

### A. Brücken mässiger Spannweite.

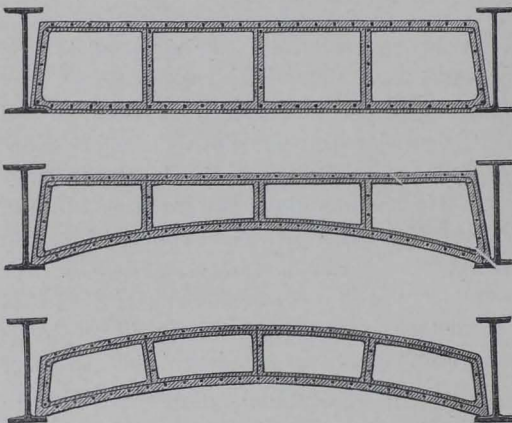
Als Eisenbahn-, Strassen- und Canal-Ueberführungen in solchen Spannweiten, über welche man noch mit dem Gewölbebau hinwegkommt, lassen sich Brücken ohne Zweifel mit Vortheil in Eisengerippen mit Cementumhüllung ausführen. Alle Vorzüge, die den Moniergewölben vor anderen eigen sind, ihre Leichtigkeit, ihr Auskommen mit geringen Widerlagern, ihre schnelle Benutzbarkeit, ihre Dichtigkeit, die Einfachheit ihrer Ausführung auch in schiefer Richtung und dem entsprechend ihre Billigkeit, empfehlen die Anwendung des Systems bis zu Spannweiten, die nur mit Hülfe mächtiger Eisenkonstruktionen noch überbrückt werden können.

Eine Dorfbrücke, von 16,5 m lichter Weite und 4,0 m Breite der Fahrbahn, ausgeführt im Schlossparke zu Chazelet, bringt in einer Aufnahme nach der Natur die Abbildung auf S. 128. Auch das Brückengeländer ist in Cement mit Eiseneinlage hergestellt und zwar aus Rücksicht auf die Umgebung als Imitation eines Geländers aus rohen Baumzweigen. Einer Liebhaberei kann diese Verleugnung des wahren Materials wohl nachgesehen werden, um so mehr, als die Eigenart desselben noch erst der Erfindung neuer künstlerischer Formen harret.

### B. Fusswege und Fahrbahnen auf Brücken grösster Spannweite.

Auf Brücken mit grossen Spannweiten, wo das Eisen allein sich zur Anwendung eignet und nur des bestmöglichen Schutzes gegen Rost bedarf, um sich hier als vorzüglichster Baustoff zu bewähren, kann sich

Abb. 25.



die vortheilhafte Anwendung der Eisen-Cement-Verbindung nur auf die Konstruktion der Brückenabdeckung erstrecken. Dauerhafter als Eisenwellblech oder als eiserne Buckelplatten und leichter als voller Beton und massives Steinmaterial, und dabei fähig, sich der Konstruktionshöhe einfach und ohne Ueberpackung anpassen zu können, verdient unzweifelhaft eine Brückenabdeckung in

Monier'scher Weise den Vorzug vor anderen Brückenbelag-Arten, die entweder schnell vergänglich sind, wie Holzbohlen, oder andernfalls