

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 9 (1933)
Heft: 19

Artikel: Drei technische Gross-Taten
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-752324>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.04.2025

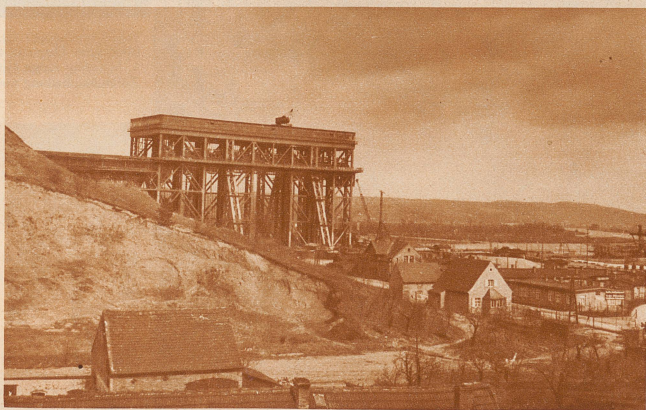
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

DREI TECHNISCHE GROSS-TATEN



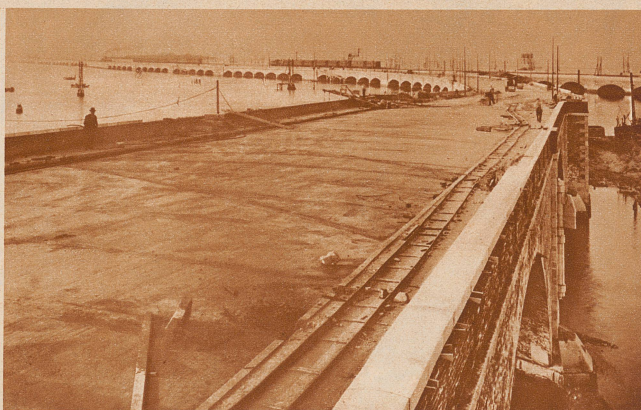
DIE BRÜCKE ÜBER DEN KLEINEN BELT

Zwischen Jütland und der Insel Fünen bestand bis jetzt nur ein Fährbetrieb. An Stelle dieser Verbindung, die längst unzulänglich geworden ist, wird jetzt zwischen Snoghoj auf Jütland und Middelfart auf Fünen eine Hochbrücke gebaut. Die Brücke wird 2 Kilometer lang, besitzt zwei Eisenbahngleise, eine Automobilfahrbahn von 6 Meter Breite und einen 2,25 Meter breiten Gehweg. An Baumaterial verschlingt der Bau 14 000 Tonnen Stahl, 124 000 Kubikmeter Beton, 200 000 Tonnen Zement. Die Schifffahrt im kleinen Belt wird durch die Brücke nicht behindert werden, da die Unterkante der eisernen Brückenkonstruktion 34 Meter über dem Wasserspiegel zu liegen kommt. Das Interessanteste am Bau dieser Beltbrücke ist die Art der Fundamentierung. Die vier Betonpfeiler ruhen auf vier 6000–8000 Tonnen schweren Senkkästen. Diese Caissons bestehen aus einem System offener eiserner Rohre, die wieder unter sich verbunden und mit einem Eisenbetonmantel umgeben werden. Der an Ort und Stelle hergestellte Senkkasten läßt Arbeiten unter Wasser bei einer Tiefe von 30–40 Meter ohne Ueberdruck zu. Nach dem Stapellauf werden die Caissons mit Wasser und Sandmassen angefüllt und schwimmend zu ihrem zukünftigen Standort gebracht. Sie werden dann gedreht. Der obere Teil der Senkkästen legt sich somit nach unten. Durch besondere Vorrichtungen werden die Caissons allmählich auf den Boden abgesenkt und es beginnt der weitere Aufbau. Unser Bild zeigt den Stapellauf eines Senkkastens zum Transport an die Versenkungsstelle



EIN RIESENFAHRSTUHL FÜR SCHIFFE

Im Hohenzollernkanal, der die Oder mit der Havel verbindet, geht jetzt der Bau des Schiffshebewerks von Niederfinow seiner Vollendung entgegen. Die Anlage gilt in ihrer Art als die größte und leistungsfähigste der Welt. Sie gestattet die zwischen Oder und Havel bestehende Höhendifferenz im Gelände von 36 Meter zu überwinden. Während bisher 2 Stunden erforderlich waren, um die Niederfinower Schleusentreppe zu passieren, wird durch das neue Hebewerk die gleiche Geländestufe in 20 Minuten überwunden. Ein 1000-Tonnenkahn, der dem Inhalt von rund 70 Wagenladungen Kohle entspricht, wird in Niederfinow innerhalb 5 Minuten um 36 Meter gehoben. Die Bedienung der gesamten Anlage liegt in den Händen von nur 3 Personen



DIE AUTOBRÜCKE NACH VENEDIG

Vorbei ist es jetzt mit der berühmten «splendid isolation» der Königin der Lagunen. Am 21. April, dem fascistischen Nationalfeiertag, ist in Venedig die Brücke eingeweiht und dem Verkehr übergeben worden; die die Stadt mit dem Festland verbindet. Die neun Kilometer lange Brücke gibt zum erstenmal die Möglichkeit, Venedig vom Festland aus mit dem Auto oder auch zu Fuß zu erreichen. Die Vollendung dieser Verbindung ist eine technische Leistung ersten Ranges, auch schon darum, weil die auf drei Jahre berechnete Bauzeit auf weniger als zwei Jahre abgekürzt werden konnte. Mit dem Bau wurde im Juli 1931 begonnen und seither ohne Sonntagspause in mehreren Schichten durchgearbeitet. Die Brücke ruht auf 255 Bogen, die Breite von 20 Meter ist in fünf Fahrbahnen eingeteilt. Als Baumaterial wurden 18 000 Kubikmeter Beton, 20 Millionen Ziegel und 45 000 Tonnen istrischer Stein verbraucht. Die gesamten Baukosten stellen sich auf rund 23 Millionen Schweizerfranken. Venedig ist eine Stadt ohne Fahrstraßen; deshalb wurde am Ende der Brücke eine Riesengarage mit einem Fassungsvermögen von 2000 Wagen erbaut