

**Gewölbte Brücken des 19. Jahrhunderts.
Vom Mauerwerk zum Stampfbeton.**

Karen Veihelmann

Vollständiger Abdruck der von der Fakultät für Bauingenieurwesen und Umweltwissenschaften der Universität der Bundeswehr München zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktoringenieur (Dr.-Ing.) genehmigten Dissertation.

Gutachter:

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Stefan M. Holzer

Prof. Dr. phil. Andreas Kahlow

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Manfred Keuser

Die Dissertation wurde am 18.09.2015 bei der Universität der Bundeswehr München eingereicht und durch die Fakultät für Bauingenieurwesen und Umweltwissenschaften am 29.03.2016 angenommen. Die mündliche Prüfung fand am 08.04.2016 statt.

BRÜCKENKATALOG

Vorbemerkungen zum Katalog:

Die Aufteilung der Brückenbauwerke erfolgt lokal in Bayern (BY), Baden-Württemberg (Ba-Wü), Sachsen (Sa), andere deutsche Länder (D) und Brücken außerhalb Deutschlands (I). Innerhalb dieser lokalen Aufteilung sind die Brücken alphabetisch sortiert. Ein Inhaltsverzeichnis am Anfang des Kataloges erleichtert das Auffinden, ebenso sind die Brücken des Kataloges auch im Brückenindex im Textteil verzeichnet.

Die Auswahl der Objekte erfolgte zum einen mit einem Schwerpunkt in Baden-Württemberg und Bayern, da hier persönliche Kontakte und einfaches Aufsuchen der Objekte die Untersuchung erleichterten. Dass in Sachsen eine solche beträchtliche Anzahl an Brücken untersucht wurde, liegt in erster Linie an den hervorragenden Recherchemöglichkeiten bezüglich Eisenbahnbrücken, die die private Website sachsenschiene.net bietet. Dadurch war es möglich, eine gute Vorauswahl zu treffen und die Objekte dann gezielt anzufahren. Die Untersuchungen erfolgten überwiegend visuell mit fotografischer und schriftlicher Dokumentation. Einige Brücken wurden tachymetrisch aufgemessen, die beiden Brücken in Bad Wildbad (Ba-Wü1 und Ba-Wü2) mit Georadar.

Die Angabe von Literaturstellen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vielmehr wurde insbesondere bei Mehrfachnennung eine sinnvolle Auswahl getroffen. Weitere Literatur findet sich im Textteil. Insbesondere bei den Dyckerhoff'schen Brücken ist auf [Stegmann 2014] zu verweisen, der eine nahezu vollständige Auflistung an diesbezüglicher Literatur den einzelnen Objekten zuordnet. Zu den französischen Brücken vgl. insbesondere [Marrey 1990]; [Marrey 1995]; [Prade 1989].

Hinweis zur Licht-/Stützweite: Hier wurden vornehmlich Maße aus der Literatur übernommen, da es bei den Bestandsbauwerken im Allgemeinen mit einfachen Mitteln nicht möglich ist, ein genaues Maß zu ermitteln. Die Gründe hierfür sind vielfältig: verlorene Widerlager, oftmals mit Aufschüttungen im Widerlagerbereich; Bewuchs; hohe Pfeiler; Spannweiten, die über den Messbereich des vorhandenen Laser-Distanzmessers hinausgehen usw. Teilweise wurden dennoch selbst ermittelte Maße aufgenommen, diese sind gekennzeichnet durch den Zusatz e. M. für eigene Messung.

Alle Lagepläne wurden mit freundlicher Genehmigung von MAIRDUMONT GmbH & Co. KG aus dem Online-Routenplaner von falk.de entnommen.

BRÜCKENKATALOG

UNTERSUCHTE BRÜCKEN IN BAYERN		5
BY1.	Blaibach: Eisenbahnbrücke über den Regen	5
BY2.	Dachau-Erdweg: Fußgängerbrücke über die Eisenbahn	6
BY3.	Ebenhausen-Schäftlarn: Straßenbrücke Alpenblickstraße	7
BY4.	Garching a. d. Alz: mehrere Eisenbahnbrücken	8
BY5.	Kempten: Eisenbahnbrücken über die Iller	9
BY6.	Kempten-Ahegg: Eisenbahnbrücke über die Rottach	10
BY7.	Kempten-Leubas: Verbreiterung Straßenbrücke	11
BY8.	Kempten-Rothkreuz: Eisenbahnbrücke über die Rottach	12
BY9.	Landau: Bockerlbrücke, Eisenbahnbrücken	15
BY10.	Lautrach: Eisenbahnbrücke über die Iller	16
BY11.	München: Hackerbrücke Vorlandbogen	17
BY12.	München: Wittelsbacherbrücke	18
BY13.	München: Reichenbachbrücke	19
BY14.	München: Corneliusbrücke	20
BY15.	München: Maximiliansbrücke	21
BY16.	München: Prinzregentenbrücke	22
BY17.	München: Max-Joseph-Brücke	23
BY18.	München: Gebattelbrücke	24
BY19.	Nesselwang: Eisenbahnbrücke über die Wertach	25
BY20.	Neunburg vorm Wald: Eisenbahnbrücke	26
BY21.	Nürnberg-Schniegling: Eisenbahnbrücke über die Pegnitz	27
BY22.	Ried: Eisenbahnbrücken	28
BY23.	Rieden: Eisenbahnbrücke	29
BY24.	Trostberg: Eisenbahnbrücke über die Alz	30
BY25.	Trostberg: Eisenbahnbrücke Alzkanal	31
BY26.	Valley: Aquädukt über den Teufelsgraben	32
BY27.	Wolfratshausen Gelting: Straßenbrücken Loisachkanal	33
UNTERSUCHTE BRÜCKEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG		34
Ba-Wü1.	Bad Wildbad: Reitersteg über die Enz	34
Ba-Wü2.	Bad Wildbad: Fußgängerbrücke über die Enz	35
Ba-Wü3.	Bad Teinach: Nagoldbrücke	36
Ba-Wü4.	Baiersbronn: Forbachbrücke	37
Ba-Wü5.	Blaubeuren: Stützbauwerk	38
Ba-Wü6.	Ehingen a. d. Donau: Schmiechbrücke	39
Ba-Wü7.	Esslingen: Straßenbrücke über den Hammerkanal	40
Ba-Wü8.	Göppingen: Eisenbahnbrücke über die Fils	41
Ba-Wü9.	Heselbach: Murgbrücke	42
Ba-Wü10.	Heubergbahn: Schweinebrunnenviadukt	43
Ba-Wü11.	Heubergbahn: Wettbachviadukt	45
Ba-Wü12.	Inzigkofen: Teufelsbrücke	46
Ba-Wü13.	Langenbrand: Aquädukt über die Murg	47
Ba-Wü14.	Langenbrand-Emisau: Straßenbrücke über die Murg	48
Ba-Wü15.	Langenbrand: Viadukt über die Tennetschlucht	49

Ba-Wü16.	Laupheim: Kletterbrücke	50
Ba-Wü17.	Owingen: Straßenbrücke über die Eyach	51
Ba-Wü18.	Rottweil: Eisenbahnviadukt über das Primal	52
Ba-Wü19.	Rottweil-Neufra: Eisenbahnbrücke über die Prim	53
Ba-Wü20.	Sigmaringen: Eisenbahnbrücke über die Donau	54
Ba-Wü21.	Stuttgart-Bad Cannstatt: Rosensteinbrücke	55
Ba-Wü22.	Stuttgart: Nordbahnhofviadukt	57
Ba-Wü23.	Stuttgart: Brückenzug Ehmannastraße	58
Ba-Wü24.	Sulzbach: Murrbrücke	59
Ba-Wü25.	Wäschenbeuren: Eisenbahnbrücken	60
Ba-Wü26.	Wieslaufalbahn: Laufenmühlviadukt	61
Ba-Wü27.	Wieslaufalbahn: Strümpfelbachviadukt	62
Ba-Wü28.	Wieslaufalbahn: Igelsbachviadukt	63
UNTERSUCHTE BRÜCKEN IN SACHSEN		64
Sa1.	Augustusburg: Drahtseilbahnbrücke	64
Sa2.	Bärenhecke: Müglitzbrücke	65
Sa3.	Chemnitzalbahn: Chemnitzbrücke Hartha	66
Sa4.	Chemnitzalbahn: Chemnitzbrücke Stein	67
Sa5.	Chemnitz: Chemnitztalviadukt	68
Sa6.	Dresden: Augustusbrücke	69
Sa7.	Dresden: Bischofsplatz	71
Sa8.	Dresden: Eschenstraße	72
Sa9.	Dresden: Inundationsviadukt Marienbrücke	73
Sa10.	Falkenstein: Brücke über die Eisenbahn	75
Sa11.	Flöha: Flöhabrücke	76
Sa12.	Göhre:, Muldebrücke	77
Sa13.	Hohnstein: Eisenbahnbrücke	78
Sa14.	Kleinwolmsdorf: Schwarze-Röder-Brücke	79
Sa15.	Langenhennersdorf: Gottleubabrücke (Köpcke)	80
Sa16.	Langenhennersdorf: Gottleubabrücke (Liebold)	81
Sa17.	Limbach-Oberfrohna: Kändler	82
Sa18.	Limbach-Oberfrohna: Eisenbahnbrücke über die Peniger Straße	84
Sa19.	Nossen: Pöppelmannbrücke	85
Sa20.	Plauen: Friedensbrücke (früher Syratlbrücke)	86
Sa21.	Schlema/Hartenstein: Muldebrücke	88
Sa22.	Porschendorf: Wesenitzbrücke	89
Sa23.	Rodewisch: Göltzschbrücke	90
Sa24.	Scharfenstein: Zschopaubrücke	91
Sa25.	Schönbrunn: Eisenbahnbrücke	93
Sa26.	Seifersdorf: Mühlgrabenbrücke	94
Sa27.	Seifersdorf: Eisenbahnbrücke über die Weißeritz	95
Sa28.	Wilkau-Carlsfeld: mehrere Kleinbrücken, Eierbrücke	96
SONSTIGE UNTERSUCHTE BRÜCKEN IN DEUTSCHLAND		97
D1.	BERLIN: Dovebrücke	97

BRÜCKENKATALOG

D2.	BERLIN: Wilmersdorf, Prinzregentenbrücke	98
D3.	NIEDERSACHSEN: Bad Pyrmont, Emmerbrücke	99
D4.	NIEDERSACHSEN: Glesse, schiefe Brücke über die Glesse	100
D5.	NIEDERSACHSEN: Glesse, zweite Brücke über die Glesse	101
D6.	NIEDERSACHSEN: Grasdorf, Leinebrücke	102
D7.	NIEDERSACHSEN: Vorwohle, Lennebrücke	104
D8.	THÜRINGEN: Altenburg–Langenleuba, Eisenbahnviadukte	105
D9.	THÜRINGEN: Arnstadt, Gerabrücke	107
D10.	THÜRINGEN: Arnstadt, Brücke über die Weiße	108
D11.	THÜRINGEN: Bad Berka, Ilmbrücke	109
D12.	THÜRINGEN: Erfurt, Hohenzollernbrücke	110
D13.	THÜRINGEN: Erfurt, Friedrichssteg	111
D14.	THÜRINGEN: Erfurt, Pförtchenbrücke	112
D15.	THÜRINGEN: Erfurt, Wilhelm-Steg	113
D16.	THÜRINGEN: Erfurt, Radowitzbrücke	114
D17.	THÜRINGEN: Erfurt, Krämpfertorbrücke	115
D18.	THÜRINGEN: Erfurt, Schlachthofbrücke	116
D19.	THÜRINGEN: Erfurt, Straßenbrücke	117
D20.	THÜRINGEN: Meiningen, Georgsbrücke	118
D21.	THÜRINGEN: Vieselbach, Vieselbachbrücken	119
UNTERSUCHTE BRÜCKEN INTERNATIONAL		120
I1.	BELGIEN: Berneau, Eisenbahnviadukt	120
I2.	BELGIEN: Sint-Martens-Voeren, Eisenbahnviadukt	121
I3.	BELGIEN: Remersdaal, Eisenbahnviadukt	122
I4.	FRANKREICH: Albi, Pont Neuf	123
I5.	FRANKREICH: Claix, Pont de Claix	124
I6.	FRANKREICH: Cruseilles, Pont de la Caille	125
I7.	FRANKREICH: zwei Überführungen des Dhuys-Aquädukts	126
I8.	FRANKREICH: Gour Noir, Eisenbahnbrücke über die Vézère	127
I9.	FRANKREICH: Grenoble, Parkbrücke Vicat	128
I10.	FRANKREICH: Montauban–Castres, Lavour	129
I11.	FRANKREICH: Montauban–Castres, Pont Antoinette	130
I12.	FRANKREICH: Montauban–Castres, St. Waast	131
I13.	FRANKREICH: Montauban, Pont Neuf	132
I14.	FRANKREICH: Roizonne, Straßenbrücke	133
I15.	FRANKREICH: Vanne-Aquädukt, mehrere Bauwerke	134
I16.	FRANKREICH: Vichy, Allierbrücke „Pont Boutiron“	136
I17.	FRANKREICH: Villemade, Brücke über den Dagrán	137
I18.	FRANKREICH: Villeneuve-sur-Lot, Lotbrücke	138
I19.	ÖSTERREICH: Pinswang, Ulrichbrücke	139
I20.	SCHWEIZ: Genf, Pont de la Coulouvrenière	140
I21.	SCHWEIZ: Fribourg, Viaduc de Grandfey	141
I22.	SCHWEIZ: Herisau, Glattalviadukt	142
I23.	SCHWEIZ: Zürich, Stauffacherbrücke	143

UNTERSUCHTE BRÜCKEN IN BAYERN

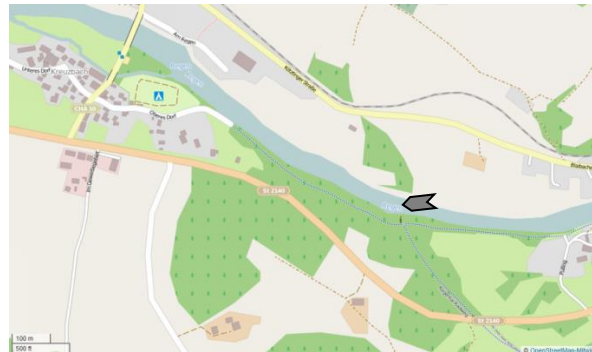
BY1. Blaibach: Eisenbahnbrücke über den Regen

**Daten**

Adresse:

Oberes Dorf, Blaibach (49.157292,12.818921)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1928, Carl Brandt

Material:

Eisenbeton

Licht-/Stützw.:

70 m [Emperger 1932, S. 345]

Überquert:

Regen

Überführt:

Ehemals Eisenbahn Gotteszell-Blaibach, heute ohne Nutzung

Zugänglichkeit:

Kämpfergelenke sehr gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, verfügt über sichtbare Zapfengelenke
Vgl. Kap. 7.5.7; [Emperger 1932, S. 345–353]

BY2. Dachau-Erdweg: Fußgängerbrücke über die Eisenbahn



Daten

Adresse:

Schleifmühlstraße, Erdweg (48.340616,11.297781)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1910

Material:

Stapfbeton

Licht-/Stützw.:

ca. 13 m (e. M.)

Überquert:

Eisenbahn Dachau-Altomünster

Überführt:

Fußweg

Zugänglichkeit:

Widerlager gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, aufgeführt in der Bay. Denkmalliste, gut zugänglich, Bogen in gutem Zustand: zeigt noch einige Herstellungsspuren, unterhalb der Konsolen durchgängige Spachtelspuren sichtbar: evtl. späterer Austausch des Überbaus.

BY3. Ebenhausen-Schäftlarn: Straßenbrücke Alpenblickstraße

**Daten**

Adresse:

Alpenblickstraße, Ebenhausen (47.97711,11.450543)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1898

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

Nicht gemessen

Überquert:

S-Bahn München-Wolfratshausen

Überführt:

Alpenblickstraße

Zugänglichkeit:

Widerlager gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, ein Bericht im Münchner Merkur vom 4.7.2014 spricht vom geplanten Abriss der Brücke wegen angeblich nicht mehr ausreichender Tragfähigkeit [Hermsdorf 2014]. Inzwischen Abriss und Neubau erfolgt.

BY4. Garching a. d. Alz: mehrere Eisenbahnbrücken



Daten

Adresse:

Wald, Garching a. d. Alz (Alzbrücke: 48.118262,12.577758)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1907/08; Sager & Woerner

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützsw.:

drei größere Bauwerke bis 44,35 m Lichtweite [StAM, Sign. DB 1419],
im weiteren Verlauf mehrere einbogige, kleine Brücken

Überquert:

Straße; Alz; Brunnthaler Graben usw.

Überführt:

Eisenbahnlinie Mühldorf–Freilassing

Zugänglichkeit:

Widerlager gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. insbesondere Kap. 7.5.2; 8.3; [StAM, Sign. DB 1419]; [Séjourné 1913d, S. 92–99]; [Bauunternehmung Sager & Woerner G. m. b. H. (1925), S. VIII]

BY5. Kempten: Eisenbahnbrücken über die Iller**Daten**

Adresse:

Schumacherring, Kempten (47.715262,10.321913)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1903–1906; Kuntz und Dyckerhoff & Widmann

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützsw.:

ca. 64,5 + 3*21 m [BWA, Sign. BWA F100, Nr. 664]

Überquert:

Iller

Überführt:

Eisenbahn bzw. Straße

Zugänglichkeit:

Unterer Widerlagerbereich gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 5–8; [BWA, Sign. BWA F100, Nr. 664]; [TBAmtKE, Sign. keine]; [Colberg 1906]; [Stegmann 2014, WVZ164]; u. v. m.

BY6. Kempten-Ahegg: Eisenbahnbrücke über die Rottach

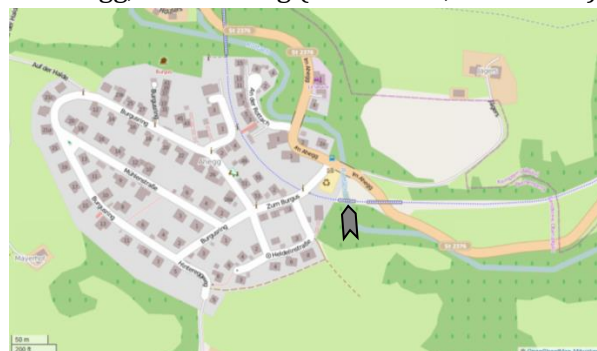


Daten

Adresse:

Im Ahegg, Buchenberg (47.708231,10.253474)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1908

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

10,70 m (e. M.)

Überquert:

Rottach

Überführt:

Ehemals Eisenbahnlinie Kempten–Isny, heute Radwanderweg

Zugänglichkeit:

Gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung und Tachymeter. Vgl. Kap. 8.3.

BY7. Kempten-Leubas: Verbreiterung Straßenbrücke**Daten**

Adresse:

Leubaser Str., Kempten-Leubas (47.768218,10.336823)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

Anfang 20. Jh.

Material:

ursprünglich Werkstein, Verbreiterung Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

nicht gemessen

Überquert:

Leubas

Überführt:

Straße St2055

Zugänglichkeit:

ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung; vgl. Bay. Denkmalliste.

BY8. Kempten-Rothkreuz: Eisenbahnbrücke über die Rottach

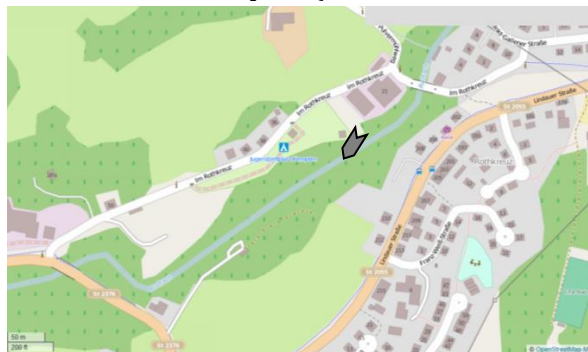


Daten

Adresse:

Im Rothkreuz, Kempten (47.710151,10.275022)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1908

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

10,98 m (e. M.)

