

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 23/24 (1894)
Heft: 7

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

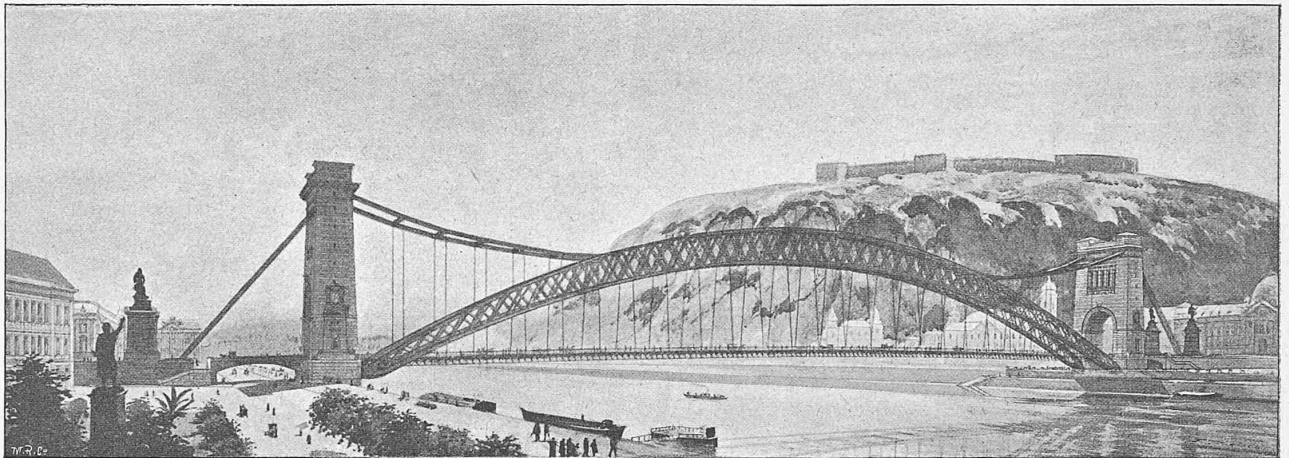
Download PDF: 06.04.2025

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

On utilise aussi le verre armé dans la construction des chaudières à vapeur sous la forme de manchons demi-cylindriques entourant les niveaux d'eau et destinés à protéger les chauffeurs contre les accidents occasionnés par la rupture éventuelle des dits niveaux.

gemeinsam mit Professor *Friedrich Thiersch* und *W. Dietz* in München verfasste für eine Schwurplatz-Brücke. Es ist dies unter allen preisgekrönten und angekauften das einzige Projekt, in welchem die Bogenform zur Geltung kommt. Allerdings ist der Bogen nur scheinbar, denn in der That

Brücken-Konkurrenz in Budapest.



Angekaufter Entwurf der *Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg*, gemeinsam mit Prof. *Friedr. Thiersch* und *W. Dietz* in München.

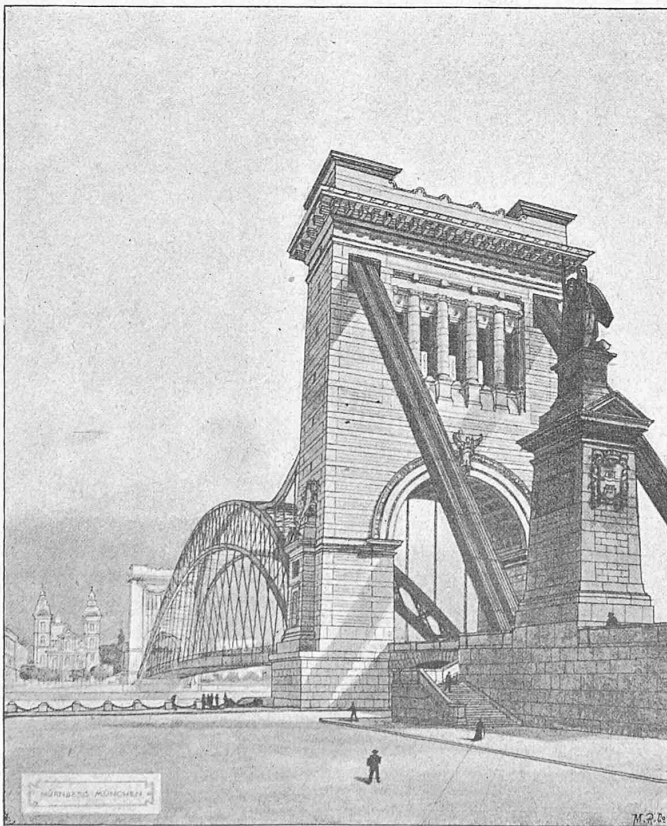
Grâce à l'obligeance de la compagnie l'Ecole polytechnique fédérale est depuis peu de temps en possession d'une série d'échantillons de verre armé. *B. Recordon.*

