gekrümmten Gurten und zwei Gelenken in der Mittelöffnung ausgeführt und ruht auf zwei in den Strom gebauten Pfeilern, die zwischen sich eine Mittelöffnung von 175 m Stützweite und gegen die Ufer zwei Seitenöffnungen von je 73,90 m freilassen. Die zweite, zwischen dem Schwurplatze am linken Ufer und dem Blocksbadplatze am rechten Ufer gelegene neue Brücke, die *Elisabeth-Brücke*, dagegen überspannt als mittels Fachwerkbalken versteifte Kettenbrücke die Donau mit einer einzigen Oeffnung von 290 m Stützweite, an die sich beiderseits zwei über das untere Quaiplateau führende Landöffnungen anschliessen. Mit dem Bau dieser Brücke ist im Jahre 1898 begonnen und derselbe im Jahre 1903 zu Ende geführt worden, nachdem bei der Fundierung des rechtsseitigen Pfeilers durch das Auftreten von mächtigen warmen Quellen erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden gewesen sind.

Die Anlage dieser Kettenbrücke ist unter Leitung des Herrn Ministerialrates *Aurel Czekelius* von der „Donau-Brücken-Abteilung“ des königl. Ungarischen Handelsministeriums projektiert und durchgeführt worden, die auf Grund der von ihr aufgestellten Konstruktionspläne, Kräftepläne und Querschnittsberechnungen die Ausführung der Eisenkonstruktion der *Maschinenfabrik der königl. Ungarischen Staatsbahnen* übertrug; diese hatte die Ausarbeitung der für die Ausführung zugrunde zu legenden Detail- und Werkzeichnungen, sowie die nochmalige Aufstellung von Kräfteplänen und statischen Berechnungen zu besorgen.

Die Maschinenfabrik hat nach Vollendung des Baues in einer ausführlichen, mit Zeichnungen und Ansichten der Arbeiten in allen Stadien reich illustrierten Monographie über diese interessante Eisenkonstruktion berichtet, welcher Darstellung wir die folgenden Angaben entnehmen.

¹⁾ Bd. XXII, S. 49, 70, 86; Bd. XXIII, S. 94, 134, 142; Bd. XXIV, S. 6, 20, 38, 52; Bd. XXV, S. 48; Bd. XXVI, S. 52, 175; Bd. XXVII, S. 77; Bd. XXIX, S. 148; Bd. XXX, S. 168; Bd. XXXII, S. 169; Bd. XXXIV, S. 82.

Die Elisabeth-Brücke überschreitet den Donaustrom mit einer einzigen Oeffnung, an welche sich an beiden Ufern je eine Seitenöffnung anschliesst (Abbildung 1 S. 2). Die Stützweite der Stromöffnung beträgt, von Pfeilermitte zu Pfeilermitte gemessen, 290,0 m, die Seitenöffnungen von Pfeilermitte bis zur stromseitigen Stirnfläche der Widerlager 42,2 m und die Gesamtöffnung zwischen den Stirnflächen der Widerlager somit 374,4 m. Die Brückenbahn besteht aus einem 11,0 m breiten Fahrwege und aus den beiderseitigen, in der Stromöffnung 3,5 m und in den Seitenöffnungen 3,7 m breiten Gehwegen. Die Fahrbahnoberkante liegt in der

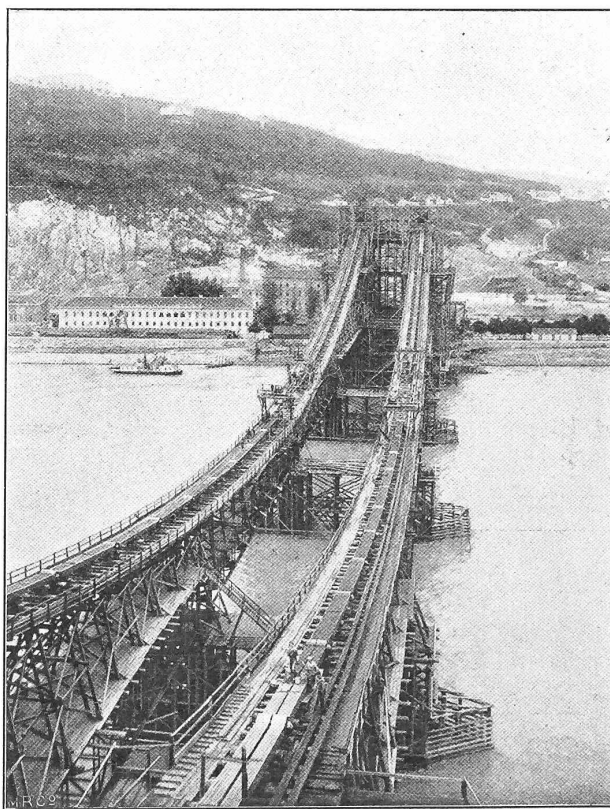


Abb. 5. Montierung der untern Tragkette. — 1. Juli 1901. Ansicht vom östlichen Portalpfeiler aus.