Überquert:

Rottach

Überführt:

Ehemals Eisenbahnlinie Kempten–Isny, im Moment ohne Nutzung,
Radweg geplant

Zugänglichkeit:

Gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung und Tachymeter. Vgl. Bay. Denkmalliste; Kap.
5.3, 7.5.1 und 8; [TBAmTKE, Sign. keine]

Beschreibung

Die Rottachbrücke in Kempten-Rothkreuz wurde für die 1909 eröffnete Eisenbahnlinie Kempten–Isny im Jahre 1908 erbaut. 1984 wurde die Strecke aufgelassen, seither ist die Brücke ohne Funktion. Vor wenigen Jahren wurde sie in die Bayerische Denkmalliste aufgenommen. In diesem Rahmen wurde der Wunsch laut, die Brücke wieder zugänglich zu machen. Geplant ist die Eingliederung in den bestehenden, im Bereich der Rottachbrücke jedoch auf einem Umweg geführten Bahntrassenradweg [TBAmTK, Sign. keine]. Zu dieser Wiedereingliederung sind Maßnahmen an der Rottachbrücke in Planung.

Verfasserin hat die vorliegende Brücke tachymetrisch aufgenommen. Dabei wurden die Abmessungen des kompletten Bauwerks gemessen, die Befunde nur auf einer Hälfte. Dabei entstanden auf Grundlage des tachymetrischen Aufmaßes Handzeichnungen von den Bauwerksabmessungen, den Stampf- und Abschnittsfugen sowie den Schalbrettandrücken. Die Brücke diente dabei als „Testobjekt“ für weitere Aufmäße. Deshalb ist dieses Aufmaß vollständiger als andere und wird exemplarisch hier gezeigt.

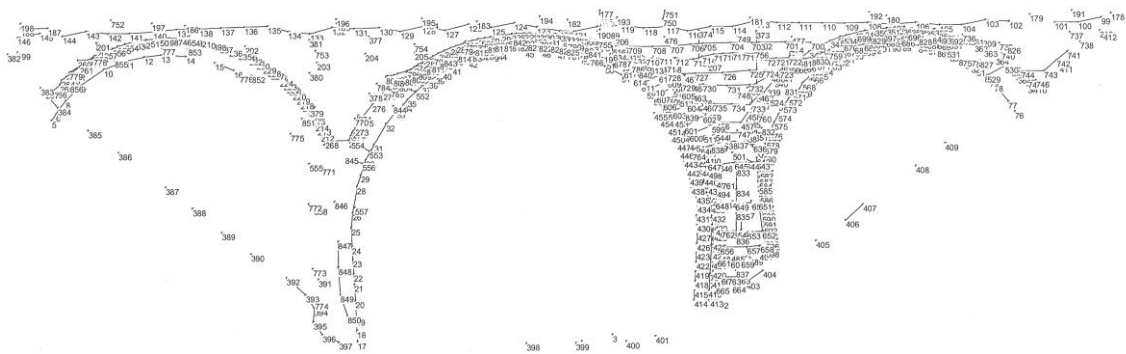


Abbildung: Aufmaß zur Rottachbrücke

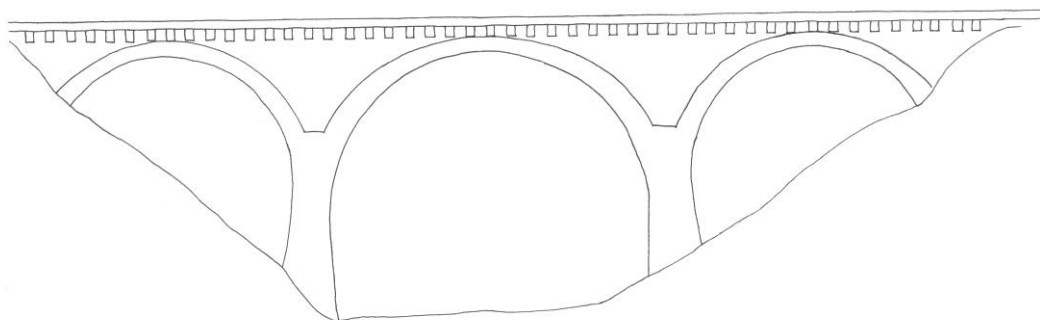


Abbildung: Umzeichnung des Aufmaßes

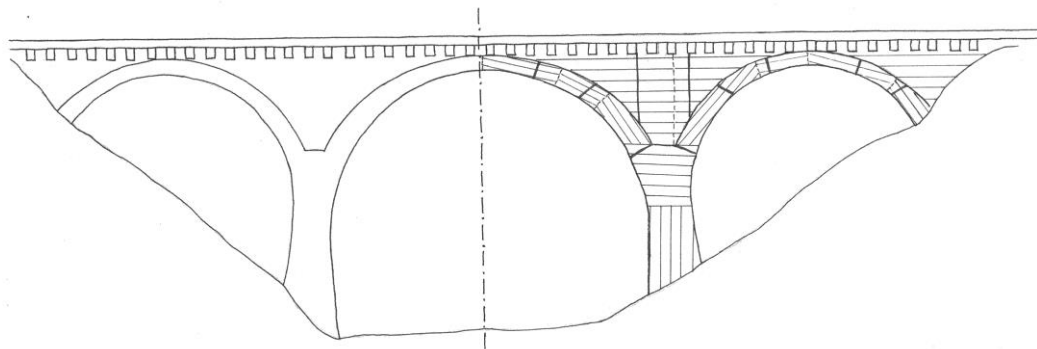


Abbildung: Eintragung von Abschnittsfugen und Schalbrettandrücken in die Aufmaßzeichnung; der Schalbrettstoß im Zwickel ist gestrichelt eingezeichnet

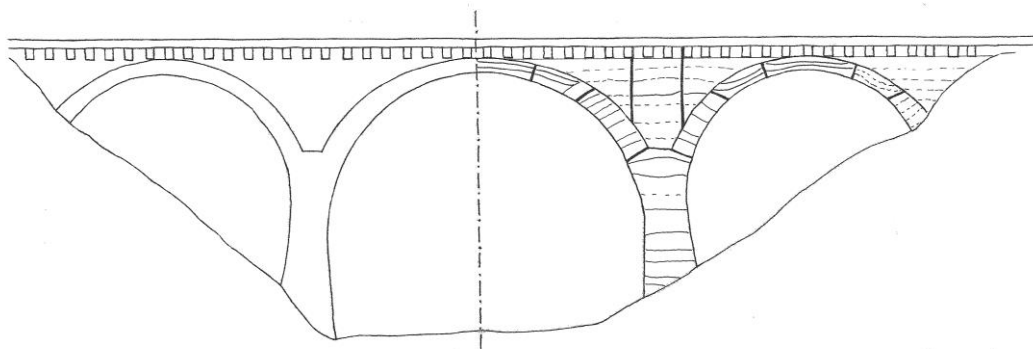


Abbildung: Eintragung von Stampffugen in die Aufmaßzeichnung. Durchgehende Linie sind gemessene Linien, gestrichelt gezeichnete Linien waren vor Ort nur zu erahnen und wurden entsprechend ergänzt

BY9. Landau: Bockerlbrücke, Eisenbahnbrücken**Daten**

Adresse: Königsberger Straße und Osterhofener Straße, Landau
(48.679047,12.7035 und 48.669369,12.714164)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1902, Bernhard Liebold
 Material: Stampfbeton
 Licht-/Stützw.: Nicht gemessen
 Überquert: Vorlandbogen zur Isarbrücke (diese ist aus Eisen)
 Überführt: Ehemals Eisenbahnlinie Landau–Arnstorf, heute Radwanderweg
 Zugänglichkeit: Gut
 Bemerkungen: Visuelle Untersuchung, guter Zustand der Brücken bis auf einen an die Eisenbrücke anschließenden Bogen: Dieser scheint ersetzt worden zu sein – vermutlich Kriegszerstörung dieses Bogens. Vgl. Kap. 8.2.; Bay. Denkmalliste.

BY10. Lautrach: Eisenbahnbrücke über die Iller



Daten

Adresse:

Im Gießen, Illerbeuren (47.89864, 10.122003)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1903–1904, Bernhard Liebold

Material:

Stapfbeton

Licht-/Stützw.:

59/57,164 m [L. (Liebold) 1904], Stützw. e. M.: 57,06 m

Überquert:

Iller

Überführt:

ehemals Eisenbahnlinie Memmingen–Legau, heute Radweg

Zugänglichkeit:

Fahrbahn + Auflager zugänglich, Bogenrücken begehbar

Bemerkungen:

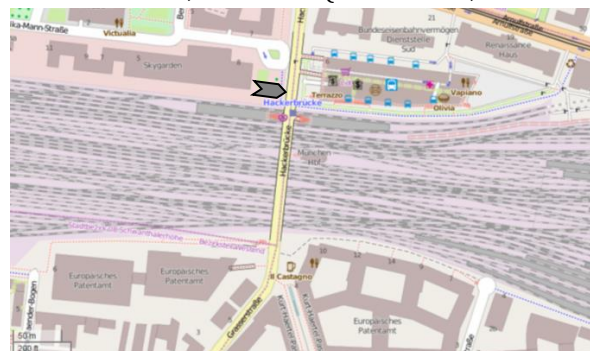
Visuelle Untersuchung und tachymetrisches Aufmaß. Vgl. insbesondere Kap. 8.4, dort weitere Literaturhinweise; viele weitere Nennungen im Textteil – vgl. dazu den Brückenindex; [Beutel 1903; 1904]; [L. (Liebold) 1904]; u. v. m.

BY11. München: Hackerbrücke Vorlandbogen**Daten**

Adresse:

Grasserstraße, München (48.142122,11.548573)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bau./Firma:

1891, Dyckerhoff & Widmann

Material:

Stapfbeton

Licht-/Stützw.:

ca. 12 m [Büsing 1899, S. 356]

Überquert:

Vorlandbogen zur Brücke über die Eisenbahn (Eisen)

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 7.5.1 und 8.3; [BWA, Sign. BWA F100, Nr. 664]; [Büsing 1899, S. 356]; [Bayerischer Architekten- und Ingenieur-Verein 1912, S. 436]; [Stegmann 2014, WVZ98]; usw.

BY12. München: Wittelsbacherbrücke



Daten

Adresse:

Wittelsbacherbrücke, München (48.122724,11.567885)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bau./Firma:

1904–1905, Sager & Woerner

Material:

Stampfbeton, verkleidet mit Granit

Licht-/Stützsw.:

41 und 44 m [Séjourné 1913d, S. 170–171]

Überquert:

Isar

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Widerlager gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 5.1.4; [BWA, Sign. BWA F46]; [N. N. 1905]; [Séjourné 1913d, S. 170–171; S. 199–201]; [Bauunternehmung Sager & Woerner G. m. b. H. (1925)]; [Lucks 1976]; [Hackelsberger 1981]; [Rädlinger 2008]; u. v. m.

BY13. München: Reichenbachbrücke

**Daten**

Adresse:

Reichenbachbrücke, München (48.127315,11.577015)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1902, Sager & Woerner

Material:

Stapfbeton verkleidet

Licht-/Stützw.:

41 und 44 m [Séjourné 1913d, S. 168–169]

Überquert:

Isar

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Widerlager gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 5.1.4, 7.5.6, 8.3; [BWA, Sign. BWA F46]; [Séjourné 1913d, S. 168–169; S. 183–185]; [Bauunternehmung Sager & Woerner G. m. b. H. (1925)]; [Lucks 1976]; [Hackelsberger 1981]; [Rädlinger 2008]; u. v. m.

BY14. München: Corneliusbrücke

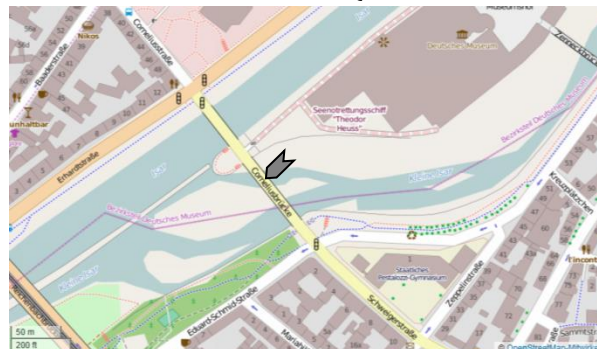


Daten

Adresse:

Corneliusbrücke, München (48.128904,11.579826)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1901–1903, Sager & Woerner

Material:

Stampfbeton, verkleidet

Licht-/Stützsw.:

41 und 44 m [Séjourné 1913d, S. 166–167]

Überquert:

Isar

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Widerlager gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 5.1.1; 5.1.4; 7.5.5.; 7.5.6; 8.4; [BWA, Sign. BWA F46]; [Binswanger 1903]; [Séjourné 1913d, S. 166–167; S. 180–182]; [Bauunternehmung Sager & Woerner G. m. b. H. (1925)]; [Lucks 1976]; [Hackelsberger 1981]; [Rädlinger 2008]; u. v. m.

BY15. München: Maximiliansbrücke

**Daten**

Adresse:

Maximiliansbrücke München (48.134576,11.589214)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1904–1906, Sager & Woerner

Material:

Stampfbeton, verkleidet

Licht-/Stützw.:

45,87 und 44 m [Séjourné 1913d, S. 168–169]

Überquert:

Isar

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Widerlager gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 5.1.4; 7.3; 7.5.5–7.5.7; 8.4; [BWA, Sign. BWA F46]; [Séjourné 1913d, S. 168–169; S. 192–198]; [Bauunternehmung Sager & Woerner G. m. b. H. (1925)]; [Lucks 1976]; [Hackelsberger 1981]; [Rädlinger 2008]; u. v. m.

BY16. München: Prinzregentenbrücke



Daten

Adresse:

Prinzregentenstraße, München (48.141692,11.595072)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1901–1902, Sager & Woerner

Material:

Stampfbeton verkleidet

Licht-/Stützsw.:

63,00 m / 62,40 m [Séjourné 1913d, S. 222–223]

Überquert:

Isar

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Widerlager gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 5.1.4; 6.2.3; 7.3; 7.5.6–7.5.7; [BWA, Sign. BWA F46]; [Séjourné 1913d, S. 222–223; S. 239–241]; [Bauunternehmung Sager & Woerner G. m. b. H. (1925)]; [Luck 1976]; [Hackelsberger 1981]; [Rädlinger 2008]; u. v. m.

BY17. München: Max-Joseph-Brücke**Daten**

Adresse:

Max-Joseph-Brücke, München (48.149216,11.598505)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1901–1902, Sager & Woerner

Material:

Stampfbeton, verkleidet

Licht-/Stützsw.:

64,00 m / 60,00 m [Séjourné 1913d, S. 222–223]

Überquert:

Isar

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Widerlager gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 5.1.4; 7.5.7; [BWA, Sign. BWA F46]; [Séjourné 1913d, S. 222–223; S. 242–244]; [Bauunternehmung Sager & Woerner G. m. b. H. (1925)]; [Lucks 1976]; [Hackelsberger 1981]; [Rädlinger 2008]; u. v. m.

BY18. München: Gebattelbrücke



Daten

Adresse:

Gebattelstraße, München (48.122724,11.567885)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1901

Material:

Eisenbeton

Licht-/Stützw.:

Nicht gemessen

Überquert:

Gebattelstraße

Überführt:

Hochstraße

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 8.3; [Bayerischer Architekten- und Ingenieur-Verein 1912, S. 714]; [Lucks 1976]; [Rädlinger 2008]; [SPD Ortsverein München-Au]

BY19. Nesselwang: Eisenbahnbrücke über die Wertach**Daten**

Adresse:

Gschwend, Nesselwang (47.632082,10.487094)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bau./Firma:

1894–1895, Kunz

Material:

Bruchsteinmauerwerk; Fundamente, Pfeiler + Widerlager aus Beton

Lichtweite:

4 mal 27,5 m in den Hauptöffnungen

Überquert:

Wertach

Überführt:

Ehemals Eisenbahnlinie Außerfernbahn, heute ohne Funktion

Zugänglichkeit:

Mäßig, Pfeiler sehr hoch

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 8; 8.3; [BWA, Sign. BWA F55/86-1]; [Alfred Kunz GmbH & Co. KG (Hg.) 1982, S. 22–25]

BY20. Neunburg vorm Wald: Eisenbahnbrücke

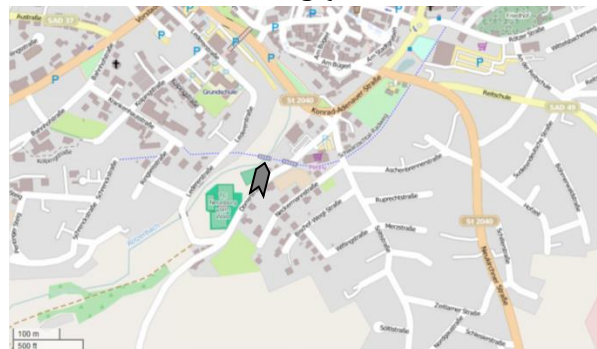


Daten

Adresse:

Dorrerstraße, Neunburg (49.345323,12.384617)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

Eröffnung Bahnlinie 1915

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

ca. 8,25 (e. M.)

Überquert:

Rötzerbach

Überführt:

Ehemals Eisenbahn Bodenwöhr-Rötz, heute Radweg

Zugänglichkeit:

Widerlager gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, 3-bogige Brücke, eventuell Ausbildung von Sollbruchstellen – Planunterlagen liegen nicht vor, stillgelegt, Abbau der Strecke Ende der 1990er Jahre.

BY21. Nürnberg-Schniegling: Eisenbahnbrücke über die Pegnitz**Daten**

Adresse:

Süßheimweg, Nürnberg (49.465237,11.032569)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1909–1910, Dyckerhoff & Widmann

Material:

Stapfbeton

Licht-/Stützw.:

2* ca. 32 m + ca. 30,5 m [BWA, Sign. BWA F100, Nr. 664]

Überquert:

Pegnitz und Vorland

Überführt:

Eisenbahn Ringbahn

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung; massiv vom Abriss bedroht. Vgl. Kap. 7.5.2; 8.3; [BWA, Sign. BWA F100, Nr. 664]; [Stegmann 2014, WVZ 299]; [Schönhöfer 1911, S. 67–69]

BY22. Ried: Eisenbahnbrücken



Daten

Adresse:

Franz-Marc-Straße, Kochel/Ried (47.692151,11.400343)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

Eröffnung der Bahnlinie 1898

Material:

Stampfbeton

Lichtweite:

Zwei kleinere Brücken (3 und 6,68 m) und ein Durchlass (4,5 m)
(jeweils e. M.)

Überquert:

Durchgang zu einer Viehweide, Straße und Enzenbach

Überführt:

Eisenbahn Penzberg–Kochel am See

Zugänglichkeit:

Gut

Bemerkungen:

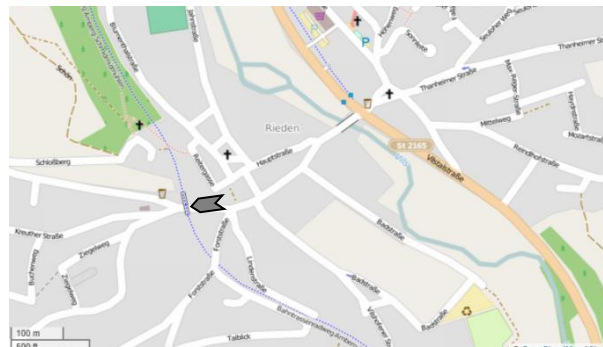
Visuelle Untersuchung, drei kleine Bauwerke im Rahmen der Eisenbahnlinie, im Bereich einer Kernbohrung Korngröße bis 6 cm sichtbar, teilweise kaum verdichteter Beton.

BY23. Rieden: Eisenbahnbrücke**Daten**

Adresse:

Hirschwalder Straße, Rieden (49.322563,11.940658)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

Eröffnung der Bahnlinie 1910

Material:

vermutlich Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

15,95 m (e. M.)

Überquert:

Straße

Überführt:

Ehem. Eisenb. Amberg-Schmidmühlen, heute Radwanderweg

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, eventuell Sollbruchstellen oder nachträglich vermörtelte Kämpfergelenke – Planunterlagen liegen nicht vor, eine zweite Brücke dieser Strecke in Wolfsbach ist inzwischen abgerissen und ersetzt.

BY24. Trostberg: Eisenbahnbrücke über die Alz

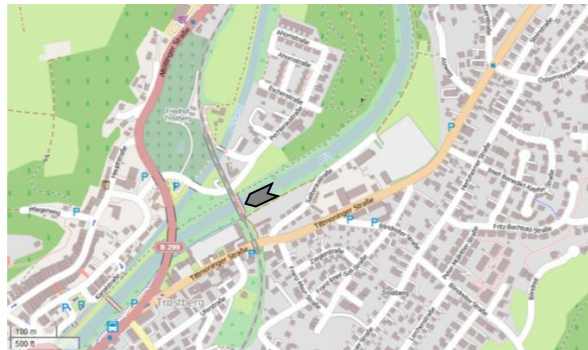


Daten

Adresse:

Tittmoninger Str., Trostberg (48.02998,12.559991)

Lageplan:



Bauj./Firma:

Eröffnung des Streckenabschnittes 1910

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

Nicht gemessen

Überquert:

Alz

Überführt:

Eisenbahnlinie Traunstein–Garching a. d. Alz

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 7.5.2; 8.3.

BY25. Trostberg: Eisenbahnbrücke Alzkanal**Daten**

Adresse:

Pechleraustraße, Trostberg (48.030934,12.55931)

Lageplan:



Bauj./Firma:

Eröffnung des Streckenabschnittes 1910

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

Nicht gemessen

Überquert:

Alzkanal

Überführt:

Eisenbahnlinie Traunstein–Garching a. d. Alz

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung.

BY26. Valley: Aquädukt über den Teufelsgraben



Daten

Adresse:

Teufelsgrabenweg, Valley/Grub (47.91929,11.77876)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1890 Dyckerhoff & Widmann

Material:

Stampfbeton

Lichtweite:

4*14 m [BWA, Sign. BWA F100, Nr. 664]

Überquert:

Teufelsgraben, Wanderweg

Überführt:

Ehemals Wasserleitung, heute ohne Nutzung

Zugänglichkeit:

Mäßig (hohe Pfeiler, inzwischen teilweise eingerüstet)

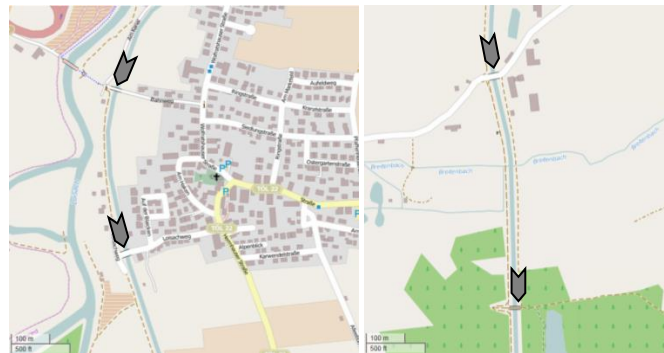
Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 1.1; 5.3; 8.3; [BWA, Sign. BWA F100, Nr. 664]; [Pevc 1895]; [Holzer, Voigts 2011]; [Ley 2011]; [Stegmann 2014, WVZ91]; u. a.

BY27. Wolfratshausen Gelting: Straßenbrücken Loisachkanal**Daten**

Adresse: Gelting: Bahnweg (47.895633, 11.419235), Loisachweg (47.891612, 11.419490), Ziegelei (47.876649, 11.422909), Birkensee (47.871060, 11.423473)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: Vermutlich 1923
 Material: Vermutlich Eisenbeton
 Lichtweite: etwa 19,35 m (e. M.)
 Überquert: Loisach-Isar-Kanal
 Überführt: Straßen
 Zugänglichkeit: Ganz gut
 Bemerkungen: Visuelle Untersuchung. Sanierung: drei Brücken lokal überarbeitet, teilweise Kanten rekonstruiert. Brücke Bahnweg mit massiven Eingriffen. Vollflächige Überarbeitung der Oberfläche, Entfernung der Betonbrüstung und Ersatz durch ein Stabgeländer, Verbreiterung der Brückenfahrbahn. Vgl. Kap. 8.3

UNTERSUCHTE BRÜCKEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Ba-Wü1. Bad Wildbad: Reitersteg über die Enz



Daten

Adresse:

Kuranlagenallee, Bad Wildbad (48.746583,8.546457)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1885, Rheinhard

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

16 m [Rheinhard 1886, S. 264]

Überquert:

Enz

Überführt:

Weg

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

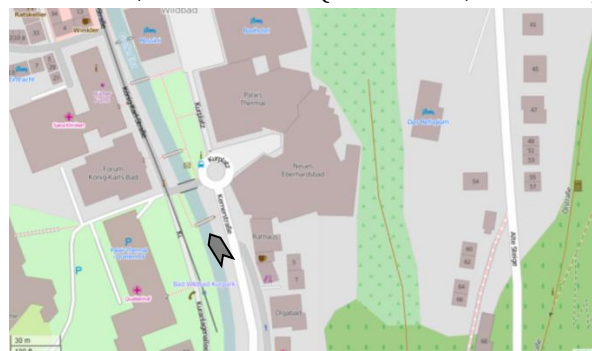
Visuelle Untersuchung und Georadar. Vgl. [Rheinhard 1886]; [Stegmann 2014, S. 113]

Ba-Wü2. Bad Wildbad: Fußgängerbrücke über die Enz**Daten**

Adresse:

Kernerstr., Bad Wildbad (48.749013,8.550544)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bau./Firma:

1882, Dyckerhoff & Widmann

Material:

Stapfbeton

Licht-/Stützw.:

11,5 m [BWA, Sign. BWA F100, Nr. 664]

Überquert:

Enz

Überführt:

Weg

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung und Georadar. Vgl. [Rheinhard 1886]; [BWA, Sign. BWA F100, Nr. 664]; [Stegmann 2014, WVZ28; S. 111–113]

Ba-Wü3. Bad Teinach: Nagoldbrücke



Daten

Adresse:

L348, Bad Teinach-Zavelstein (48.678758, 8.725750)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1882, Karl von Leibbrand

Material:

Werkstein

Licht-/Stützw.:

33 m [Leibbrand 1888, S. 236]

Überquert:

Nagold

Überführt:

Straße L348, in der Nähe des Bahnhofes

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

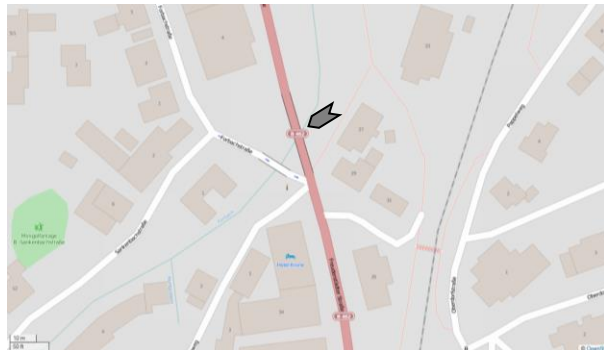
Visuelle Untersuchung; verbreitert im Jahr 2009. Vgl. Kap. 2.1; 6.2.4; 7.2; [Leibbrand 1883]; [Leibbrand 1888]; [Leibbrand o. J. (1894)]; [Leibbrand 1897b]; u. a.

Ba-Wü4. Baiersbronn: Forbachbrücke**Daten**

Adresse:

Freudenstädter Str., Baiersbronn (48.506381, 8.371301)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1890, Karl von Leibbrand

Material:

Werkstein

Licht-/Stützw.:

32 m [Leibbrand 1897b, S. 50]

Überquert:

Forbach

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 6.2.3; 7.5.2; 7.7; [Leibbrand o. J. (1894)]; [Leibbrand 1897b]; u. a.

Ba-Wü5. Blaubeuren: Stützbauwerk



Daten

Adresse:

Straße nach Sonderbuch, Blaubeuren (48.416996,9.783964)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1895

Material:

Stampfbeton, mit Stahlbetonertüchtigung

Licht-/Stützw.:

nicht gemessen

Überquert:

-

Überführt:

Sonderbucher Steige

Zugänglichkeit:

gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Hinweis durch Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart

Ba-Wü6. Ehingen a. d. Donau: Schmiechbrücke**Daten**

Adresse:

Bahnhofstr., Ehingen (48.284367,9.725341)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1895

Material:

Stampfbeton und Jurakalkstein

Lichtweite:

18,4 m [N. N. 1899b, o. S.], 16,80 m zwischen den Gelenken (e. M.)

Überquert:

Schmiech

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 5.3; 7.3; 7.5.2; 7.5.10; 7.7; [StALB, Sign. E 166 Bü 4298]; [StASIG, Sign. Wü 65/9 T 2-4 Nr. 2072]; [N. N. 1899b]; [Veihelmann 2015a].

Ba-Wü7. Esslingen: Straßenbrücke über den Hammerkanal

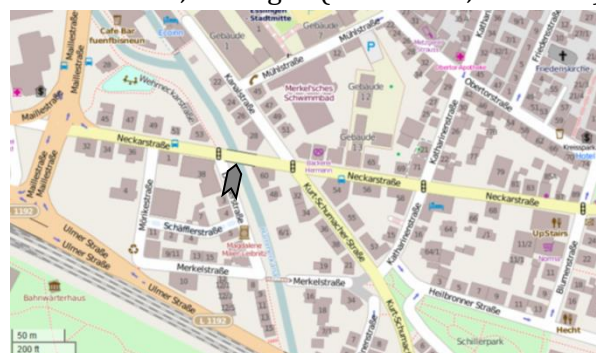


Daten

Adresse:

Neckarstraße, Esslingen (48.736989,9.311085)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1896, Stadtbauinspektor Keppler

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützsw.:

19 m [StadtAES, Sign. Tiefbauamt 52]

Überquert:

Hammerkanal

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Mäßig, da Kanal

Bemerkungen:

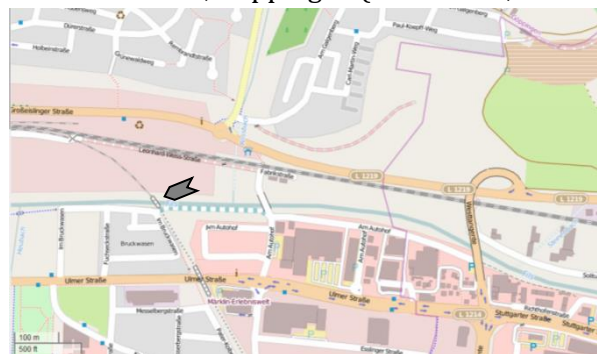
Visuelle Untersuchung, schiefe Dreigelenkbrücke, ältestes erhaltenes Beispiel, bei dem Konstruktion (Bogenverdickung und Gelenke) sowie Material (Beton) bewusst sichtbar gelassen wurden. Vgl. insbesondere Kap. 7.7, dort weitere Literaturhinweise; [StadtAES, Sign. Tiefbauamt 52]; [StALB, Sign. E 166 Bü 1612]; [Keppler 1896; 1897]; [N. N. 1899b]; [Veihelmann 2015a]

Ba-Wü8. Göppingen: Eisenbahnbrücke über die Fils**Daten**

Adresse:

Im Bruckwasen, Göppingen (48.699841,9.673934)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

Vermutlich 1921

Material:

Eisenbeton

Lichtweite.:

nicht gemessen

Überquert:

Fils

Überführt:

Ehemals Eisenbahn

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, schiefe Brücke aus Eisenbeton, Schalbrettabdrücke gut sichtbar

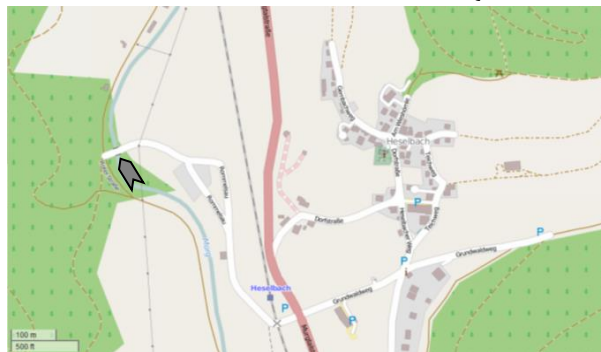
Ba-Wü9. Heselbach: Murgbrücke



Daten

Adresse: Rommelsau, Baiersbronn-Heselbach (48.539455,8.394499)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

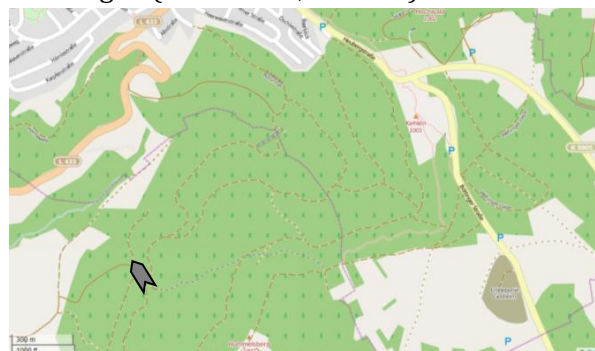
Bauj./Firma: 1886, Baurat Rheinhard
Material: Bruchsteinmauerwerk
Licht-/Stützw.: 33,4 m [Rheinhard 1887, S. 339]
Überquert: Murg
Überführt: Straße
Zugänglichkeit: Ganz gut
Bemerkungen: Visuelle Untersuchung. Vgl. [Rheinhard 1887]

Ba-Wü10. Heubergbahn: Schweinebrunnenviadukt**Daten**

Adresse:

Denkingen (48.121306,8.75624)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

Geplant 1913–1915, Eröffnung Heubergbahn 1928, Moll

Material:

Eisenbeton

Lichtweite.:

11,48 m (e. M. am Pfeiler, Bogen nicht erreichbar)

Überquert:

Einschnitt Schweinbach

Überführt:

ehemalige Heubergbahn Denkingen–Reichenbach, heute ohne Funktion

Zugänglichkeit:

hohe Pfeiler

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung; drei Bogen, Gelenkausführung ungewöhnlich: Mörtelgelenk oder Federgelenk – keine Planunterlagen vorhanden, deshalb keine gesicherte Aussage möglich

Beschreibung



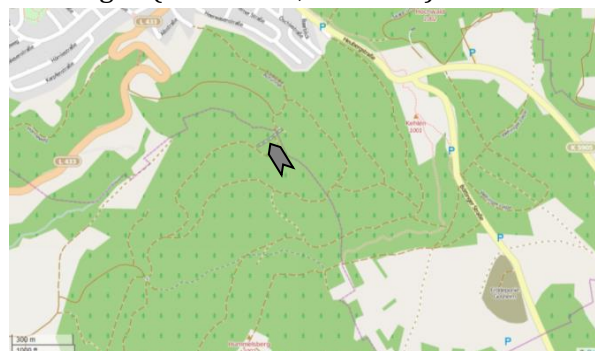
Abbildung: Kämpfergelenk des Schweinebrunnenviaduktes. Ob eine Bewehrung in der Gelenkfuge vorhanden ist, konnte nicht festgestellt werden (Mörtelgelenk oder Federgelenk)

Ba-Wü11. Heubergbahn: Wettbachviadukt**Daten**

Adresse:

Denkingen (48.127257,8.765631)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

Geplant 1913–1915, Eröffnung Heubergbahn 1928, Moll

Material:

Eisenbeton

Lichtweite.:

Nicht gemessen, Pfeiler zu hoch.

Überquert:

Einschnitt Wettbach

Überführt:

ehemalige Heubergbahn Denkingen–Reichenbach, heute ohne Funktion

Zugänglichkeit:

hohe Pfeiler

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung; 8 Bogen; im weiteren Verlauf Betonpfeilern mit eiserner Konstruktion, die heute fehlt; deutliche Schäden am Pfeiler durch Setzungen, dadurch Abrutschen des Gelenks im Scheitel. Vgl. Kap. 7.5.6; 8; 8.3

Ba-Wü12. Inzigkofen: Teufelsbrücke

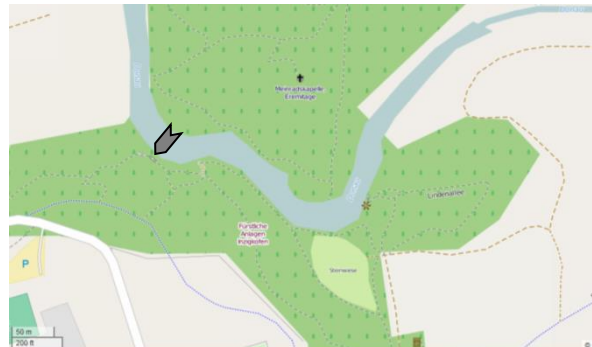


Daten

Adresse:

Im fürstlichen Park Inzigkofen (48.076977,9.175279)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1894, Bernhard Liebold

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

Nicht gemessen

Überquert:

Schlucht zur Donau

Überführt:

Fußweg

Zugänglichkeit:

Nur oberseitig, da über tiefer, zugewachsener Schlucht

Bemerkungen:

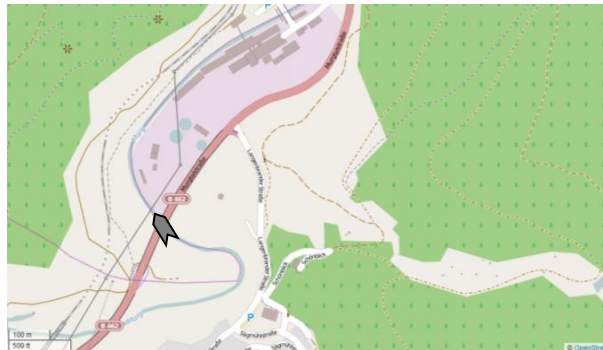
Visuelle Untersuchung. bauzeitliches Foto vorhanden im Stadtarchiv Holzminden, bezeichnet mit „*Erbaut 1894*“, sonst wird sie mit 1895 angegeben (z. B. Denkmalliste). In den Rechnungsbüchern Liebold, die ab 1895 erhalten sind, ist sie nicht aufgeführt, weshalb Verfasserin die Angabe von 1894 für glaubwürdig hält.

Ba-Wü13. Langenbrand: Aquädukt über die Murg**Daten**

Adresse:

unterhalb B462, Forbach-Langenbrand (48.70753,8.361111)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1885, Thormann und Schneller, Ingenieur Karl von Müller

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

40 m [Büsing 1912]

Überquert:

Murg

Überführt:

Aquädukt für die frühere Papierfabrik Holtzmann

Zugänglichkeit:

Gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, Ausführung des Bogens: in Abschnitten zwischen Zwischenwänden, 4–5 m, danach wurden die Zwischenwände entfernt und ausbetoniert. vgl. Kap. 9; [Büsing 1912, S. 639–640]; [Séjourné 1913c, S. 216–220]; [Leibbrand 1906c, S. 456]; u. a.