Die Brücken-Konkurrenz in Budapest.

IV.

Der zweite angekaufte Entwurf ist der von der *Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg* (Direktor *A. Rippel*)

Brücken-Konkurrenz in Budapest.



Angekaufter Entwurf der *Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg*, gemeinsam mit Prof. *Thiersch* und *W. Dietz* in München.

besteht das Trägersystem aus drei Teilen, nämlich aus einem mittleren, freihängenden Balkenträger von rund 125 m Stützweite und zwei Konsolen, welche sich schief auf die Widerlager aufsetzen und durch Zuganker gehalten werden. Die horizontale Ausladung dieser Konsolen beträgt rund 92 m, so dass sich eine Gesamtstützweite der Brücke von rund 309 m ergibt. Die Druckglieder der beiden Konsolen, im Zusammenhang mit dem mittels Pendeln frei eingehängten Mittelträger, zeigen einen Sichelbogen von rund 44 m Pfeil- und 12 m Trägerhöhe in der Mitte, der durch über die Pylonen geführte Rückankerungen entlastet ist. Zu der Wahl dieser Konstruktion mag die Erwägung geführt haben, dass die Schwurplatz-Brücke nur mit einer Oeffnung geplant werden dürfe. Gegen die Wahl einer Hängekonstruktion sprach die Nähe der schönen alten Kettenbrücke. Ferner war vorgeschrieben, dass die Aussicht durch die Konstruktion so wenig als möglich beeinträchtigt werden soll. Das führte dazu, die Konstruktion hoch über die Fahrbahn zu legen und die Zwischenglieder so leicht als möglich auszubilden, wodurch sich die Wahl der Bogenform fast von selbst ergab. Im Ferneren führte die Bedingung, dass der Fluss während des Baues thunlichst wenig durch Baugerüste verengt werden dürfe, zu der Wahl einer Konstruktion, die frei, ohne Gerüst montierbar ist.

Die architektonische Gestaltung der Brücke mit ihren in schönen Verhältnissen entworfenen und in aller Einfachheit ausgebildeten, gewaltigen Pylonen muss als eine ausgezeichnete Leistung anerkannt werden. Der beistehend dargestellten Vorderansicht der Pylone könnte, was Monumentalität, kräftige und dennoch einfache Gliederung anbetrifft, kaum etwas besseres an die Seite gestellt werden. Nur schade, dass dieser gewaltige Bau, dessen Höhe 67 m über Nullwasser, also mehr als 52 m über Fahrbahnhöhe hinaufreicht — um nicht die ganze Ufergegend zu erdrücken, beiderseits freigehaltene Plätze von solchen Abmessungen erfordern würde, deren Anlage schon aus finanziellen Gründen zur Zeit unmöglich ist.

Das System der Hauptträger-Konstruktion ist eine neue, hier zum ersten Mal vorgeschlagene Kombination, deren konstruktive Durchbildung eine Fülle des Interessanten darbietet, wie dies übrigens von einer Brückenbau-Anstalt von so hohem Range, wie die Nürnberger Maschinenbau-Aktiengesellschaft, kaum anders erwartet werden durfte.