

comprimirten Luft noch nöthig, während er bei der Parnitzbrücke schon entfallen konnte, weil bei dieser die comprimirte Luft in den Caissonraum (der durch die Aufmauerung eines Conus erzielt wurde) durch gesonderte Zuleitungsröhren niedergeführt wurde.

War nun dieser Gestalt die fachliche Richtung gegeben, einzelne runde Pfeiler mit oder ohne Blechwandung pneumatisch niederzubringen, und muss für diese Richtung die Brücke zu Argenteuil als Ausgangspunkt betrachtet werden, so bot anderseits der Kehler Brückenbau die Ausgangsstelle für die Kunst des eigentlichen Caissonbaues, eine Kunst, die heute darin gipfelt, dass man jede beliebige Grundform des Pfeilers sofort beim Beginne des Baues innehält.

Die Anforderungen bezüglich der Grösse dieser Grundflächen führten nun, wie wir wissen, wieder dahin, den Caissonraum in Zellen zu theilen, jede Zelle für sich zu bedienen (Kehler, East-River- und St. Louis-Brücke) oder aber selbst grosse Grundflächen nur aus einem einzelnen Caissonraume zu bestreichen (Rhônebrücke bei Arles, Hafenmauer zu Brest, Pregelbrücke bei Königsberg, Moerdijkbrücke, Pobrücke bei Borgoforte etc.).

Wir sehen also, dass das System pneumatischer Fundirung fortan sich dahin theilt, entweder einzelne runde Senkschächte niederzubringen, dienen dieselben nun sofort als Pfeiler oder Pfeilerbestandtheile oder aber zum Pfeilerunterbau, oder aber ganze Pfeilergrundformen mit einemale auszuteufen.

Bei beiden Gattungen der pneumatischen Fundirung konnte, nachdem ihre Trennung einmal gegeben war, nunmehr der weitere Ausbau des Fortschrittes wesentlich nur darin bestehen, darüber zu wachen, dass die Verluste der comprimirten Luft, sowohl bezüglich des Flächenmasses der Röhrenwandungen, als auch bezüglich der Durchschleussungen auf ein Minimum gebracht werden.

Das Erstere wurde erzielt durch die Anwendung weniger und in ihrem Durchmesser möglichst geringer Zuleitungsschächte, das Letztere durch die Ausbildung der Förderung.

Was die geringe Weite und die geringe Anzahl der Steigschächte anbelangt, so bieten die neuerlichen Apparate von Castor wie die von Schmoll und Gaertner für das erstere Moment und die Dömitzer Brücke für das letztere wesentliche Illustrationen, indem Castor schon bei der Etschbrücke Einsteig- und Förderschächte von