Ba-Wü14. Langenbrand-Emisau: Straßenbrücke über die Murg



Daten

Adresse:

Fabrikstraße, Forbach-Langenbrand (48.713491,8.367248)

Lageplan:



Bauj./Firma:

1910 (gemäß Denkmalliste)

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

nicht gemessen

Überquert:

Murg

Überführt:

Zugangsstraße zur früheren Fabrikantenvilla Holtzmann

Zugänglichkeit:

gut

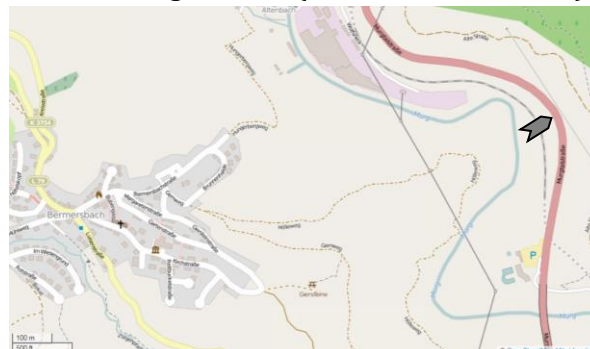
Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, durch eine vollflächige Oberflächenbehandlung stark beeinträchtigt

Ba-Wü15. Langenbrand: Viadukt über die Tennetschlucht**Daten**

Adresse: Forbach-Langenbrand (48.695766, 8.358397)

Lageplan:



Bau./Firma: 1908–1909, W. Bruch [<http://structurae.de/bauwerke/viadukt-ueber-die-tennetschlucht>, zuletzt geprüft am 22.07.2015]

Material: Werkstein

Licht-/Stützw.: Nicht gemessen

Überquert: Tennetschlucht

Überführt: Murgtalbahn

Zugänglichkeit: gut

Bemerkungen: Visuelle Untersuchung. Tragsteine des Lehrgerüsts vorhanden

Ba-Wü16. Laupheim: Kletterbrücke

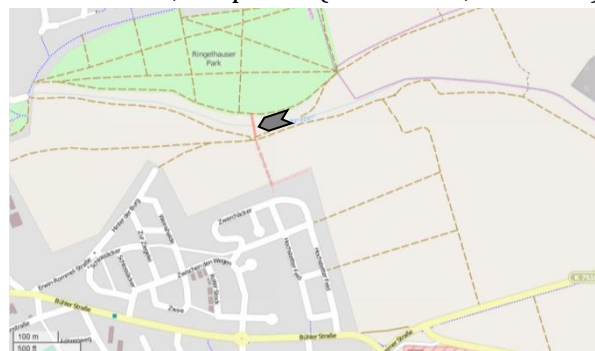


Daten

Adresse:

Zwerchäcker, Laupheim (48.232556,9.902254)

Lageplan:



Bauj./Firma:

Verm. im Zweiten Weltkrieg

Material:

Eisenbeton, Aufbau vermutlich Stampfbeton

Lichtweite:

3*11,78 m (e. M.)

Überquert:

Bach (Grundgraben)

Überführt:

Geplante Eisenbahnanbindung des Flughafens Laupheim

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

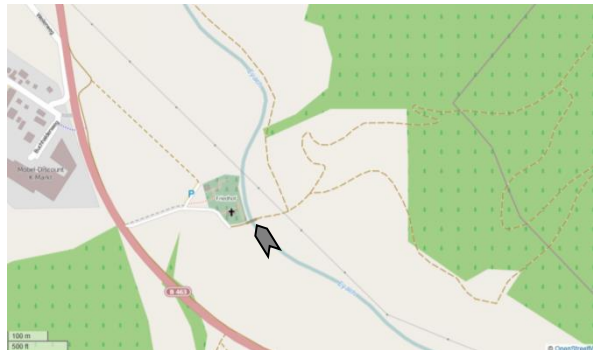
Visuelle Untersuchung, geplante Anbindung des Flughafens Laupheim an das Bahnnetz. Die Brücke wurde nie in Betrieb genommen, kein anschließender Bahndamm vorhanden. Heutige Nutzung als Kletterbrücke des Deutschen Alpenvereins. Vgl. [DAV]

Ba-Wü17. Owingen: Straßenbrücke über die Eyach**Daten**

Adresse:

Weilergarten, Haigerloch-Owingen (48.33077,8.842229)

Lageplan:



Bauj./Firma:

1905, Dyckerhoff & Widmann

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

30,34 m (e. M.); 30 m [BWA, Sign. BWA F100, Nr. 664]

Überquert:

Eyach

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Einbogige Brücke mit Granitgelenken. Vgl. Kap. 7.5.3; 7.5.4; 8.3; [BWA, Sign. BWA F100, Nr. 664]; [Stegmann 2014, WVZ180]

Ba-Wü18. Rottweil: Eisenbahnviadukt über das Primal

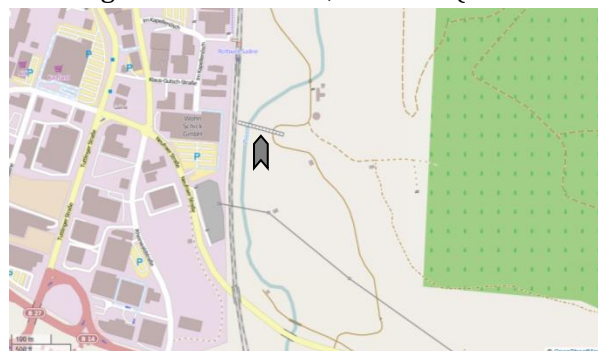


Daten

Adresse:

Feldweg bei Neufraer Str., Rottweil (48.147348,8.645918)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1911

Material:

Eisenbeton

Licht-/Stützw.:

16,4 m (e. M. zwischen den Pfeilern)

Überquert:

Primal

Überführt:

ehemalige Eisenbahnlinie Schömberg–Rottweil

Zugänglichkeit:

Pfeiler ganz gut, Bogen mäßig, weil Pfeiler sehr hoch

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, 6 Bogen, letzte Öffnung des Viaduktes (eiserne Konstruktion) fehlt heute wegen Elektrifizierung der querenden Strecke. Heute ohne Nutzung.

Ba-Wü19. Rottweil-Neufra: Eisenbahnbrücke über die Prim**Daten**

Adresse:

Lauffener Straße, Rottweil (48.125983,8.673105)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

Nicht bekannt

Material:

Vermutlich Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

nicht gemessen

Überquert:

Prim

Überführt:

Eisenbahn

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, Kleine einbogige Brücke, später verbreitert.
Vgl. Kap. 8.2

Ba-Wü20. Sigmaringen: Eisenbahnbrücke über die Donau



Daten

Adresse:

Konviktstraße, Sigmaringen (48.086153,9.227443)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1907–1909, Max Leibbrand

Material:

Bogen Stampfbeton, Aufbauten Eisenbeton

Licht-/Stützw.:

41,6 m / 32 m [Séjourné 1913d, S. 250]

Überquert:

Donau

Überführt:

Hohenzollerische Eisenbahn

Zugänglichkeit:

Widerlager gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, einbogige Konstruktion mit eingerückten Zapfengelenken und aufgeständerter Fahrbahn. Gebogener Grundriss. Vgl. Kap. 7.5.6; [Séjourné 1913d, S. 250–256]

Ba-Wü21. Stuttgart-Bad Cannstatt: Rosensteinbrücke**Daten**

Adresse:

Am Leuzebad, Stuttgart-Bad Cannstatt (48.801295,9.209676)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bau./Firma:

1911–1913 (teilw. Wiederaufbau 1947–1949), Dyckerhoff & Widmann

Material:

ursprünglich Stampfbeton, teilweise Nachkriegswiederaufbau

Lichtweite:

56,6 m, 61,6 m, 55,9 m, 2*17 m; sowie 2 Eisenbetonbogen [Siegrist 1914]

Überquert:

Neckar, Straße

Überführt:

Eisenbahn

Zugänglichkeit:

mäßig

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 5.3; 6.2.2; 7.5.6; 8.2; [Stegmann 2014, WVZ331b]; [Siegrist 1914]; [Spangenberg 1914]. Einsicht in Unterlagen aus einer umfangreichen Archivrecherche des Landesamtes für Denkmalpflege im RP Stuttgart

Beschreibung

Im Zuge des Neubaus des Stuttgarter Hauptbahnhofes an heutiger Stelle (ab 1914) wurde auch die innerstädtische Gleisführung angepasst und in Teilen erneuert. In diesem Rahmen wurde die Strecke Stuttgart–Plochingen viergleisig ausgebaut. Ein neuer Tunnel sowie eine neue Brücke über den Neckar wurden erforderlich (Rosensteintunnel und -brücke). Die Rosensteinbrücke besteht aus drei Hauptöffnungen aus Stampfbeton (Stützweiten 49 m, 54 m, 49 m; Lichtweiten siehe in der Übersichtstabelle) sowie 4 Nebenöffnungen aus Stampf- sowie Eisenbeton. Sämtliche Sichtflächen wurden mit einem 10 cm starken Vorsatzbeton versehen, der gelb gefärbt ist. Schwarze „Einsprenglinge“ sollten die Oberfläche beleben. Weiterhin wurden die Oberflächen steinmetzmäßig bearbeitet.

Die kleinen Bogen sind als eingespannte Bogen gebaut, da man die Wirkung des aktiven Erddruckes nicht genau vorbestimmen konnte. Die Hauptbogen sind mit Wälz Gelenken aus Stahlguss ausgeführt. Zur Sicherung gegen Rutschen und Gleiten waren die Gelenke mit Bolzen verschraubt und verfügen über Dollen und Knaggen. Besondere Sorgfalt war beim Versetzen der Gelenke notwendig: Die schwersten der Gelenkpaare wogen 1708 kg, die leichtesten 1110 kg. Für die Befestigung wurde jeweils eine Kante betoniert, auf die die Gelenke aufgestellt wurden. Des Weiteren wurden die Gelenke mit jeweils vier Schraubenbolzen mit Stellschrauben an den Blöcken befestigt. Die Gelenke wurden an allen Sichtflächen durch anbetonierte Lamellen bzw. eingehängte Platten jeweils aus Eisenbeton verdeckt ausgeführt. Um Lehrgerüstkosten zu sparen, wurden die Bogen jeweils in zwei Hälften gebaut unter Wiederverwendung des Gerüsts. Die dadurch entstehende Längsfuge trennt das komplette Brückenbauwerk (Abbildung), lediglich die Pfeiler sowie die Fundamente weisen diese Trennung nicht auf.

Im Zweiten Weltkrieg wurden zwei der Hauptbogen über den Neckar zerstört und später durch Bogen aus Stahlbeton ersetzt (siehe Foto: Im linken Teil ist der ursprüngliche Bogen, rechts die erneuerte, leicht vereinfachte Konstruktion zu sehen).



Abbildung: Bauwerksfuge

Ba-Wü22. Stuttgart: Nordbahnhofviadukt**Daten**

Adresse:

Nordbahnhofstr., Stuttgart (48.802928,9.189785)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1912–1913

Material:

Eisenbeton

Lichtweite.:

31,28 m [Schaechterle 1914, S. 58]

Überquert:

Nordbahnhofstr. (früher Ludwigsburger Str.)

Überführt:

Eisenbahn Gäubahn Stuttgart–Hattingen (Baden)

Zugänglichkeit:

gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, Bogenstellung mit einem Hauptbogen, Zugbewehrung zur Aufnahme der Spannungen aus der Temperaturänderung. Vgl. [Schaechterle 1914]

Ba-Wü23. Stuttgart: Brückenzug Ehmannstraße



Daten

Adresse:

Ehmannstr., Stuttgart (48.801295,9.194248)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

Verschiedene Bauzeiten

Material:

Stampfbeton, Eisenbeton

Licht-/Stützw.:

verschiedene

Überquert:

Ehmannstraße

Überführt:

Eisenbahn

Zugänglichkeit:

Visuell gut

Bemerkungen:

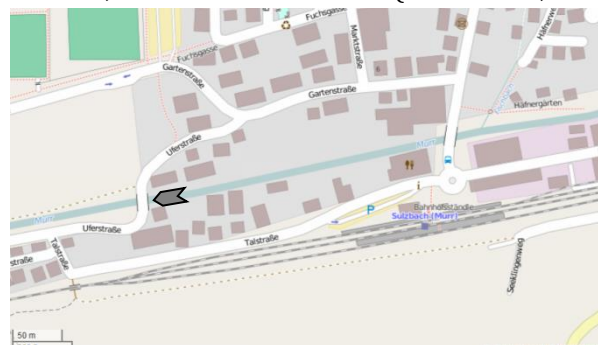
Visuelle Untersuchung. Mehrere einbogige Konstruktionen aus verschiedenen Bauzeiten.

Ba-Wü24. Sulzbach: Murrbrücke**Daten**

Adresse:

Uferstr., Sulzbach an der Murr (48.999725,9.496243)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bau./Firma:

ca. 1896, Werkmeister Osswald (Unterschrift auf Planunterlagen)

Material:

Naturstein mit Stampfbetonüberbau

Licht-/Stützw.:

13,7 m [StALB, Sign. E 166 Bü 5689]

Überquert:

Murr

Überführt:

Straßen

Zugänglichkeit:

ein Widerlager zugänglich

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, einbogige Brücke mit Werksteinbogen.
Planunterlagen im StALB vorhanden, vgl. [StALB, Sign. E 166 Bü 5689]

Ba-Wü25. Wäschenbeuren: Eisenbahnbrücken



Daten

Adresse: Ökling (48.753699,9.685178) Maitiser Str. (48.756686,9.69638), beide Wäschenbeuren

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1911
Material: Stampfbeton
Licht-/Stützw.: nicht gemessen
Überquert: ehemals Eisenbahnlinie Schw. Gmünd–Göppingen, heute Straße
Überführt: Straße
Zugänglichkeit: gut
Bemerkungen: Visuelle Untersuchung, zwei kleinere, einbogige Konstruktionen, beide Brücken sind vollflächig mit Spritzbeton überzogen, keinerlei Spuren mehr ablesbar.

Ba-Wü26. Wieslaufalbahn: Laufenmühleviadukt**Daten**

Adresse:

Laufenmühle, Welzheim (48.881968,9.605318)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bau./Firma:

1908–1909, Wayss & Freitag AG Neustadt

Material:

Eisenbeton

Licht-/Stützsw.:

28,2 m / 27 m [Jori, Schaechterle 1911a, S. 34]

Überquert:

Wieslauf

Überführt:

Eisenbahnlinie Rudersberg–Welzheim

Zugänglichkeit:

mäßig, Schlucht und hohe Pfeiler

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, Bogenstellung mit einem Hauptbogen mit drei Wälz Gelenken, teilweise gekrümmter Grundriss; Planungen für eine massive „Sanierung“ stehen an. Vgl. Kap. 6.2.4; 7.5.6; 8.4; [Jori, Schaechterle 1911a]

Ba-Wü27. Wieslauftalbahn: Strümpfelbachviadukt



Daten

Adresse:

Steinbach, Rudersberg (48.896952,9.58702)

Lageplan:



Bauj./Firma:

1908–1909, Wayss & Freitag AG Neustadt

Material:

Eisenbeton

Licht-/Stützwh.:

6*15,2 m [Jori, Schaechterle 1911a, S. 31]

Überquert:

Strümpfelbachtal

Überführt:

Eisenbahnlinie Rudersberg–Welzheim

Zugänglichkeit:

ganz gut

Bemerkungen:

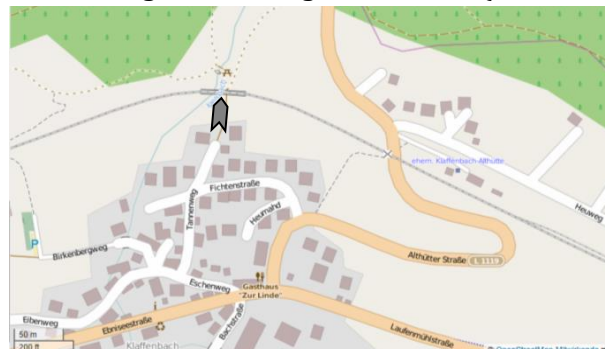
Visuelle Untersuchung, 6-bogiger Viadukt, gekrümmter Grundriss, Endbogen mit Bleigelenken; Bauwerk wurde nach dem Besuch der Verfasserin massiv „saniert“ (Hydrophobierung vollflächig). Vgl. Kap. 5.2; 6.2.4; 7.5.2; 7.5.6; [Jori, Schaechterle 1911a]

Ba-Wü28. Wieslauftalbahn: Igelsbachviadukt**Daten**

Adresse:

Tannenweg, Rudersberg-Klaffenbach (48.899561,9.574842)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1908–1909, Wayss & Freitag AG Neustadt

Material:

Eisenbeton

Licht-/Stützw.:

27 m Stützweite [Jori, Schaechterle 1911a, S. 28]

Überquert:

Igelsbach

Überführt:

Eisenbahnlinie Rudersberg–Welzheim

Zugänglichkeit:

ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, einbogiger Viadukt mit drei Wälz Gelenken, gekrümmter Grundriss. Vgl. Kap. 5.3; 6.2.4; 7.5.5; 7.5.6; [Jori, Schaechterle 1911a]

UNTERSUCHTE BRÜCKEN IN SACHSEN

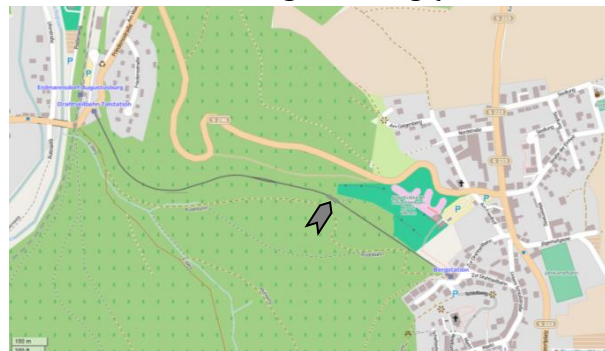
Sa1. Augustusburg: Drahtseilbahnbrücke



Daten

Adresse: An der Rodelbahn, Augustusburg (50.818442,13.094196)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1910–1911
Material: Stampfbeton, verkleidet
Licht-/Stütz.: sehr kleine Brücke, Lichtweite nicht gemessen
Überquert: Bach
Überführt: Drahtseilbahn
Zugänglichkeit: nur aus der Entfernung
Bemerkungen: Visuelle Untersuchung

Sa2. Bärenhecke: Müglitzbrücke

**Daten**

Adresse: Mühlenstraße, Glashütte (50.829666,13.772467)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1937–1938
 Material: vermutlich Eisenbeton
 Licht-/Stützw.: nicht gemessen
 Überquert: Müglitztal
 Überführt: Müglitztalbahn Heidenau–Kurort Altenberg
 Zugänglichkeit: Ganz gut
 Bemerkungen: Visuelle Untersuchung, 2-bogige Konstruktion, mit Spritzbeton verkleidet

Sa3. Chemnitztalbahn: Chemnitzbrücke Hartha



Daten

Adresse:

Hartha, Wechselburg (50.985846,12.780383)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1901–1902, Liebold Langebrück

Material:

Bruchstein-Zementmörtel

Lichtweite:

44,6 m im Hauptbogen (e. M.); 45 m [Séjourné 1913c, S. 84]

Überquert:

Chemnitz

Überführt:

ehem. Chemnitztalbahn Wechselburg–Chemnitz, heute ohne Nutzung

Zugänglichkeit:

mäßig

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, 3-bogige schiefe Konstruktion mit einem Hauptbogen, Bogenstirn mit Mörtelfurnier verkleidet. Vgl. [Séjourné 1913c, S. 84–85; S. 129]; [StadtAHOL, Sign. E.4 Nr. 36]

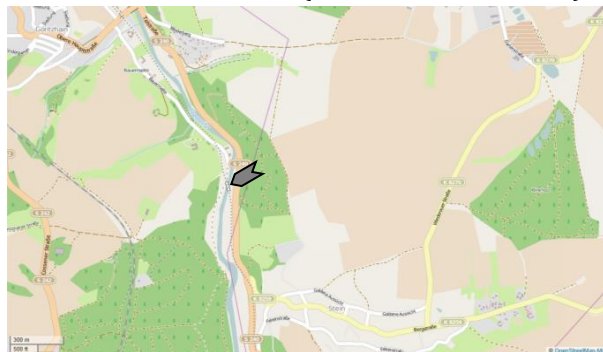
Sa4. Chemnitztalbahn: Chemnitzbrücke Stein

**Daten**

Adresse:

Bauernseite, Lunzenau (50.961819,12.80441)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1900–1902, Liebold Langebrück

Material:

Bruchstein-Zementmörtel

Lichtweite:

30,40 m im Hauptbogen (e. M.)

