

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 16

PDF erstellt am: **23.09.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Der Brückenbau sonst und jetzt. VIII. (Schluss.) — Wettbewerb für ein Post- und Telegraphen-Gebäude in Schaffhausen. III. (Schluss.) — Internationaler Kongress für die Vereinheitlichung der Gewinde-Systeme. II. (Schluss.) — XIII. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Freiburg i. B. (Fortsetz. statt Schluss.) — Miscellanea: Universität und technische Hochschule. Ein neuer Stein- und Mörtelaufzug. Elektrische Kraftübertragung auf grosse Entfernungen.

Die Beverthalsperre. Das neue österreichische Patentgesetz. Schalldämpfer an Lokomotiven. Die Anlage einer Telephonlinie Paris-Brüssel-Berlin. — Preisausschreiben: Ein Umschlag für die «Berliner Architekturwelt». — Konkurrenzen: Neubauten für die Universität von Kalifornien in Berkeley bei San Francisco. — Litteratur: Das Bauernhaus in Deutschland, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz. Eingegangene litterarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittlung.



Fig. 38. Stampfbeton-Brücke über die Donau bei Munderkingen.

### Der Brückenbau sonst und jetzt.

Vortrag, gehalten am 2. November 1897 im Technischen Verein zu Frankfurt a. M. von Reg.- und Baurat Professor *Mehrtens* (Dresden.)

#### VIII. (Schluss.)

Es würde einseitig sein, die Erfolge der Brückenbaukunst allein den bei der Ausbildung und Herstellung der Tragwerke oder Ueberbauten gemachten Fortschritten zuzuschreiben. Denn nicht allein die Weite der Ströme und Meeresarme, sondern auch die Wassertiefe spielt bei der Frage ihrer Ueberbrückung eine bedeutende Rolle. Darum haben die Fortschritte im Steinbau und im Eisenbau den Fortschritten in der Gründung und dem Bau der Pfeiler folgen müssen.

Zu Ende des 6. Jahrzehnts stand die beim Kehler Rheinbrückenbau unter Anwendung von Pressluft erzielte Gründungstiefe von 20 m unter Wasser unübertroffen da,

und zu Anfang des 7. Jahrzehnts war man mit Hilfe der gleichen Gründungsart auf 31 m Tiefe gekommen. Dabei ist die Gründungskunst aber noch nicht stehen geblieben. Das beweisen die beim Brückenbau der letzten beiden Jahrzehnte, und dabei ohne Anwendung von Pressluft, nur mit Hilfe offener, nach der Versenkung mit Beton gefüllter Holzkästen erreichten Tiefen von 36 m (bei der Poughkeepsie-Brücke) und selbst von 54 m bei der australischen Hawkesbury-Brücke. Bei dem künftigen Bau der North-River-Brücke in New-York wird der Felsgrund für die Türme auf der New-York-Seite sogar erst in 58 m Tiefe unter Wasser zu erreichen sein.

Die Fortschritte auf dem Gebiete der Gründungskunst sind zwar in erster Linie dem Eisenbau zu gute gekommen, aber dadurch ist der Bau der Steinbrücken durchaus nicht etwa zurückgedrängt worden. Das wäre auch nur zu beklagen gewesen. Denn in Bezug auf die Dauer kann es das Eisen dem Stein nicht gleich thun. Dies sollten

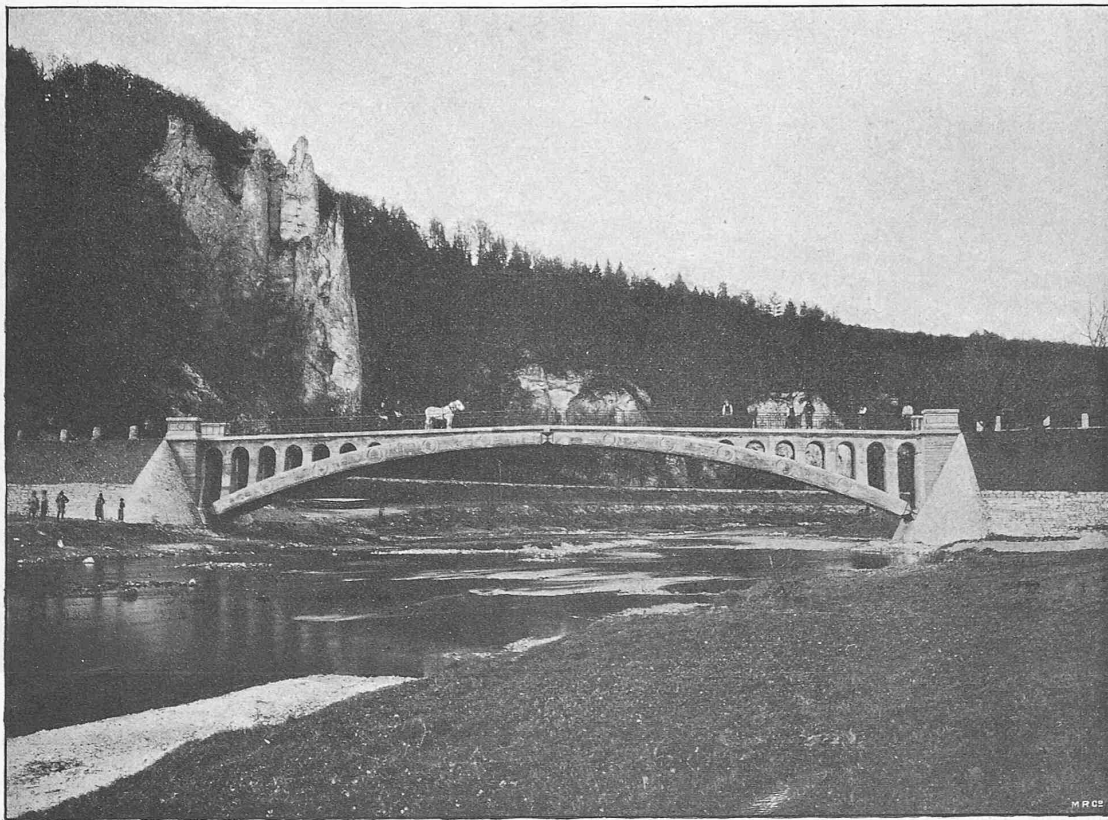


Fig. 37. Stampfbeton-Brücke über die Donau bei Inzigkofen.