

Die Ludwig-Wilhelmsbrücke über die Donau bei Ulm

Autor(en): **Sulzberger**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitschrift über das gesamte Bauwesen**

Band (Jahr): **3 (1839)**

Heft 1

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-5527>

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.

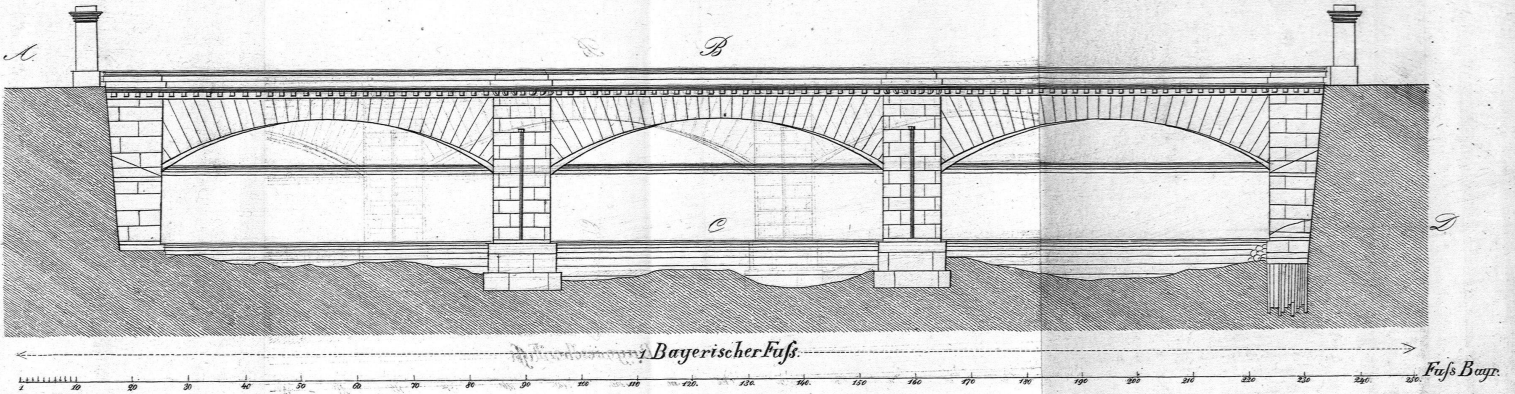
Die Ludwig-Wilhelmsbrücke über die Donau bei Ulm.

(Mitgetheilt vom Ober-Ingenieur Herrn Sulzberger in Frauenfeld.)

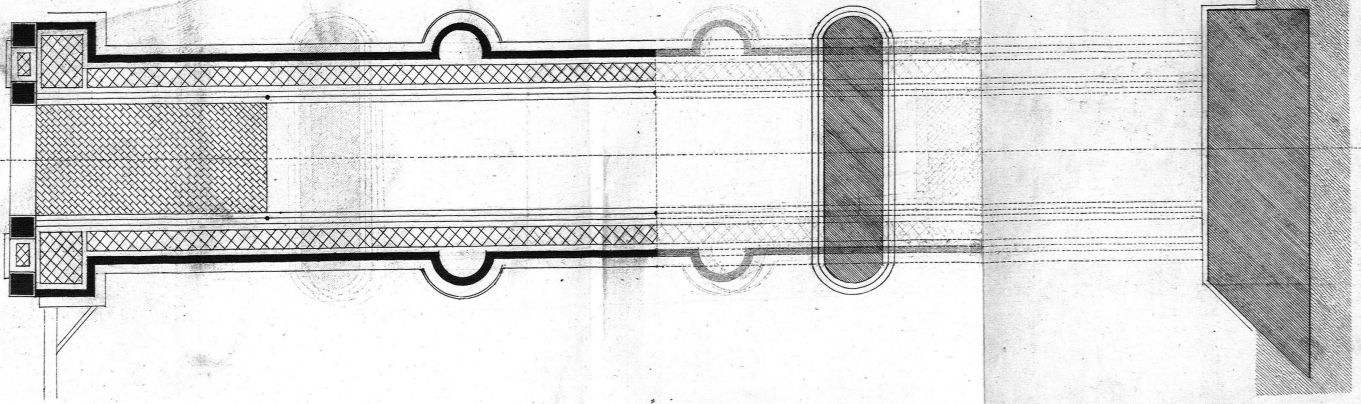
Nachdem die im Jahre 1569 erbaute alte Donaubrücke (s. Tafel II. b den Aufriß der früheren Brücke) im Jahre 1828 wegen Baufälligkeit abgebrochen war, wurde unter der Leitung des Kreis-Bauraths Bühler in Ulm zum Bau der neuen steinernen Brücke im gleichen Jahre noch geschritten. Taf. II. a zeigt den Aufriß und Grundriß und Taf. II. b Durchschnitt dieser Brücke. Sie besteht aus 2 Widerlagern, 2 Mittelpfeilern und 3 Bögen. Die Länge der Brücke von Widerlager zu Widerlager beträgt 200 Fuß, die Stärke jedes Pfeilers 10 Fuß, so daß dadurch für jede Bogenweite 60 Fuß, zusammen also für die Durchflußöffnung der Brücke 180 Fuß bleiben. Das linksseitige Widerlager ist im Mittel 10 Fuß stark und lehnt sich an eine Futtermauer der Stadt. Das rechtsseitige Widerlager ist verglichen 16 Fuß dick. Die Länge des Widerlagers beträgt 36 Fuß, die Flügel flußauf- und abwärts, jeder 6 Fuß, die schräge Einmündung an den Flügeln 41 Fuß 5 Zoll. Die Widerlager haben jedes einen, die Mittelpfeiler jeder 2 Sockel von 1 Fuß Breite, was obigen Dimensionen noch an Stärke hinzuzurechnen ist. Die Sockel der Widerlager und Mittelpfeiler liegen auf gleicher Höhe, nämlich auf 1,07 Zoll unter Null des Pegels. Die Höhe vom Sockel bis zum Gewölb-Anfange ist 12 Fuß. — Die Sehne eines Bogens ist 60 Fuß, der Sinus versus 10 Fuß. Das Gewölbe ist am Anfange 5 Fuß, am Schlußsteine 4 Fuß stark; die Breite des Bogens 36 Fuß. Die Höhe des Gesimses beträgt 2 Fuß; dasselbe wird von 242 Balkenköpfen getragen, deren jeder 8 Zoll 5 Linien breit und hoch ist. Die Brüstung, jede 1 Fuß stark, die Fußwege jeder 5 Fuß, so daß nach Abzug dieser Dimensionen die Fahrbahn noch 24 Fuß enthält. Die Brücke ist auf jedem Ende mit 4 Thorpfeilern versehen und durch Thore von geschmiedetem Eisen geschlossen.

