

**STRÁNKA Z ČASOPISU BETON U. EISEN, VYDAVATELSTVÍ WILHELM ERNST & SOHN,
IX. ROČNÍK 1910, HEFT 14, STR. 344**

Stavba 43 m vysoké vodárenské věže ze železobetonu pro společnost Maggi-G. M. b. H. v Singen a. H. Autorem článku je Fritz Guske, hlavní inženýr společnosti Josef Krapp, Eisenbetonbau, Karlsruhe.

BETON U. EISEN, 1910 HEFT XIV.

Turm in Betrieb genommen und hat sich seither vortzöglich bewährt.
Es sei noch bemerkt, daß während der Bauausführung und kurz nach Fertigstellung des Bauwerks außerordentlich heftige Stürme die Gegend heimsuchten, so daß



Abb. 6. Der Turm in Lehrgerüst.

nicht nur der fertige Turm, sondern auch das Lehrgerüst die Probe ihrer Standsfestigkeit bereits mehrmals bestanden haben.

Der gesamte architektonische Entwurf stammt von Herrn Hermann Stroh, dem ersten Architekten der Firma Josef Krapp. Die Ausführung der sämtlichen Bauarbeiten



Abb. 7. Ansicht des fertigen Turmes.

des Bauwerks, sowie seine konstruktive Durchbildung lag in den Händen des Verfassers, nach dessen Angaben auch das Lehrgerüst entworfen wurde.

Alle Rechte vorbehalten.

Einige Brücken nach System Visintini.

Von Dr. Ing. L. Böh, k. k. Professor, Brünn.

Nachstehend seien in aller Kürze einige kleinere Objekte beschrieben, die im System Visintini projektiert, in jüngster Zeit zur Ausführung kamen und nenerdings vor Augen führen, daß das genannte System wohl geeignet ist in den Wettkampf mit anderen Ausführungsarten zu treten, wie es ja schon mehrfach in diesen Blättern (z. B. bei der Dürenbrücke bei Stuttgart) hervorgehoben wurde. Dieser Hinweis begründet sich, warum eine eingehendere Besprechung nicht für notwendig gehalten wird.

1. Schußbachbrücke in Mitterwiesenthal bei Lach (Abb. 1). Diese Brücke hat eine Spannweite von 11,5 m bei einer Brückenbreite von 5 m. Sie besteht aus lauter Mann zu Mann liegenden Visintinibalken der gegebenen Spannweite, von denen jeder 30 cm hoch und 40 cm breit ist. Diese Art der Brückenherstellung hat sich gerade bei der Schußbachbrücke sehr empfohlen und als sehr praktisch

herausgestellt, weil dadurch die Herstellung einer Notbrücke vollkommen erspart werden konnte. Es wurden nämlich zunächst die notwendigen Träger südlich der Baustelle erzeugt und dann die Hälfte davon zur Herstellung der halben Brücke verwendet, so daß der Verkehr nunmehr über diese geleitet werden konnte. Nach Verlegung sämtlicher Träger wurde dann eine Druckverteilungsplatte aufgestoniert, welche, wie üblich, in die schwalbenschwanzförmigen Nuten der Träger eingriff. Es sei noch hervorgehoben, daß die Träger auf den Widerlagern der vordem bestehenden Brücke aufruheten, welche Widerlager aber eine Aufmauerung von 7 m schiedten. Die am 7. September 1909 stattgehabte Belastungsprobe wurde mit einer Straßenwalze von 5 t Gewicht vorgenommen, die in Brückenmitte aufgestellt wurde, nachdem die ganze Brückenfläche eine gleichmäßig verteilte Schutzschicht von 17 cm Höhe erhalten hatte (18 000 kg). Vor