

Die Donaubrücke bei Cernavoda

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **11/12 (1888)**

Heft 24

PDF erstellt am: **10.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-15026>

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

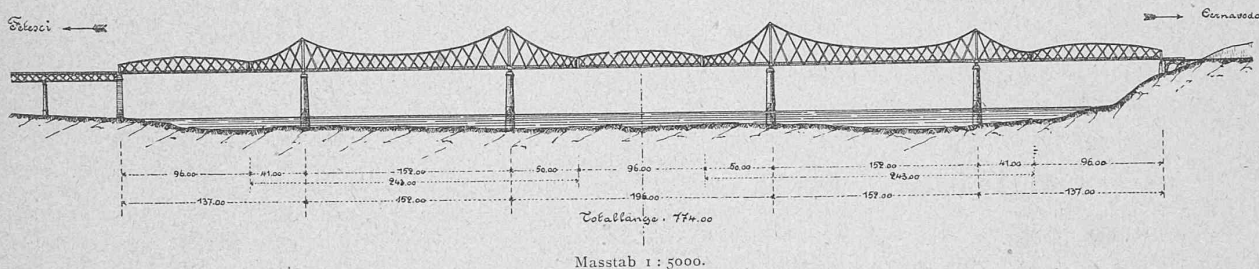
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

selben in nutzbringender Weise zu verwerthen; hoffen wir, dass die Zukunft einen ausgedehnteren Gebrauch von den Schätzen zu machen verstehe, welche die Natur uns in so grosser Fülle darbietet.

Die Donaubrücke bei Cernavoda.

Zu dem in Nr. 20 d. Bl. veröffentlichten Aufsatz über den kürzlich vom rumänischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ausgearbeiteten, neuen Entwurf für eine Eisenbahnbrücke zwischen Fetesti und Cernavoda sind wir

Donaubrücke bei Cernavoda.



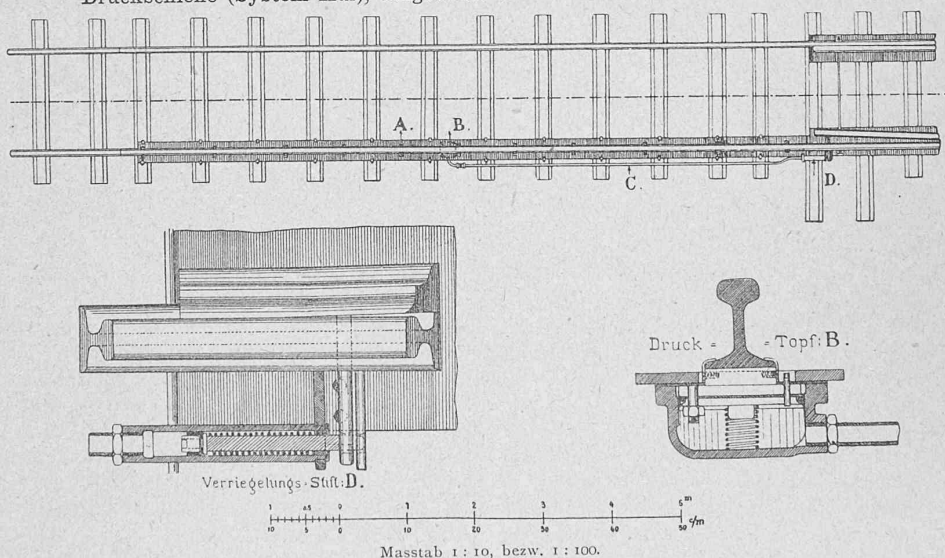
heute in der Lage, eine Skizze nachfolgen zu lassen, aus welcher die allgemeine Anordnung der Brücke ershen werden kann. Wie bereits bemerkt, ist dieselbe nach dem in jüngster Zeit hauptsächlich in Nordamerika sehr beliebt gewordenen und vielfach zur Verwendung gelangten System der Cantilever- oder Consol-Träger construirt, das durch den Bau der Forth-Brücke nunmehr auch in grossartiger

gemein einfach und gegen Witterungseinflüsse — namentlich Eisbildung — geschützt.

Derselbe besteht aus der Unterlagsplatte *A*, über welcher die Fahrschiene in unbelastetem Zustande ein senkrechtes Spiel von einigen Millimetern hat, dem Drucktopf *B*, der Leitungsröhre *C* und dem Verriegelungsstifte *D*.

Die Füllung des Drucktopfes und der Leitungsröhre

Druckschiene (System Hui), aufgestellt bei der Schweizerischen Centralbahn.



Weise in England zur Ausführung gelangt ist. Ob dieses System in ästhetischer Hinsicht den schönen Concurrenz-Entwürfen zur Seite gestellt werden kann, die seiner Zeit von den bedeutendsten Werken des europäischen Continents ausgearbeitet worden sind, darüber kann man sehr verschiedener Ansicht sein. Doch spielen in einer Gegend, wie diejenige des unteren Donau-Laufes, Rücksichten auf die mehr oder weniger schöne Erscheinung vernünftiger Weise nur eine höchst untergeordnete Rolle; die Hauptsache ist Zweckmässigkeit und Billigkeit, und in dieser Richtung mögen die Consolträger Manches für sich haben. Die Grösse der Oeffnungen, namentlich der Mittelöffnung, ist für unsere continentalen Verhältnisse eine ganz ausserordentliche.

geschieht mit Glycerin.

Ein Probeexemplar war während der Dauer des letzten strengen Winters im Betrieb und hat gut functionirt, nur zeigten sich in der Folge Glycerinverluste, da eine vollständige Dichtung der Leitungsröhren nicht zu erlangen war.

Patentliste.

Mitgetheilt durch das Patent-Bureau von Bourry-Séquin in Zürich.

Fortsetzung der Liste in Nr. 23, XII. Band der „Schweiz. Bauzeitung“. Folgende Patente wurden an Schweizer oder in der Schweiz wohnende Ausländer ertheilt.

1888

in England

Oct. 20.

Nr. 14 885

Cuénod Sautter & Co., Genève: Automatische Stromregulatoren.