

erst in Deutschland (1836) auf der Grube Maria im Wormreviere von Honigmann angewendet.

Zu Zwecken der Fundirung unter Wasser erfolgte die erste grössere Arbeit von Gournerie 1846 im Hafen von Croisie, und zwar in einer Wassertiefe von 4.0 Meter.

Im Gebiete des Brückenbaues erfolgte die erste Fundirung mittelst comprimirter Luft im Jahre 1849 durch die Ingenieure Cubitt und Hughes beim Baue der Medwaybrücke nächst Rochester, nachdem dort das Ansaugverfahren des Dr. Potts nicht Stich gehalten hatte.

Aus dem gleichen Grunde wendeten im Jahre 1850 die Ingenieure Gwynne und Flemming beim Baue der Pee-Dee-Brücke comprimirte Luft zu Zwecken der Versenkung der Pfeiler an, und wurde dieses Verfahren 1851 bei der Chepstow Brücke und 1853 bei der Maconbrücke gebraucht.

Im Jahre 1857 wurde die Theissbrücke bei Szegedin, im 1858 wurden die beiden Allierbrücken nächst St. Germain des Fossés und die Cherbrücke bei Moulins pneumatisch fundirt welchen Bauten 1859 die von Sir J. Hawkshaw unternommene pneumatische Fundirung der Londonderrybrücke in Irland und ebenfalls 1859 die Ausführung der Brücke zu Bordeaux und der Rheinbrücke bei Kehl folgten.

Mit dieser letzten Ausführung, welche nebst den bis dahin bekannten praktischen Erfahrungen durch die Projectsverfassungen von Pfannmüller über die Erbauung einer Rheinbrücke bei Mainz und von Weiler betreffs einer solchen bei Mannheim wesentlich gefördert worden war, und welche dadurch brillirte, dass die pneumatische Fundirung bis in 65 badische Fuss Teufe unter Wasser drang, war das Signal zu einer weiteren Verbreitung dieser wichtigen Fundirungsart gegeben worden, welche insbesondere in England 1860 bei der Charing-Crossbrücke und 1862 bei der Cannon-Street-Brücke und von nun auch in Deutschland und Oesterreich durch die Anforderung cultivirt wurde, über die grossen Flüsse dieser Länder Eisenbahnbrücken zu schlagen.

Unter den zahlreichen Bauausführungen mittelst pneumatischer Fundirung heben wir nur die folgenden hervor: