

I. Steinmauerwerk bei Brückenbauten

Man kann wohl sagen, daß im Brückenbau unter dem Einfluß des Beton- und Stahlbetonbaues in den letzten Jahrzehnten der Steinbau vielfach in den Hintergrund getreten ist. Es ist dies verständlich, wenn man bedenkt, daß der Betonbau und der Stahlbetonbau sehr wirtschaftlich sind, daß beide Bauarten durch eine großzügige Versuchsforschung außerordentlich gefördert worden sind, und daß viel getan worden ist, um das gute Aussehen der Beton- und Stahlbetonbauten durch einwandfreie Behandlung der Sichtflächen zu heben. Es ist weiter deshalb verständlich, weil der Stahlbetonbau dem Steinbau dadurch erheblich überlegen ist, daß der Stahlbeton wie der Stahl in der Lage ist, große Zugspannungen aufzunehmen, während dem Steinbau nur ganz geringe Zugbeanspruchungen zugemutet werden können. Der Steinbau scheidet also bei allen balkenträgerartigen Gebilden, bei



Abb. 1. Brücke über das Teufelstal.

Rahmenträgern und bei Bogen größerer Stützweite mit Verkehrslasten, die im Verhältnis zur ständigen Last groß sind, aus.

In der Stahlbetonbauweise sind auch in den letzten Jahren außerordentlich schöne und in einzelnen Fällen, wo große Stützweiten überwunden werden mußten, auch monumentale Brücken gebaut worden.

Hierhin gehört unter anderen die Reichsautobahnbrücke über das Teufelstal¹⁾ (Abb. 1), die mit zwei nebeneinanderliegenden Stahlbetonbögen von 138 m Spannweite überbrückt wird. Die aus Stahlbeton bestehende Fahrbahn wird von Stahlbetonwänden getragen, die sich auf die Bogen stützen. Von gleichen und im gleichen Abstände stehenden Betonwänden wird auch die Fahrbahn über den Talhängen getragen. Das Bauwerk macht einen kühnen, einheitlichen und monumentalen Eindruck. Es ist außerdem sehr wirtschaftlich.

Ein schönes, zweckmäßiges und wirtschaftliches Bauwerk in Stahlbeton ist auch die in Abb. 2 gezeigte Reichsautobahnbrücke²⁾. Jede der beiden Fahrbahnen wird auf

¹⁾ B. u. E. 1938, Heft 11.

²⁾ Vgl. Bautechn. 1938, Heft 18 u. 20.