

durch den Stein verdrängt, welcher zur Herstellung der Widerlager und Pfeiler benützt wird.

Erst in den dreissiger Jahren gelangten Stein und Eisen zur grösseren Geltung. Das erstere Material wird zur einheitlichen Durchführung des Baues (Gewölbe) und das letztere zu Kettenbrücken (aus Schmiede-Eisen) sowie gusseisernen Bogenbrücken verwendet.

In eine neue Phase der Entwicklung tritt der Brückenbau mit der in dem vierten Jahrzehnt beginnenden Aera der Eisenbahnen. Während nahezu alle Systeme des Auslandes getreue Nachahmung finden, so wird den geraden Balkenbrücken eine ganz besondere Pflege zugewendet und dieselben einer sichtenden Kritik, sowie wesentlichen Verbesserungen unterzogen. Namentlich gilt diess von der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts und erscheint die ebenso wissenschaftliche als rationelle Durchführung der Construction als Kriterium der Neuzeit gegenüber der einfachen Nachahmung fremdländischer Systeme in der Epoche der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts.

Neben den wichtigen Verbesserungen, welche die uns aus dem Auslande überkommenen Systeme erlitten haben, können wir nur drei als in Oesterreich producirt wichtige Neuerungen bezeichnen, nämlich das System der eisernen Röhrenbogen-Hängebrücken (1837), das der Bogenbrücke auf elastischen Pfeilern, der Theiss-Brücke in Szegedin (1858) und das der versteiften Ketten-Brücken (1860).

Wien besitzt eine grosse Zahl der in Oesterreich zur Ausführung gelangten Typen in Holz, Stein und Eisen. Wir können daher empfehlen, die in dem Weichbilde der Residenz befindlichen Brücken zu besuchen und in Natura zu studiren, wobei wir der Tegetthoff-Brücke über den Wienfluss als einer der schönsten eisernen Bogenbrücken (System Köstlin und Battig) besonders gedenken.

Wir würden uns des Vorwurfes der Unvollständigkeit schuldig machen, wenn wir bei der Geschichte des österreichischen Brückenbaues nicht eines vaterländischen Vereines gedenken würden, dessen Thätigkeit einen wichtigen Einfluss auf die wissenschaftliche Rich-