Überquert:

Chemnitz

Überführt:

ehem. Chemnitztalbahn Wechselburg–Chemnitz, heute ohne Nutzung

Zugänglichkeit:

mäßig

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, vierbogige, schiefe Brücke mit einem Haupt- sowie drei Vorlandbögen, Bogenstirn mit Mörtelfurnier verkleidet; vgl. Kap. 5.3; [StadtAHOL, Sign. E.4 Nr. 36]

Sa5. Chemnitz: Chemnitztalviadukt



Daten

Adresse:

Blankenauer Str., Chemnitz (50.853927,12.929535)

Lageplan:



Bau./Firma:

1898–1899, Dyckerhoff & Widmann

Material:

Stampfbeton + Granitelenke

Licht-/Stützsw.:

4*27,9, 6*26,64, 1*43,10 [BWA, Sign. BWA F100, Nr. 664]

Überquert:

Chemnitz, sowie zwei Straßen

Überführt:

ehemalige Eisenbahnlinie Küchwald–Chemnitz; heute ohne Funktion

Zugänglichkeit:

Pfeiler gut, begehbar

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, Bogenreihe mit einem Hauptbogen von 43,1 m, Verwendung von eingefärbtem Zement, um Naturstein zu imitieren; vgl. Kap. 6.2.3; 7.5.2; 7.5.3; 7.5.4; 8.3; [BWA, Sign. BWA F100, Nr. 664]; [Schönhöfer 1911]; [Stegmann 2014, WVZ138]; [Fr. E. 1902b, S. 425]; [Schönbrunn 1899; 1900, S. 6–7]; [Schönbrunn 1900, S. 18]; u v. m.

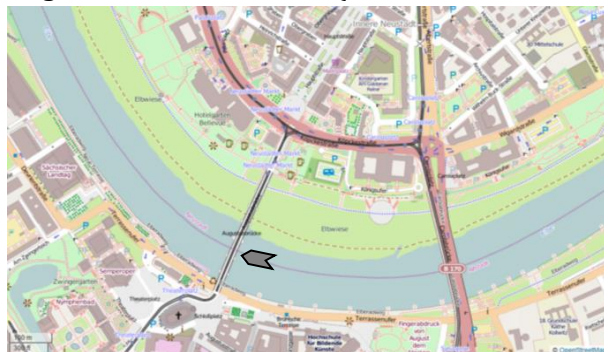
Sa6. Dresden: Augustusbrücke

**Daten**

Adresse:

Augustusbrücke, Dresden (51.055342,13.739648)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1907–1910, Holzmann und Dyckerhoff & Widmann

Material:

Stampfbeton, verkleidet mit Sandstein

Licht-/Stützw.:

17,6–39,3 m [Preßprich 1910, S. 355]

Überquert:

Elbe

Überführt:

Straße, Straßenbahn

Zugänglichkeit:

Seitenbogen gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 5.1.1; 6.3.4; 7.5.4; [BWA, Sign. BWA F100]; [Preßprich 1910]; [Emperger 1911, S. 394]; [Schönhöfer 1911, S. 96–97]; [Stegmann 2014, WVZ224]; u. v. m.

Beschreibung [nach Preßprich 1910]

Die Augustusbrücke in Dresden ersetzte eine ältere Brücke, deren Gründungen unzureichend schienen. Der Neubau erfolgte in den Jahren 1907 bis 1910. Die Brücke verfügt über 9 Öffnungen mit Lichtweiten zwischen 17,6 und 39,3 m. Sie wurde aus Stampfbeton hergestellt und mit Steinen der abgebrochenen Vorgängerbrücke verkleidet.

Die Bogen sind als Dreigelenkbogen ausgeführt. Dabei wurden in den kleineren Öffnungen Bleieinlagen, bei den größeren Öffnungen Betongelenke verwendet. Stirnseitig wurden diese mit Sandsteingelenken verkleidet. Die im Inneren liegenden Betongelenke wurden mit Bewehrung in Querrichtung ausgestattet, um die Spannungen aus dem Querschnitt aufnehmen zu können.

Die großen Öffnungen wurden mit eisernen Lehrgerüsten auf hölzernem Untergerüst erstellt. Diese Konstruktion wurde gewählt, weil die Elbe für die Schifffahrt auch während der Bauzeit befahrbar bleiben sollte und mit eisernen Gerüsten größere Öffnungen ausgeführt werden konnten. Die Untersichten der Bogen wurden mit einer Kassetierung in Beton versehen. Dazu wurde das Kassettenmuster mittels Holzformen auf die Schalung aufgenagelt. Vor dem Aufbringen des Gewölbebetons wurde eine 5 cm dicke Schicht gelblich eingefärbten Feinbetons auf die Holzformen aufgebracht. Nach dem Erhärten wurden die Oberflächen noch gestockt.

Bemerkungen

Der Brücke wird seit Jahren Sanierungsbedürftigkeit unterstellt. Nachdem einige Jahre das Geld für die Arbeiten gefehlt hatte, wurden der Stadt Dresden im Rahmen der Fluthilfe 2013/2014 Zuschüsse in Höhe von 18 Mio. Euro bewilligt. Dieses Geld soll verwendet werden, um die „komplette“ Sanierung der „Bröckel-Brücke“ in geplantem Umfang von 27 Mio. durchführen zu lassen. Gemäß Zeitungsartikel in der Sächsischen Zeitung solle das „marode Bauwerk“ wieder aussehen wie nach dem Neubau 1910 [Weller 2014].

Sa7. Dresden: Bischofsplatz

**Daten**

Adresse: Bischofsplatz, Dresden (51.071801,13.74822)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1900
 Material: Stampfbeton
 Lichtweite: 25 m (e. M.)
 Überquert: Bischofsweg
 Überführt: Eisenbahn Görlitz–Dresden-Neustadt
 Zugänglichkeit: gut
 Bemerkungen: Visuelle Untersuchung, einbogige Konstruktion mit Betongelenken

Sa8. Dresden: Eschenstraße



Daten

Adresse:

Eschenstraße, Dresden (51.070631,13.747212)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1910

Material:

vermutlich Stampfbeton

Lichtweite:

ca. 24 m (e. M.)

Überquert:

Eschenstraße

Überführt:

Eisenbahn Görlitz–Dresden-Neustadt

Zugänglichkeit:

gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, schiefe einbogige Brücke aufgelöst in Einzelbogen, ohne Gelenke, Scheitelriss sichtbar. Vgl. Kap. 7.7

Sa9. Dresden: Inundationsviadukt Marienbrücke

**Daten**

Adresse: Marienbrücke, Dresden (51.060845,13.730078)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1894–1896, Dyckerhoff & Widmann

Material: Stampfbeton, verkleidet

Licht-/Stützw.: 30,25 m / 27 m (e. M.)

Überquert: Elbe

Überführt: Eisenbahnlinie Dresden-Neustadt–Děčín

Zugänglichkeit: sehr gut

Bemerkungen: Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 7.5.3; 7.5.4; 7.7; [BWA, Sign. BWA F100]; [Eiselen 1896]; [G.-z. 1896]; [Büsing 1899, S. 348–349]; [Fr. E. 1902b, S. 424–425]; [Stegmann 2014, WVZ117]; u. v. m.

Beschreibung

Die Marienbrücke in Dresden verfügte über vier eiserne Bogen über die Elbe sowie beiseitigen Vorlandbrücken. Mit dem Inundationsviadukt der Marienbrücke wird der längere Teil der Vorlandbrücke (in Fließrichtung links) bezeichnet. Dieser verfügt über sechs Bogen aus Stampfbeton mit verkleideten Stirnen. Der Grundriss des Viaduktes ist gekrümmt

Die Bogen weisen gemäß den Unterlagen der ausführenden Firma über jeweils 31,35 m Lichtweite, der kleinere Endbogen über 15,6 m auf [BWA, Sign. BWA F100, Nr. 664]. Zu den Betongelenken sind die Versuchsprotokolle erhalten, ausführlich beschrieben in Kap. 7.5.4. mit jeweils drei Betongelenken

Die Brücke hat seit der Erbauung massive Eingriffe erlitten: Von den sechs Bogen des Inundationsviaduktes weist einer die Jahreszahl 1952 auf, ein anderer 2003. Die anderen scheinen den ursprünglichen Zustand zu zeigen. Ebenfalls in den Jahren 2002 bis 2003 wurden die eisernen Strombogen abgerissen und durch eine moderne Spannbetonkonstruktion ersetzt, ausführlich beschrieben in [Bösche et al. 2003].



Abbildung: rekonstruierter Bogen mit Jahreszahl 2003

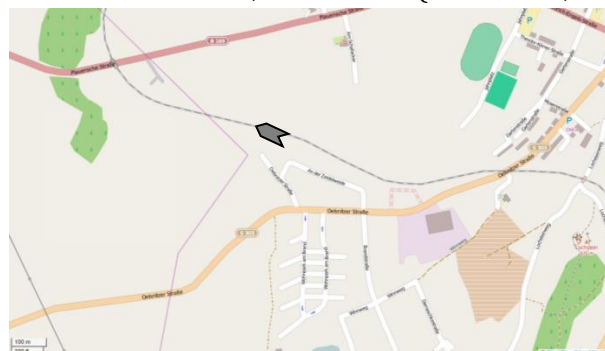
Sa10. Falkenstein: Brücke über die Eisenbahn

**Daten**

Adresse:

An der Zeidelweide, Falkenstein (50.471161,12.351446)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

Nicht bekannt (evtl. 1892, Bernhard Liebold)

Material:

quaderverkleidete Konstruktion aus Bruchstein-Zementmörtel

Licht-/Stützw.:

9,40 (e. M.)

Überquert:

Eisenbahn

Überführt:

Feldweg, Fußweg

Zugänglichkeit:

Gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Evtl. ist die Brücke von Liebold. Eine ähnliche Konstruktion einer Wegüberführung ebenfalls über der Strecke Falkenstein–Muldenberg ist abgebildet in [Liebold o. J. (ca. 1892), Blatt 44]. Diese ist von 1892.

Sa11. Flöha: Flöhabrücke



Daten

Adresse:

Augustusburger Straße, Flöha (50.859605,13.065858)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

Nicht bekannt

Material:

Vermutlich Bruchstein-Zement mit Verkleidung

Licht-/Stützw.:

Nicht gemessen

Überquert:

Flöha

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Mäßig

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Zweibogige Konstruktion, neuzeitliche Verbreiterung. Die Brücke steht aktuell in der Diskussion um den Abriss, weil der Hochwasserschutz einen Neubau ohne Mittelpfeiler vorzieht.

Sa12. Göhren: Muldebrücke

**Daten**

Adresse:

Untergöhren, Wechselburg (50.979459,12.764558)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1902, Bernhard Liebold

Material:

Bruchstein-Zementmörtel

Licht-/Stützw.:

60 m [StadtAHOL, Sign. E.4 Nr. 13]

Überquert:

Mulde

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Widerlager ganz gut, Granitgelenke sind verdeckt im Erdreich

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, einbogige Dreigelenkbrücke mit aufgeständerter Fahrbahn. Vgl. Kap. 2.2; 5.3; 7.5.3; [StadtAHOL, Sign. E.4 Nr. 13]; [Séjourné 1913d, S. 124–125; 139–142]; [Bundesministerium für Verkehr 1999, S. 230–233]

Sa13. Hohnstein: Eisenbahnbrücke



Daten

Adresse:

Am Stadtbad, Hohnstein (50.977685,14.118915)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1896, AG für Beton- und Monierbau, Berlin

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

Nicht gemessen

Überquert:

Mulde

Überführt:

ehemalige Schwarzbachbahn Goßdorf-Kohlmühle–Hohnstein, heute ohne Funktion

Zugänglichkeit:

gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, einbogige Konstruktion mit zwei Entlastungsbogen

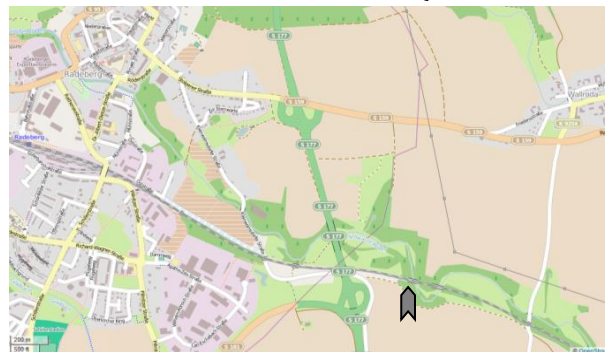
Sa14. Kleinwolmsdorf: Schwarze-Röder-Brücke

**Daten**

Adresse:

Kleinwolmsdorfer Str., Arnsdorf (51.104841,13.943386)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1844–1845

Material:

Naturstein

Licht-/Stützw.:

45,32 m [Séjourné 1913b, S. 116]

Überquert:

Schwarze Röder

Überführt:

Eisenbahnlinie Dresden–Görlitz

Zugänglichkeit:

ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, ertüchtigt mit einem untergesetzten Betonbogen, Beschreibung Konstruktion in: [Séjourné 1913b, S. 116–127]; [Heinzerling 1875, S. 36]; Ertüchtigungsmaßnahme beschrieben in [Emperger 1932, S. 263–268]

Sa15. Langenhennersdorf: Gottleubabrücke (Köpcke)



Daten

Adresse: Pirnaer Str., Bad Gottleuba-Berggießhübel (50.885671,13.984684)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1880, Claus Köpcke

Material: Naturstein

Licht-/Stützw.: Nicht gemessen

Überquert: Gottleuba

Überführt: ehem. Eisenbahnlinie Pirna-Bad Gottleuba, Fußweg

Zugänglichkeit: ganz gut

Bemerkungen: Visuelle Untersuchung, Hochwasserschäden am Flusspfeiler bedingten, dass 1928 ein Fachwerkträger neben die Brücke gesetzt wurde, der den Bahnverkehr übernahm. Vgl. Kap. 7.2; 7.3; 7.5.3; [Köpcke 1888]; [Heinzerling 1900, S. 13]; u. v. m.

Sa16. Langenhennersdorf: Gottleubabrücke (Liebold)

**Daten**

Adresse: Pirnaer Str., Bad Gottleuba-Berggießhübel (50.889745,13.989035)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1927–1928, Liebold
 Material: Bruchstein-Zementmörtel [StadtAHOL, Sign. E.4 Nr. 13]
 Licht-/Stützw.: 32,0 und 25,0 m [StadtAHOL, Sign. E.4 Nr. 13]
 Überquert: Gottleuba
 Überführt: ehem. Eisenbahnlinie Pirna–Bad Gottleuba, heute ohne Funktion
 Zugänglichkeit: ok.
 Bemerkungen: Visuelle Untersuchung, 60° schiefe Brücke, eingespannter Bogen. Vgl. Kap. 7.2; [StadtAHOL, Sign. E.4 Nr. 13]

Sa17. Limbach-Oberfrohna: Kändler



Daten

Adresse: Kirchstr., Kändler, Limbach-Oberfrohna (50.856805,12.797817)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1897
Material: Stampfbeton
Licht-/Stützsw.: 20 m [Herbach 2004]; 19,06 (e. M.)
Überquert: Pleißebach
Überführt: ehem. Eisenbahnlinie Limbach–Wüstenbrand, heute ohne Nutzung
Zugänglichkeit: gut
Bemerkungen: Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 7.5.3; [G. M. 1899, S. 10]; Plan verfügbar auf [Herbach 2004]

Beschreibung

Die Brücke über den Pleißebach in Limbach-Oberfrohna, Ortsteil Kändler wurde erbaut im Rahmen des Neubaus der Nebenbahnlinie von Limbach nach Wüstenbrand. Die lediglich ca. 12 km lange Strecke wurde in den Jahren 1896–1897 erstellt. Der Viadukt liegt in einer Kurve und ist deshalb im Grundriss gebogen.

Die Brücke besteht aus zwei Hauptbogen mit lichter Weite von 20 m sowie zwei kleineren Nebenbogen (jeweils 6,9 m Lichtweite). Die Hauptbogen sind als Dreigelenkbogen mit Betongelenken ausgeführt. Die Weite zwischen den Gelenken beträgt nach eigener Messung 19,06 m.

Ab 1951 wurde die Strecke nach und nach stillgelegt, das letzte Teilstück im Jahr 2004. Die Brücke befindet sich heute in nahezu unberührtem Zustand.

Es bestehen Überlegungen, die Stadt Limbach-Oberfrohna wieder an das Bahnnetz von Chemnitz anzuschließen. In diesem Rahmen wird auch die Reaktivierung einer Teilstrecke der Linie Limbach–Wüstenbrand geprüft. Es handelt sich hierbei um den Streckenteil Limbach–Röhrsdorf. Der Pleißebachviadukt im Ortsteil Kändler liegt innerhalb dieses Planungsgebietes. Eine endgültige Entscheidung über die Zukunft des Brückenbauwerks ist der Verfasserin nicht bekannt.

