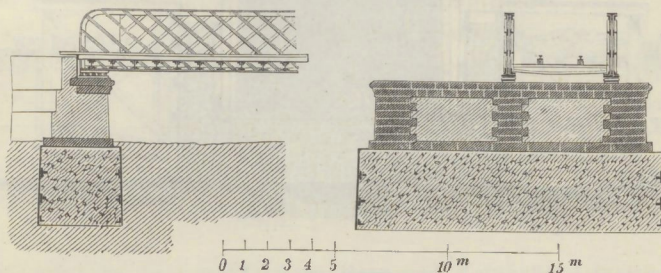


dem deshalb von grossem Interesse, weil auf eine Spannweite von 15 Meter nur eine Pfeilhöhe von 2.0 Meter gewählt und wegen des abschüssigen Felsbodens dem Widerlager von 4.3 Meter Stärke durch Abtreppung eine Basis von 10.5 Meter gegen die Thalseite gegeben wurde.

2. Brücke über den Besos im Zuge der Eisenbahn Barcelona à Francia por Figueras,

welche durch die Figur 90 skizzirt ist, weist einen eisernen Schutz-

Fig. 90.



mantel von 3.5 Meter Höhe, 13.5 Meter oberer und 13.7 Meter unterer Länge und 3.5 Meter oberer und 3.7 Meter unterer Breite, mit inneren Verstärkungsrippen auf; die ausgestellt gewesenen anderweitigen Zeichnungen stellten dar, wie vermittelt einer Locomobile der Versenkungsgang des Mantels durch Pumpwerk erzielt wurde.

3. Elbebrücke bei Magdeburg.

(Ausgestellt von der Direction der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. — Deutscher Pavillon.)

Der zweite Stropfpfeiler dieser Brücke kam in die stärkste Strömung und auf Felsen zu liegen, so dass weder eine Rammung noch eine Inselschüttung, noch eine Brunnenfundirung gewählt werden konnte; es wurde deshalb ein sogenannter schwimmender Fangdamm und damit ein Fundirungssystem gewählt, welches durch die Figur 91 näher verdeutlicht ist.