Der Bau wurde im Monat Mai 1828 begonnen, das linksseitige Widerlager auf Felsen gegründet und im Monat September vollendet. Das rechtsseitige Widerlager wurde im Monat Juli 1828 begonnen und im Februar 1829 vollendet. Aller Mühe ungeachtet konnte dasselbe nicht auf den Felsen fundirt werden und ruht jetzt auf 245 Pfählen und einem doppelten Schwellrost mit Holzboden. Der linksseitige Pfeiler wurde im Monat März 1829 angefangen, auf Felsen fundirt und im Monat September vollendet. Der rechtsseitige ist ebenso gegründet, im Monat September begonnen und im Laufe des Winters vollendet. Die Gewölbe, Gesimse, Brüstungen und die Fahrbahn sind im Jahre 1830 hergestellt, und die ganze Brücke ist im Jahre 1831 eröffnet worden.

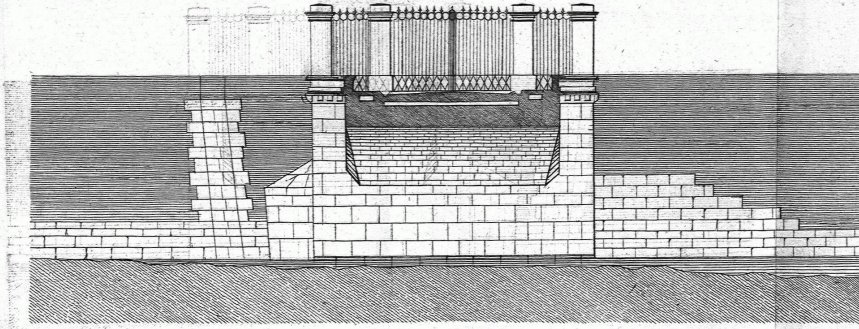
Die Widerlager, Mittelpfeiler und Gewölbe sind aus Luffkalk-Quadern von den Geislinger Steinbrüchen, die Gesimse, Brüstungen, Fußwege und Thorpfeiler aus den Stuttgarter Sandsteinbrüchen, die Fahrbahn aus Göppinger Gryphitenkalk construirt. Das Eisen ist aus den Königsbronner und Wasseradlinger herrschaftlichen Hüttenwerken. Das Holz wurde in den Kempfer Waldungen geschlagen und auf der Iller an die Bauplätze gefloßt.



Grundriß
nach
den Linien A. B. und C. D. des Aufrißes.



Quersprofil.



Aufsicht der alten Brücke.