Sa18. Limbach-Oberfrohna: Eisenbahnbrücke über die Peniger Straße



Daten

Adresse:

Peniger Str., Limbach-Oberfrohna (50.86183,12.760566)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1913

Material:

vermutlich Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

nicht gemessen

Überquert:

Straße, Einschnitt

Überführt:

ehem. Eisenbahn. Limbach-Oberfrohna, heute ohne Nutzung

Zugänglichkeit:

ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, die Brücke hat sechs Bogen, die jeweils mit Betongelenken ausgestattet sind; auch Kellerwiesenbrücke genannt

Sa19. Nossen: Pöppelmannbrücke

**Daten**

Adresse:

Dresdener Str., Nossen (51.057924,13.304681)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1717/1946

Material:

Werkstein / Rekonstruktion eines Bogens in Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

11,5 + 2*13 m [<http://structurae.de/bauwerke/poepplmannbruecke-1717>, zuletzt geprüft am 24.07.2015]

Überquert:

Freiberger Mulde

Überführt:

Straße

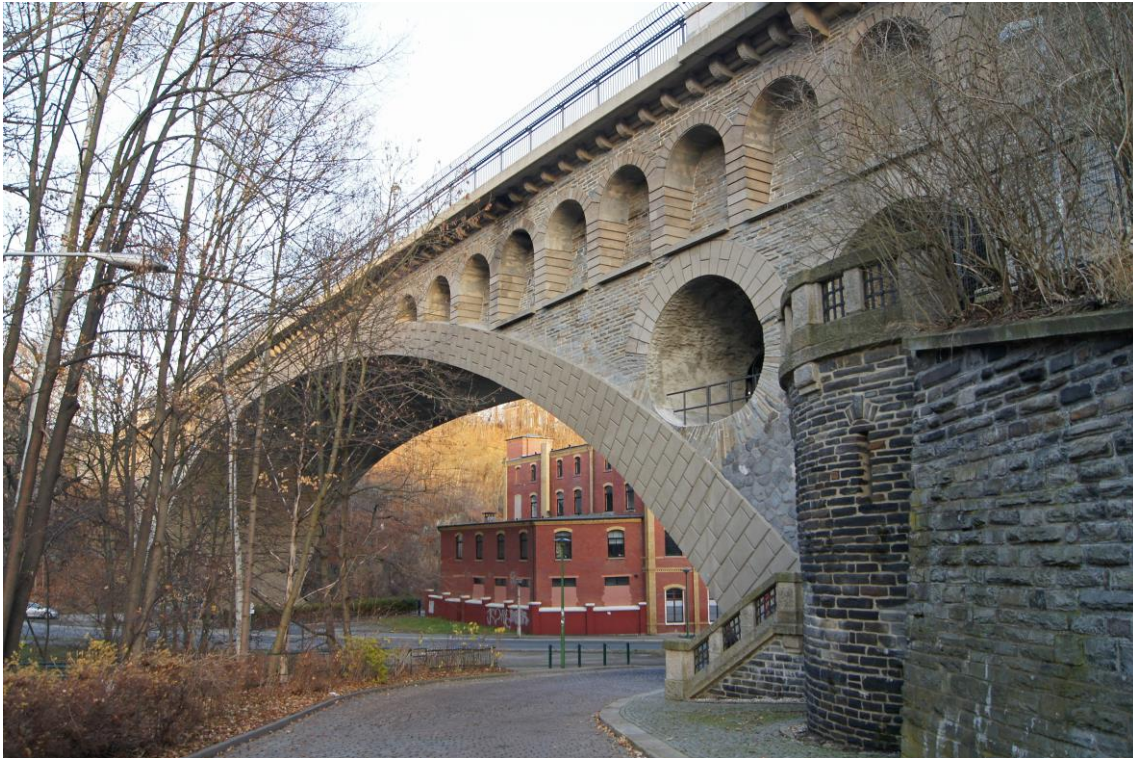
Zugänglichkeit:

ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, dreibogige Brücke, ein Bogen wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört und in Stampfbeton wiederaufgebaut

Sa20. Plauen: Friedensbrücke (früher Syratalbrücke)

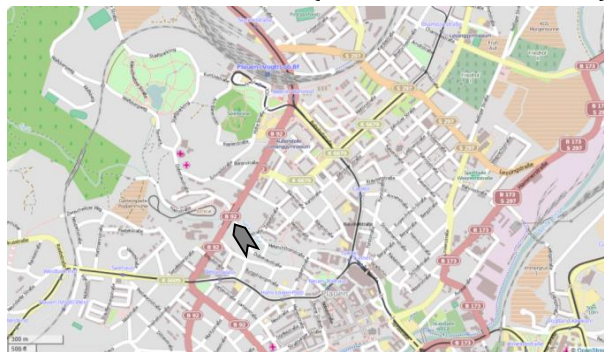


Daten

Adresse:

Friedensbrücke, Plauen (50.498935,12.126471)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1903–1904, Bernhard Liebold Holzminden

Material:

Bruchstein-Zementmörtel

Licht-/Stützw.:

90 m / 65 m [Fleck 1904]

Überquert:

Syratal

Überführt:

Friedensstraße

Zugänglichkeit:

Widerlager ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 2.2; 5.1.1; 5.1.3; 5.3; 6.2.4; 6.3.4; 7.3; 7.5.1; 9; [StadtAHOL, Sign. E.4 Nr. 13]; [Fleck 1904]; [N. N. 1904a]; [Schönhöfer 1911]; [Meinel 1948]; [Göner 1964]; [Séjourné 1913c, S. 14–58]; u. v. m.

Beschreibung

Die Friedensbrücke wurde dringend benötigt, da zwei prosperierende Vorstädte von Plauen durch ein tiefes Tal getrennt wurden. Der ursprüngliche Entwurf sah eine dreibogige Brücke vor, auf Grund schlechter Untergrundverhältnisse und um sich den Talgrund für die Verkehrsführung freizuhalten, wurde die Planung auf einen großen Bogen geändert. Statisch gesehen handelt es sich bei der Friedensbrücke um weit auskragende Widerlager mit einem eingehängten Bogen von 65 m Spannweite. Die Lichtweite beträgt hingegen 90 m. Zur Materialreduzierung – und damit auch zur Kosten- und Gewichtsersparnis – wurden über dem Bogen ovale Öffnungen sowie Spandringgewölbe angeordnet. Die Stirnen der Bogen sind mit Zementmörtel ausgeführt. Dazu wurde in die Stirnschalung eine Schablone eingebracht, die die Quaderfugen imitieren sollte. Beim Bau wurde dazu eine ca. 7 cm dicke Mörtelschicht direkt gegen diese Schablonen angeworfen, die sofortige Anarbeitung des anstehenden Bruchstein-Zementmörtel-Mauerwerks stellte den guten Verbund zwischen Zementschale und Hintermauerung sicher. Nach der Erhärtung des Zementmörtels wurden die Sichtflächen noch steinmetzmäßig bearbeitet, so dass sie eine granitähnliche Optik aufwiesen.

Dieses herausragende Brückenbauwerk Liebolds mit einer bis dahin im Massivbrückenbau unerreichten Spannweite von 90 m stellt bis heute die größte, unbewehrte Betonbrücke in Deutschland dar.

Bemerkungen

Nach dem Bau der Friedensbrücke senkte sich der Scheitel fortlaufend. Bereits seit 1905 wurden beständig Messungen durchgeführt, deren Ergebnis war, dass die Verformungen größer waren als berechnet und dass sie nicht erkennbar einem Grenzwert zustrebten. Sanierungsmaßnahmen dahingehend fanden in den Jahren 1923 sowie 1933/34 statt (umfangreiche Verpressungen, Verbesserung der Entwässerung). In diesem Zuge wurden auch die Dilatationsfugen in den Bogenzwickeln nachträglich verlegt und bis zur Oberkante der Brücke weitergeführt.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Brücke schwer von Bombeneinschlägen getroffen. Eine in den Nachkriegsjahren eingebrachte Betonplombe ersetzte den beschädigten Bogenteil. Ein im Jahr 1964 veröffentlichter Artikel sprach immer noch davon, dass die Scheitelsenkungen nicht abgeklungen seien. Die damalige Senkung betrug 508 mm, wobei eine Senkung von 150 mm vorgesehen war. Ausführliche Beschreibungen zu den Schäden und den ausgeführten Maßnahmen finden sich in [Meinel 1948] und [Göner 1964].

Sa21. Schlema/Hartenstein: Muldebrücke



Daten

Adresse:

Hauptstr. zw. Schlema u. Hartenstein (50.630171,12.682514)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1898/99, Liebold Dresden

Material:

Bruchstein-Zement

Licht-/Stützw.:

14 bzw. 33 m [StadtAHOL, Sign. E.4 Nr. 13]

Überquert:

Zwickauer Mulde

Überführt:

Eisenbahn

Zugänglichkeit:

teilweise gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, 6-bogige Brücke (Planunterlagen in [Mehr 1899, Blatt 7]), durch vollflächige Oberflächenbearbeitung stark beeinträchtigt. Vgl. Kap. 5.3; [StadtAHOL, Sign. E.4 Nr. 13]; [Mehr 1899]

Sa22. Porschendorf: Wesenitzbrücke

**Daten**

Adresse:

Lindenstr., Dürrröhrsdorf-Dittersbach (51.016986,13.999017)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1906, Fa. Odorico, Dresden

Material:

Vermutlich Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

27,0 + 2*17,5 m [Herbach 2004]

Überquert:

Wesenitz

Überführt:

ehem. Eisenbahn Neustadt–Dürrröhrsdorf, heute Rad-Wanderweg

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, dreibogige Betonbrücke, Plan verfügbar auf [Herbach 2004]

Sa23. Rodewisch: Göltzschbrücke

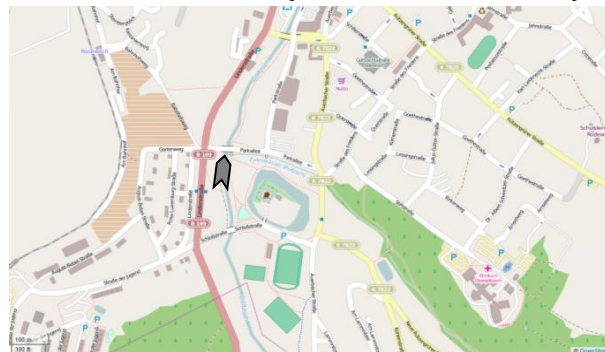


Daten

Adresse:

Parkallee, Rodewisch (50.526445,12.400638)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1924 [Unterlagen Rodewisch]

Material:

Eisenbeton

Licht-/Stützsw.:

14,3 m [Unterlagen Rodewisch]

Überquert:

Göltzsch

Überführt:

Straße ohne Durchgangsverkehr

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, einbogige Stahlbetonkonstruktion mit drei Gelenken und Kassettierung der Laibungsfläche, aktuell Abriss in der Diskussion. Vgl. Kap. 5.3, von der Stadtverwaltung Rodewisch wurde eine Auflistung mit einigen Grunddaten sowie das Protokoll zu einer Brückenprüfung aus dem Jahr 1989 zur Kenntnis überlassen

Sa24. Scharfenstein: Zschopaubrücke

**Daten**

Adresse:

S 228, Scharfenstein (50.705906,13.054075)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1884, Bernhard Liebold Holzminden

Material:

Bruchstein-Zement

Lichtweite:

Landbogen 17 m, Mittelbogen 19,34 m (e. M.)

Überquert:

Zschopau

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

linkes Widerlager ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 8.4; [StadtAHOL, Sign. E.4 Nr. 290]; [Mehrtens 1885]; [Liebold o. J. (ca. 1892), Blatt 64]

Beschreibung

Visuelle Untersuchung, die schiefe Brücke verfügt über 3 Bogen in Bruchstein-Zementmörtel-Bauweise. Im Stadtarchiv Holzminden ist ein Foto des Gerüstmodells erhalten (Abbildung). Darauf ist zu erkennen, dass das Gerüst gerade gebaut, der Bogen darauf jedoch schief hergestellt wurde.

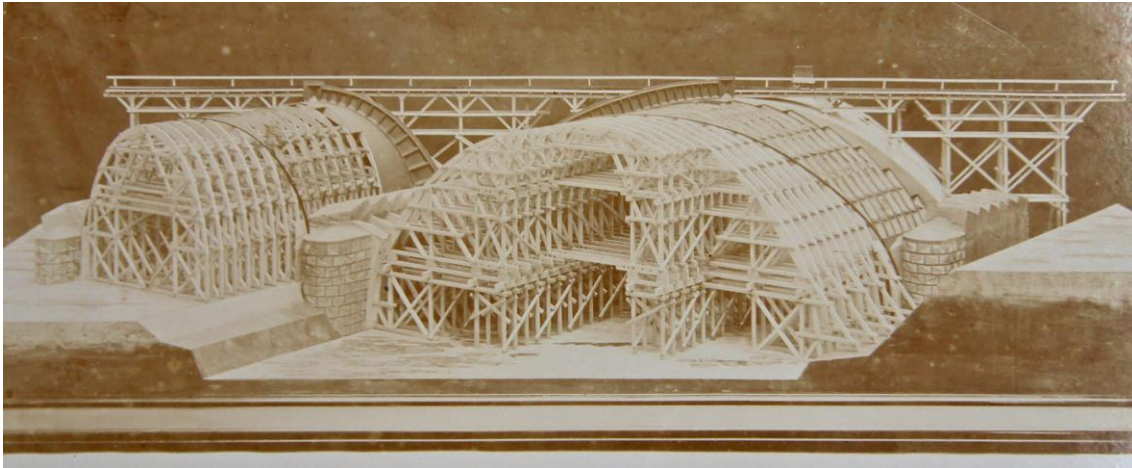


Abbildung: Gerüst
[StadtAHOL, Sign. E.4 Nr. 290]



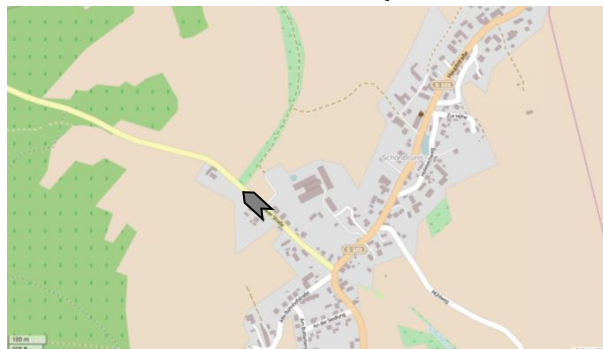
Abbildung: Historische Abbildung
[StadtAHOL, Sign. E.4 Nr. 290]

Sa25. Schönbrunn: Eisenbahnbrücke

**Daten**

Adresse: Burkauer Str., Bischofswerda (51.156551,14.199153)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1901, Robert Berndt Söhne, Dresden

Material: Beton verkleidet

Licht-/Stützw.: 2*15,0 m [Herbach 2004]

Überquert: Straße

Überführt: ehem. Eisenbahn Kamenz–Bischofswerda, heute ohne Nutzung

Zugänglichkeit: ganz gut

Bemerkungen: Visuelle Untersuchung, Plan verfügbar auf [Herbach 2004]

Sa26. Seifersdorf: Mühlgrabenbrücke



Daten

Adresse:

Weißeritztal, Dippoldiswalde (50.937932,13.648531)

Lageplan:



Bau./Firma:

1882, Dyckerhoff & Widmann

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützsw.:

10,0 m [BWA, Sign. BWA F100, Nr. 664] – 10,06 m (e. M.)

Überquert:

Mühlgraben

Überführt:

ehemalige Eisenbahnlinie Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf (Weißeritztalbahn), alte Streckenführung, heute Wanderweg

Zugänglichkeit:

sehr gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, einbogige Konstruktion. Vgl. Kap. 5.1.3; [BWA, Sign. BWA F100, Nr. 664]; [Stegmann 2014, S. 113ff; WVZ29]; u. v. m.

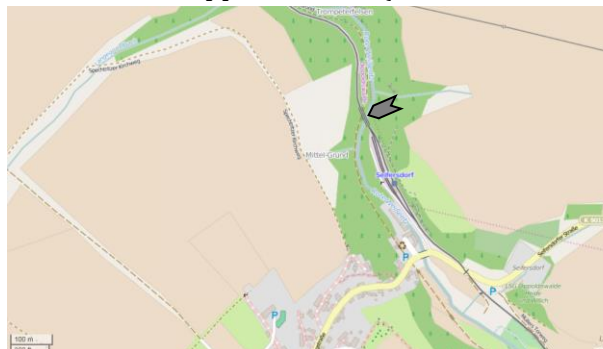
Sa27. Seifersdorf: Eisenbahnbrücke über die Weißeritz



Daten

Adresse: Weißeritztal, Dippoldiswalde (50.941293,13.64666)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1911
 Material: Stampfbeton verkleidet
 Licht-/Stützw.: Nicht gemessen
 Überquert: Rote Weißeritz
 Überführt: ehemalige Eisenbahnlinie Freital-Hainsberg-Kurort Kipsdorf (Weißeritztalbahn), neue Streckenführung
 Zugänglichkeit: gut
 Bemerkungen: Visuelle Untersuchung, dreibogige Konstruktion, eingespannte Bogen

Sa28. Wilkau–Carlsfeld: mehrere Kleinbrücken, Eierbrücke

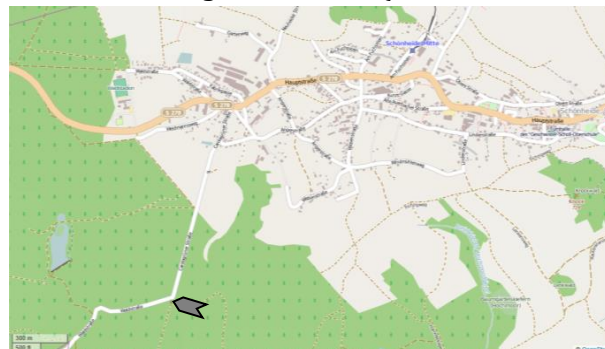


Daten

Adresse:

Tannenbachweg, Schönheide (50.493972,12.501594)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1896–1897 (teilweise –1902)

Material:

Stampfbeton

Lichtweite:

Eierbrücke: ca. 19 m (e. M.)

Überquert:

divers (Eierbrücke führt Straße über Eisenbahneinschnitt)

Überführt:

ehemalige Eisenbahnlinie Wilkau–Carlsfeld

Zugänglichkeit:

ganz gut

Bemerkungen:

mehrere Kleinbrücken/Durchlässe im Verlauf der Bahnlinie. Die Eierbrücke bildet einen Sonderfall: 3-bogig, größere Spannweite, Nebenbogen oval, deshalb der Name Eierbrücke, Bogenstirnen mit verputzten Hausteinen.

SONSTIGE UNTERSUCHTE BRÜCKEN IN DEUTSCHLAND

D1. BERLIN: Dovebrücke

**Daten**

Adresse:

Dovebrücke, Berlin (52.519381,13.319077)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1911

Material:

Stamfbeton [Zangemeister 1912, S. 206]

Licht-/Stützw.:

Hauptöffnung 24,0 m [Zangemeister 1912, S. 205]

Überquert:

Landwehrkanal

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

mäßig

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung (Prof. Holzer). Dreigelenkbogen mit Betongelenken bzw. Pappelinagen. Vgl. Kap. 7.5.2; [Zangemeister 1912]

D2.BERLIN: Wilmersdorf, Prinzregentenbrücke



Daten

Adresse:

Prinzregentenstr., Berlin (52.477396,13.332735)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1907

Material:

Eisenbeton [Melan 1911; S. 263]

Licht-/Stützw.:

24,40 m [Melan 1911; S. 263]

Überquert:

Straße

Überführt:

Eisenbahn

Zugänglichkeit:

ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung (Prof. Holzer). Dreigelenkbogen mit Zapfengelenken; Gelenk sichtbar durch abgängigen Schmuckstein. Vgl. Kap. 7.5.6 + 7.5.7; [Emperger 1911, S. 406; S. 538–541]; [Melan 1911; S. 262–263]; u. a.

D3. NIEDERSACHSEN: Bad Pyrmont, Emmerbrücke**Daten**

Adresse:

Solbachstr. / An der Saline, Bad Pyrmont (51.977978, 9.275187)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bau./Firma:

1911, Bernhard Liebold

Material:

Bruchstein-Zementmörtel

Licht-/Stützw.:

Nicht gemessen

Überquert:

Emmer

Überführt:

Ehemals Straße; gesperrt, da „Einsturzgefährdung“

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Die Brücke ist massiv vom Abriss bedroht. Ein Gutachten bescheinigt, dass die Brücke nicht sanierungsfähig ist. Die Planung von Abbruch und Neubau sind im fortgeschrittenen Stadium. Vgl. mehrere Archivalien StadtAHOL

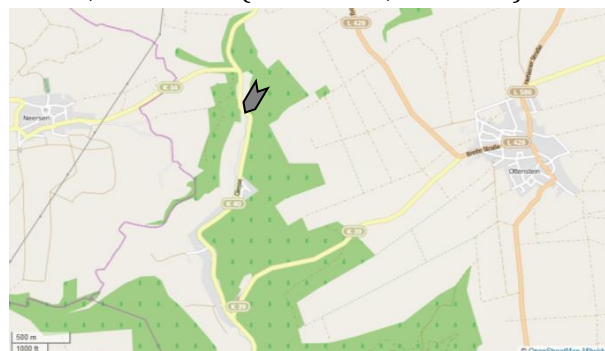
D4. NIEDERSACHSEN: Glesse, schiefe Brücke über die Glesse



Daten

Adresse: Glesse, Ottenstein (51.949007,9.372636)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1878, Bernhard Liebold

Material: Bruchstein

Licht-/Stützw.: 13,6 m (e. M.)

Überquert: Glesse

Überführt: Straße

Zugänglichkeit: gut

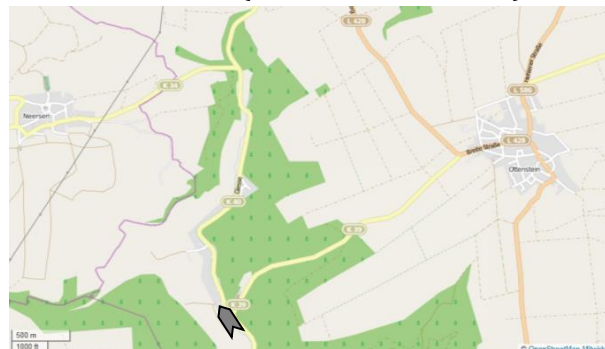
Bemerkungen: Visuelle Untersuchung; auch „Liebold-Brücke“; vgl. Kap. 4.4; [Liebold 1878b]; [Liebold 1878a]; [Liebold 1880]; [Liebold 1882, Text sowie Blatt III]; [Liebold o. J. (ca. 1892), Blatt 31]

D5.NIEDERSACHSEN: Glesse, zweite Brücke über die Glesse**Daten**

Adresse:

Glesse, Ottenstein (51.949007,9.372636)

Lageplan:



Bauj./Firma:

1878, Bernhard Liebold

Material:

Bruchstein

Licht-/Stützw.:

8,25 m

Überquert:

Glesse

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

gut

Bemerkungen:

vgl. Kap. 4.4; [Liebold 1878b]; [Liebold 1878a]; [Liebold 1880]; [Liebold 1882, Text sowie Blatt II]

D6.NIEDERSACHSEN: Grasdorf, Leinebrücke

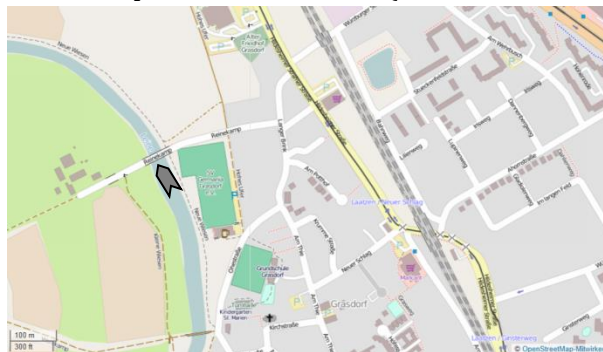


Daten

Adresse:

Reinekamp, Laatzen-Grasdorf (52.303545,9.796779)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1899–1900, Bernhard Liebold Holzminden

Material:

Stapfbeton

Licht-/Stützw.:

40 m [Bock, Dolezalek 1901]

Überquert:

Leine

Überführt:

Straße und Rohr

Zugänglichkeit:

Widerlager gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 5.3; 6.2.2; 6.2.3; 6.3.4; 7.3; 7.5.3; 7.5.6; 7.7; [StadtAHOL, Sign. E.4 Nr. 13]; [Bock, Dolezalek 1901]; [Büsing 1905]; u. a.

Beschreibung

Der Bau der Leinebrücke in Grasdorf wurde notwendig zwecks der Anbindung eines neu gebauten Wasserwerks. Die Brücke diente nicht nur als Zufahrt, sie sollte auch die Druckleitungen überführen. Die Wahl fiel auf eine Brücke aus Stampfbeton, da sowohl Kies als auch Sand vor Ort vorhanden waren. Die Brücke verfügt über einen Hauptbogen von 40 m, sowie zwei Nebenbogen von 6 m lichter Weite. Der Hauptbogen wurde mit einer Pfeilhöhe von 4,5 m ausgeführt (Pfeilverhältnis 1/9). Auf Grund des geringen Pfeilverhältnisses wurde der Hauptbogen als Dreigelenksystem ausgebildet. Als Gelenke wurden Granitgelenke gewählt. Der Granit für die Ausführung der Gelenkblöcke wurde aus einem Steinbruch in der Nähe von Deggendorf im Bayerischen Wald bezogen – dies war dieselbe Bezugsquelle wie für die Gelenksteine der Eyachbrücke in Bad Imnau, 1896. Dieser Granit wurde gewählt, weil die Eignung bereits im Rahmen des genannten Brückenbaus nachgewiesen worden war. Die Gelenke sind heute lediglich an einer Stelle zugänglich, die anderen liegen inzwischen unterirdisch und damit unzugänglich.

Die Brücke wurde in den Jahren 1899–1900 von der Firma Bernhard Liebold, Holzminden gebaut. Der zum Beton verwendete Zement stammte aus der Vorwohler Portland-Zementfabrik.

Bemerkungen

Eine ausführliche Beschreibung des Bauwerks sowie des Bauablaufs findet sich in [Bock, Dolezalek 1901]. Die Brücke wurde im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen vollflächig in einem hellen Grauton gestrichen.

D7. NIEDERSACHSEN: Vorwohle, Lennebrücke

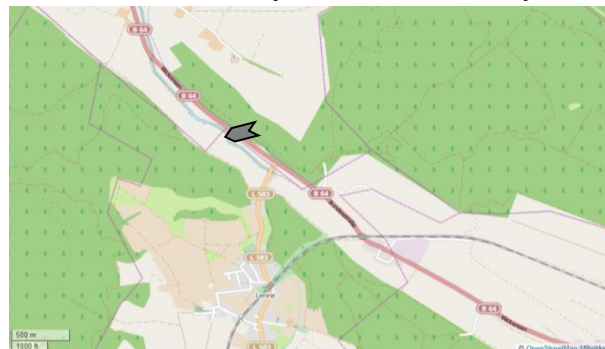


Daten

Adresse:

B64, Eschershausen (51.905552,9.67829)

Lageplan:



Bau./Firma:

1877, Bernhard Liebold

Material:

Bruchstein-Zementmörtel

Licht-/Stützw.:

7 m

Überquert:

Lenne

Überführt:

Feldweg

Zugänglichkeit:

gut

Bemerkungen:

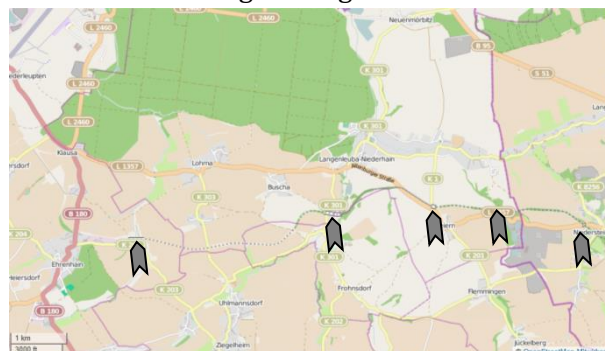
Visuelle Untersuchung und Tachymeter. Vgl. Kap. 2.2; 4.4; 5.1.3; 8.1; 9, [Liebold 1878b]; [Liebold 1878a]; [Liebold 1880]; [Liebold 1882, Text sowie Blatt II]

D8. THÜRINGEN: Altenburg–Langenleuba, Eisenbahnviadukte**Daten**

Adresse:

siehe Beschreibung auf folgender Seite

Lageplan:



Bauj./Firma:

1899–1901, AG für Beton- und Monierbau

Material:

Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

siehe Beschreibung auf folgender Seite

Überquert:

siehe Beschreibung auf folgender Seite

Überführt:

ehemalige Eisenbahnlinie Altenburg–Langenleuba

Zugänglichkeit:

Pfeiler gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 6.2.3; 7.3; 7.5.3; [Böhm 1904]; [Büsing 1905, S. 480–482]

Beschreibung

Im Verlauf der 1899–1900 gebauten einspurigen Eisenbahnlinie Altenburg–Langenleuba-Oberhain wurden zur Überführung mehrerer Täler fünf Viadukte notwendig. Die Abmessungen dieser Brückenbauwerke sind folgender Tabelle zu entnehmen (nach [Böhm 1904], Lokalisierung ergänzt durch Verf.):

Viadukt bei	Länge	Höhe	Bögen	Spannweite	Lokalisierung
Nirkendorf	219 m	15,3 m	11	15 m	Am Viadukt, Nobitz (50.943895,12.52744)
Wiesebach	307 m	17,8 m	17	15 m	K301, Ll.-Niederhain (50.948248,12.57853)
Beiern	48 m	11,0 m	3	12 m	K1, Langenl.-Niederhain (50.949316,12.606189)
Heidelbach	112 m	18,0 m	6	15 m	L1357, Ll.-Niederhain (50.948654,12.622883)
Niedersteinbach	108 m	13,5 m	7	12 m	Obersteinb. Str., Penig (50.945176,12.647865)

Die Viadukte bestehen durchweg aus Beton mit erkerartigen Vorsprüngen aus Ziegel. Für den Beton wurde der anstehende Kies verwendet, dieser hatte ein Größtkorn von 4 cm. Die Bogen wurden mit Betongelenken ausgestattet.

Beim Bau kam es wegen Problemen im Untergrund zu ungleichmäßigen Setzungen der Pfeiler. Auf Grund der Gelenke hatten diese Bewegungen keine negativen Auswirkungen auf die mittleren Bogen. Allerdings wurde die Beobachtung gemacht, dass der Einsatz von Gelenken an den Endgewölben nachteilig war, da dort zum einen der Schub aus den Bogen, zum anderen aber auch der Erddruck aus dem anschließenden Bahndamm aufgenommen werden musste. Dadurch kam es bei vier der Viadukte zu einem Zusammenrücken der Kämpfer und dadurch zu Schäden in den Bogen sowie in den Füllungen der Zwickel. Daraufhin wurden die Gelenke und Bewegungsfugen der Bogen an den Widerlagern erweitert und mit Beton ausgestampft, so dass diese Bogen den Erddruck aufnehmen konnten (allerdings sind bis heute bei den Viadukten Heidelbach, Beiern und Nirkendorf Gelenke in den Endbogen vorhanden. Vermutlich wurde das Verfüllen der Gelenke in den Gewölben nächst dem Widerlager lediglich bei dem Viadukt mit den größten Schäden durchgeführt.). Das Fazit: Der Einsatz von Gelenken ist nur bei festen Widerlagern von Nutzen, ansonsten kann deren Verwendung verhängnisvoll werden.

Bemerkungen: [Böhm 1904] enthält eine ausführliche Beschreibung der Viadukte sowie der beim Bau aufgetretenen Probleme.

D9. THÜRINGEN: Arnstadt, Gerabrücke



Daten

Adresse:

Gerapromenade, Arnstadt (50.838556,10.95838)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bau./Firma:

1880, Bernhard Liebold

Material:

Bruchstein-Zement

Licht-/Stützw.:

13 m [Liebold 1882, Blatt V]

Überquert:

Gera

Überführt:

nicht mehr in Nutzung

Zugänglichkeit:

ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung; außer Funktion und dadurch in schlechtem Gesamtzustand. Vgl. Kap. 4.4; 8.3; [Liebold 1880]; [Liebold 1882, Text sowie Blatt V]; [StadtAIK, Sign. 2186]

D10. THÜRINGEN: Arnstadt, Brücke über die Weiße



Daten

Adresse:

Auf dem Anger, Arnstadt (50.838979,10.958256)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

vermutlich 1901, Bernhard Liebold

Material:

Bruchstein-Zement

Licht-/Stützw.:

nicht gemessen

Überquert:

Weißer

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

ganz gut

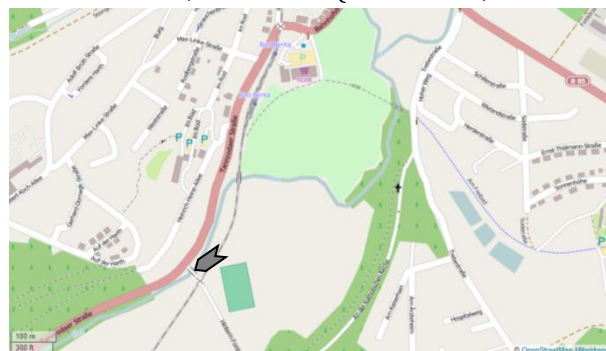
Bemerkungen:

schiefe Brücke; im Stadtarchiv Holzminden sind Abrechnungen aus den Jahren 1895–1904. 1901 gibt es einen Eintrag „Brückenbau Arnstadt“. Ob es sich definitiv um diese Brücke handelt, konnte nicht verifiziert werden. Die Brücke soll abgerissen werden.

D11. THÜRINGEN: Bad Berka, Ilmbrücke**Daten**

Adresse: Hinterm Forst, Bad Berka (50.892003,11.279118)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1880, Bernhard Liebold bzw. Prüssing
 Material: Sandbruchstein-Mauerwerk in Portlandzement-Mörtel [BAmtBB, Sign. keine]
 Licht-/Stützw.: 14,5 m [BAmtBB, Sign. keine]
 Überquert: Ilm
 Überführt: Straße
 Zugänglichkeit: ganz gut
 Bemerkungen: Visuelle Untersuchung, einbogige Konstruktion aus Bruchstein-Zementmörtel mit Verkleidung, Probelastung am 23.7.1881 (Protokoll erhalten). Vgl. Kap. 4.4; [BAmtBB, Sign. keine]

D12. THÜRINGEN: Erfurt, Hohenzollernbrücke

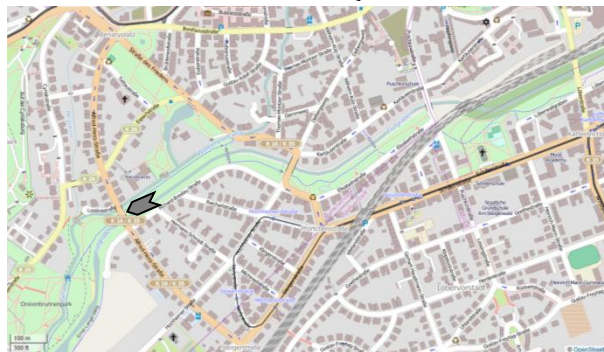


Daten

Adresse:

Alfred-Hess-Strasse, Erfurt (50.965887,11.013343)

Lageplan:



Bauj./Firma:

1911–1912/1992

Material:

Bogen Stahlbeton [Baumbach, Vockrodt 2000]

Licht-/Stützw.:

25,10 m [Baumbach, Vockrodt 2000, S. 15]

Überquert:

Gera-Flutgraben

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, massive Eingriffe. Vgl. [Baumbach, Vockrodt 2000, S. 15–18]; [Vockrodt et al. 2003]; [Vockrodt 2015]

D13. THÜRINGEN: Erfurt, Friedrichssteg**Daten**

Adresse:

Richard-Breslau-Str., Erfurt (50.967596,11.017393)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1897/1972/2012

Material:

Vermutlich Stampfbeton

Licht-/Stützw.:

Nicht gemessen

Überquert:

Gera-Flutgraben

Überführt:

Fußweg

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, massive Eingriffe. Vgl. [Baumbach, Vockrodt 2000]; [Vockrodt et al. 2003]; [Vockrodt 2015]

D14. THÜRINGEN: Erfurt, Pfortchenbrücke

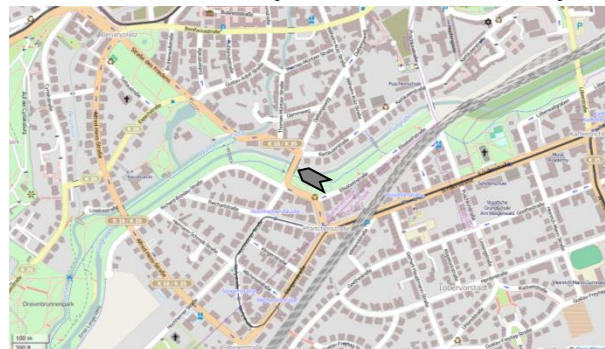


Daten

Adresse:

Pfortchenstr., Erfurt (50.967272,11.019947)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1897/1988/1997–1998

Material:

Bogen Ziegelmauerwerk [Baumbach, Vockrodt 2000, S. 19]

Licht-/Stützw.:

24,50 m [Baumbach, Vockrodt 2000, S. 19]

Überquert:

Gera-Flutgraben

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, massive Eingriffe. Vgl. [Baumbach, Vockrodt 2000, S. 19–23]; [Vockrodt et al. 2003]; [Vockrodt 2015]

D15. THÜRINGEN: Erfurt, Wilhelm-Steg**Daten**

Adresse:

Wilhelm-Külz-Str., Erfurt (50.967917,11.02308)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1898/2002

Material:

Bogen Stampfbeton [Baumbach, Vockrodt 2000, S. 24]

Licht-/Stützw.:

28 m [Baumbach, Vockrodt 2000, S. 24]

Überquert:

Gera-Flutgraben

Überführt:

Fußweg

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, massive Eingriffe. Vgl. Kap. 8.3; [Baumbach, Vockrodt 2000, S. 24–26]; [Vockrodt et al. 2003]; [Vockrodt 2015]

D16. THÜRINGEN: Erfurt, Radowitzbrücke



Daten

Adresse: Meyfartstr., Erfurt (50.978108,11.041077)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1906–1907/1996–1997

Material: Bogen Stampfbeton [Baumbach, Vockrodt 2000, S. 27]

Licht-/Stützw.: 27,20 m [Baumbach, Vockrodt 2000, S. 27]

Überquert: Gera-Flutgraben

Überführt: Straße

Zugänglichkeit: Ganz gut

Bemerkungen: Visuelle Untersuchung, massive Eingriffe. Vgl. [Baumbach, Vockrodt 2000, S. 27–30]; [Vockrodt et al. 2003]; [Vockrodt 2015]

D17. THÜRINGEN: Erfurt, Krämpfertorbrücke**Daten**

Adresse: Krämpferstr., Erfurt (50.98029,11.039919)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1895/1998–1999

Material: Bogen Ziegelmauerwerk [Baumbach, Vockrodt 2000, S. 31]

Licht-/Stützw.: 25 m [Baumbach, Vockrodt 2000, S. 31]

Überquert: Gera-Flutgraben

Überführt: Straße

Zugänglichkeit: Ganz gut

Bemerkungen: Visuelle Untersuchung, massive Eingriffe. Vgl. [Baumbach, Vockrodt 2000, S. 31–35]; [Vockrodt 2000]; [Vockrodt et al. 2003]; [Vockrodt 2015]

D18. THÜRINGEN: Erfurt, Schlachthofbrücke



Daten

Adresse: Franckestr., Erfurt (50.98372,11.03413)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1897/1976

Material: Bogen Stampfbeton [Vockrodt, Schwesinger 2002, S. 356]

Licht-/Stützw.: 27,66 m [Vockrodt, Schwesinger 2002, S. 357]

Überquert: Gera-Flutgraben

Überführt: Straße

Zugänglichkeit: Ganz gut

Bemerkungen: Visuelle Untersuchung, massive Eingriffe. Vgl. [Baumbach, Vockrodt 2000]; [Vockrodt, Schwesinger 2002]; [Vockrodt et al. 2003]; [Vockrodt 2015]

D19. THÜRINGEN: Erfurt, Straßenbrücke**Daten**

Adresse:

Karlstr., Erfurt (50.989888,11.020457)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1911

Material:

Bogen Beton [Baumbach, Vockrodt 2000, S. 36]

Licht-/Stützw.:

27,20 m [Baumbach, Vockrodt 2000, S. 36]

Überquert:

Gera

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

schwierig

Bemerkungen:

[Baumbach, Vockrodt 2000, S. 36–38]

D20. THÜRINGEN: Meiningen, Georgsbrücke

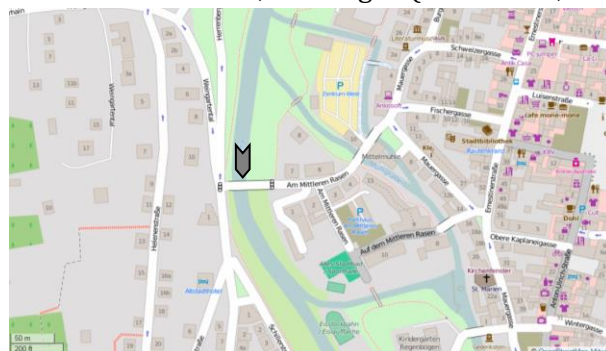


Daten

Adresse:

Am mittleren Rasen, Meiningen (50.567296, 10.409116)

Lageplan:



Bauj./Firma:

1899 (Inscript am Bauwerk), Bernhard Liebold Holzminden

Material:

Eisenbeton (Melan-Bauweise)

Licht-/Stützw.:

40,11 m (e. M.); 40 m [Fr. E. 1902b, S. 437]

Überquert:

Werra

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Sehr gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung; einbogige Brücke in Melan-Bauweise, Oberfläche bearbeitet. Vgl. [Fr. E. 1902b, S. 437]; mehrere Archivalien StadtAHOL

D21. THÜRINGEN: Vieselbach, Vieselbachbrücken

**Daten**

Adresse:

Alter Graben, Vieselbach (51.001110, 11.145549)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1882, Bernhard Liebold Holzminden

Material:

Bruchstein-Zementmörtel

Licht-/Stützw.:

Nicht gemessen

Überquert:

Vieselbach

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Sehr gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung; drei Brücken werden im Briefkopf von Liebold genannt; vor Ort sind noch drei mögliche Brücken vorhanden; ob das die Lieboldschen sind, ist nicht eindeutig gesichert; sehr kleine einbogige Brückchen; vgl. Archivalien StadtAHOL

UNTERSUCHTE BRÜCKEN INTERNATIONAL

11. BELGIEN: Berneau, Eisenbahnviadukt



Daten

Adresse: Rue de Berneau, Dalhem (50.741317,5.726109)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1916, Hüser & Cie.
Material: Stampfbeton
Licht-/Stützw.: 27 m (e. M.); 15,3 m und 24,86 m [Emperger 1932, S. 312]
Überquert: Berwinnetal
Überführt: Eisenbahnlinie Aachen–Tongeren (Montzenroute)
Zugänglichkeit: Pfeiler ganz gut, Bogen schwierig, da relativ hohe Pfeiler
Bemerkungen: ein Nebenbogen tachymetrisch, sonst visuelle Untersuchung;
Nebenbogen Asphaltplatteneinlagen, Hauptbogen Bleieinlagen. Vgl.
Kap. 5.1.3; [Emperger 1932, S. 312–313]; [Kandler 2008, S. 84–85]

I2. BELGIEN: Sint-Martens-Voeren, Eisenbahnviadukt

**Daten**

Adresse:

Op de Voer, Voeren (50.747698,5.810416)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1916, laut Emperger Wayss & Freytag, laut Stegmann Dyckerhoff & Widmann (Verfasserin geht von einem Fehler bei Stegmann aus, Verwechslung mit Remersdaal, s. I3.)

Material:

Eisenbeton

Licht-/Stützw.:

15 m und 30,8 m [Emperger 1932, S. 344–345]

Überquert:

Voertal

Überführt:

Eisenbahnlinie Aachen–Tongeren (Montzenroute)

Zugänglichkeit:

Pfeiler ganz gut, Bogen schwierig, da relativ hohe Pfeiler

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung; Hauptöffnung Dreigelenk mit Wälz Gelenken. Vgl. [Emperger 1932, S. 344–345]; [Stegmann 2014, S. 193–194; WVZ437]; [Kandler 2008, S. 84–85]

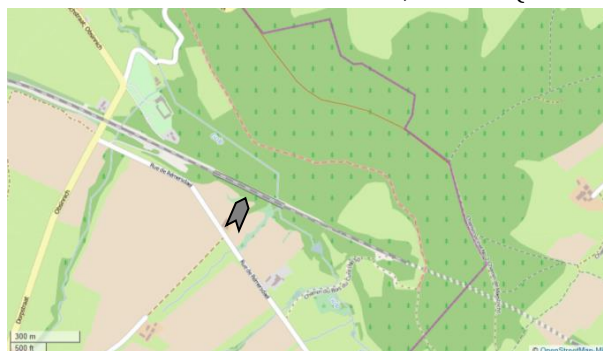
I3. BELGIEN: Remersdaal, Eisenbahnviadukt



Daten

Adresse: Middelhof – Rue de Rémersdael, Voeren (50.73837,5.895667)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1916, Dyckerhoff & Widmann

Material: Stampfbeton

Licht-/Stützw.: 20 m

Überquert: Gulptal

Überführt: Eisenbahnlinie Aachen–Tongeren (Montzenroute)

Zugänglichkeit: schlecht (zugewachsen, Schlucht)

Bemerkungen: Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 5.1.1; [Stegmann 2014, S. 193–194; WVZ437]; [Kandler 2008, S. 84–85]

I4. FRANKREICH: Albi, Pont Neuf

**Daten**

Adresse:

Pont du 22 Août 1944, Albi (43.932092,2.146915)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1861–1866 [Prade 1989, S. 145]

Material:

Ziegelmauerwerk

Licht-/Stützw.:

27,60 m [Prade 1989, S. 145]

Überquert:

Tarn

Überführt:

Eisenbahn

Zugänglichkeit:

Mäßig

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung; schiefe Eisenbahnbrücke, in Streifen aufgelöst.
Vgl. [Prade 1989, S. 144–145]

I5. FRANKREICH: Claix, Pont de Claix



Daten

Adresse:

Avenue Maréchal-Juin, Le Pont-de-Claix (45.120787,5.696315)

Lageplan:



Bauj./Planer:

1873–1874, Berthier

Material:

Werkstein- und Bruchsteinmauerwerk

Licht-/Stützw.:

52 m [Séjourné 1913c, S. 12]

Überquert:

Drac

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

linkes Widerlager gut, ansonsten mäßig

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 6.2.4; 6.3.2; 6.3.4; [Cendre 1879]; [Séjourné 1913c, S. 12–39]; u. a.

I6. FRANKREICH: Cruseilles, Pont de la Caille

**Daten**

Adresse:

D1201, Cruseilles (46.011859,6.112127)

Lageplan:



Bauj./Firma:

1925–1928, Ingenieur Caquot, Compagnie lyonnaise d'Entreprise et de Travaux d'art

Material:

Bogen unbewehrt

Licht-/Stützw.:

140 m [Paris 1928, S. 831]

Überquert:

Schlucht Les Usses

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

gar nicht (Brücke über die Schlucht, oben stark befahren)

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung; vgl. Kap. 6.2.3; 9; [Paris 1928]; [Schaechterle 1928, S. 602–603]

17. FRANKREICH: Zwei Überführungen des Dhuys-Aquädukts



Daten

Adresse:

Rue Emile Zola, Montry (48.891559,2.833786/ 48.890653,2.832627)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1863–1865, Belgrand

Material:

Bruchstein-Mauerwerk

Licht-/Stützw.:

19,40 m und 14 m (e. M.)

Überquert:

Le Grand Morin bzw. Canal Latéral du Grand Morin

Überführt:

Wasserleitung der Pariser Wasserversorgung

Zugänglichkeit:

sehr gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung; Bruchsteinmauerwerk, Fugen teilweise mit kleineren Steinen aufgefüllt; an der Oberfläche Brocken bis zu 40 cm sichtbar. Vgl. Kap. 4.2

18. FRANKREICH: Gour Noir, Eisenbahnbrücke über die Vézère



Daten

Adresse:

Gour Noir, Uzerche (45.41948,1.533601)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bau./Firma:

1888–1889, Prade

Material:

Mauerwerk

Licht-/Stützw.:

62 m [Séjourné 1913c, S. 80]

Überquert:

Vézère

Überführt:

Eisenbahnlinie Limoges–Brives

Zugänglichkeit:

mäßig

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung; in drei Ringen und acht Abschnitten gebaut; dabei wurde der erste Ring bei einer Temperatur von 0–5° geschlossen. Da der zweite und der dritte Ring im Juni bzw. August geschlossen wurden, wurden diese 4 Tage lang mit Wasser besprengt, um die Temperatur auf 8° zu senken. Vgl. [Draux 1892]; [Séjourné 1913c, S. 80–109]; [Leibbrand 1897b, S. 39–40]

I9. FRANKREICH: Grenoble, Parkbrücke Vicat

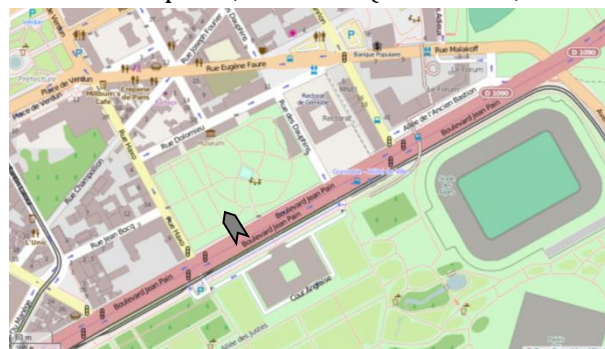


Daten

Adresse:

Rue des Dauphins, Grenoble (45.187504,5.735432)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1855, Louis und Joseph Vicat

Material:

„Spannbeton“

Lichtweite:

2,40 m (e. M.)

Überquert:

Ententeich

Überführt:

Zugang zur Insel im Ententeich

Zugänglichkeit:

abgesperrt (gut)

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung und Handaufmaß. Vgl. Kap. 4.2

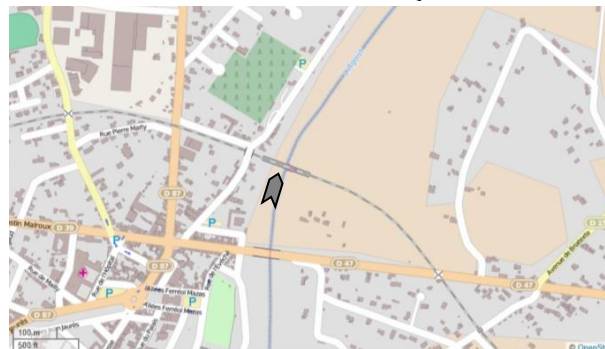
I10. FRANKREICH: Montauban–Castres, Lavour

**Daten**

Adresse:

Route du Port d'en Taix, Lavour (43.703312,1.823945)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1882–1884, Paul Séjourné

Material:

Mauerwerk

Licht-/Stützw.:

61,5 m [Séjourné 1913b, S. 118]

Überquert:

Agoût

Überführt:

Eisenbahnlinie Montauban–Castres

Zugänglichkeit:

schlecht (Brücke über Schlucht, stark zugewachsen)

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, einbogige Konstruktion wegen der sich in unmittelbarer Nähe befindlichen barocken Brücke. In verzahnten Ringen und in Abschnitten erbaut. [Séjourné 1886]; [Séjourné 1913b, S. 118–156]; u. a.

I11. FRANKREICH: Montauban–Castres, Pont Antoinette



Daten

Adresse:

Pont Antoinette, Sémalens (43.612527,2.111263)

Lageplan:



Bauj./Firma:

1883–1884, Paul Séjourné

Material:

Mauerwerk

Licht-/Stützsw.:

50 m [Séjourné 1913b, S. 118]

Überquert:

Agoût

Überführt:

Eisenbahnlinie Montauban–Castres

Zugänglichkeit:

ein Widerlager ok, insgesamt schwierig, da zugewachsen

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung, ein großer Bogen wegen großer Gründungstiefe im Fluss, dagegen waren die Uferböschungen tragfähig. In verzahnten Ringen und in Abschnitten erbaut. [Séjourné 1886]; [Séjourné 1913b, S. 118–156] ; u. a.

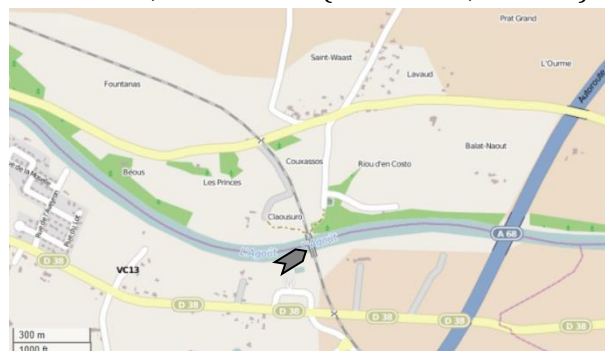
I12. FRANKREICH: Montauban–Castres, St. Waast

**Daten**

Adresse:

Les Princes, Couffouleux (43.771125,1.71524)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

Ca. 1883–1884, Paul Séjourné

Material:

Ziegelmauerwerk

Licht-/Stützw.:

Nicht gemessen

Überquert:

Agoût

Überführt:

Eisenbahnlinie Montauban–Castres

Zugänglichkeit:

mäßig

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. [Prade 1989, S. 152]

I13. FRANKREICH: Montauban, Pont Neuf



Daten

Adresse:

Pont Neuf, Montauban (44.014261,1.34855)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1911–1913, Boussiron

Material:

Eisenbeton

Licht-/Stützw.:

53 und 56 m [Rabut 1916, S. 65]

Überquert:

Tarn

Überführt:

Früher Straßenbahn, heute Straße

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

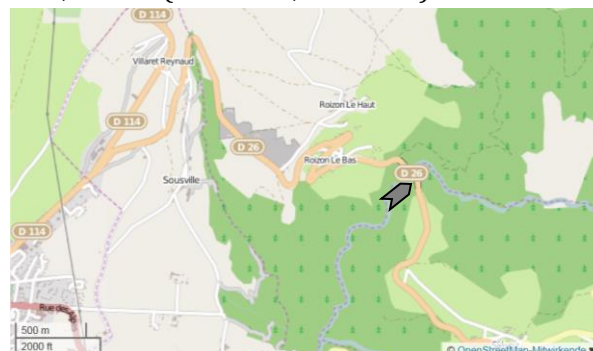
Visuelle Untersuchung; Dreigelenkbogen mit Federgelenken Bauart Mesnager. Vgl. Kap. 7.5.8; [Rabut 1916]; [Mesnager 1921, S. 182–183]

I14. FRANKREICH: Roizonne, Straßenbrücke

**Daten**

Adresse: D26, Siévoz (44.91401,5.829312)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma: 1912–1915, Paul Séjourné [Séjourné 1916, S. 180]

Material: Mauerwerk

Licht-/Stützw.: 80 m (Informationstafel vor Ort)

Überquert: Roizonne-Tal

Überführt: Straße, ehemals Eisenbahn La Mure–Corps

Zugänglichkeit: sehr mäßig (Brücke über Schlucht)

Bemerkungen: Visuelle Untersuchung; die Brücke wurde 2009 verbreitert mit einer aufgesetzten Stahlbetonfertigplatte; Es gibt abweichende Angaben zum Baujahr, hier Angabe aus Grandes Voûtes gewählt. Vgl. [Prade 1989, S. 359]; [Séjourné 1916, S. 180–181; S. 199–202]

115. FRANKREICH: Vanne-Aquädukt, mehrere Bauwerke

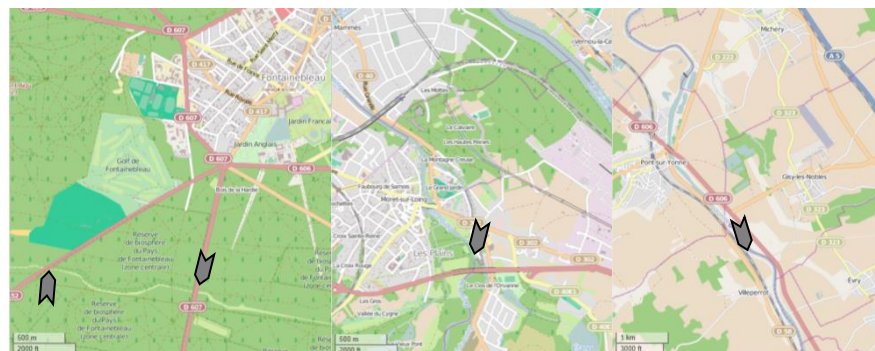


Daten

Adresse:

siehe beschreibender Text

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bau-/Firma:

1867–1874, Coignet

Material:

teilweise Stampfbeton, tw. Bruchstein-Zement

Licht-/Stützsw.:

divers (6–40 m)

Überquert:

divers

Überführt:

Wasserleitung der Pariser Wasserversorgung

Zugänglichkeit:

meist ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 4.2; 4.3; 5.1.1; 8.3; [Séjourné 1913a, S. 210–219]; u. v. m.

Beschreibung

Das Vanne-Aquädukt ist ein 173 km langes Bauwerk, das in den Jahren 1867–1874 zur Sicherung der Pariser Wasserversorgung unter der Oberleitung von Eugène Belgrand erbaut wurde. Das Aquädukt verläuft größtenteils unterirdisch; mehrere Bogenreihen mit einer Gesamtlänge von 16,6 km führen die Wasserleitung über Senken und Täler. Während ein Großteil der Aquäduktbauten noch in Bruchsteinmauerwerk hergestellt wurde, wurden insbesondere die weitgespannten Bogen im Wald von Fontainebleau, in Morêt-sur-Loing und in Pont-sur-Yonne in Stampfbeton ausgeführt. Diese Bogen mit Spannweiten bis zu 40 m sind damit die ersten weitgespannten Bogen aus Beton überhaupt.

Lokalisierung:

zwei größere Bauwerke im Wald von Fontainebleau (48.388007,2.668734 und 48.385727,2.687874)

Rue de l'Orvanne, Morêt-sur-Loing-Écuellen (48.368097,2.826635)

Chemin de l'Aqueduc, Pont-sur-Yonne (48.26934,3.228779)

Beim Bau der schiefen Aquäduktbrücke über die Yonne kam es beim Ausrüsten mehrfach zu Rissen. Insgesamt wurde der 40 m weite Hauptbogen viermal gebaut.

Bemerkungen

Der große Bogen beim Pont-sur-Yonne wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört und in den Nachkriegsjahren durch ein Stahlbetonbauwerk ähnlicher Optik ersetzt. Die übrigen Bauwerke sind erhalten. Die Bruchsteinaquädukte sind dabei noch größtenteils in einem guten Zustand, im Gegensatz zu den genannten Stampfbetonbauwerken: In den letzten Jahren unterzog der Eigentümer, das öffentliche Wasserversorgungsunternehmen „L'eau de Paris“, diese Betonbauwerke einer eingehenden „Sanierung“: Dabei wurden sämtliche Oberflächen mit Pressluftschlämmern abgearbeitet und mit einem Putz überzogen, in dem die ursprüngliche Gliederung nachgezeichnet wurde.

I16. FRANKREICH: Vichy, Allierbrücke „Pont Boutiron“

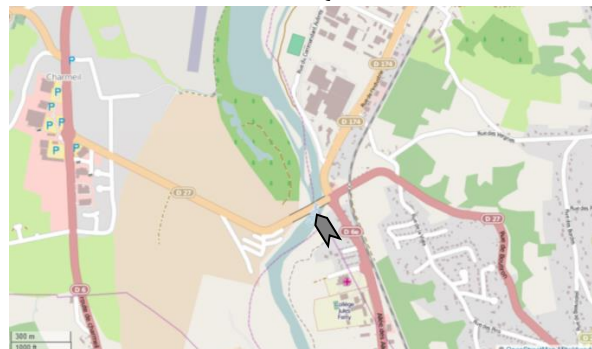


Daten

Adresse:

Pont Boutiron, Charmeil (46.153928,3.410246)

Lageplan:



Bauj./Firma:

1911–1912; Freyssinet

Material:

Eisenbeton

Licht-/Stützw.:

72,50 m Hauptbogen, Nebenbogen 67,50 m [Fernández Ordóñez 2012, S. 56]

Überquert:

Allier

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

mäßig

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Dreigelenkbrücke mit Mesnager-Gelenken. [Fernández Ordóñez 1978, S. 52–65]; [Fernández Ordóñez 2012, insbesondere S. 49–57]; u. a.

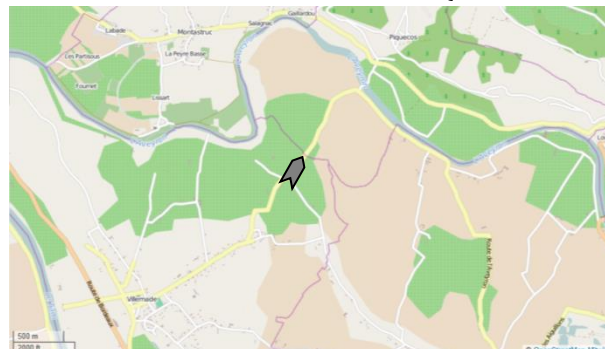
I17. FRANKREICH: Villemade, Brücke über den Dagra

**Daten**

Adresse:

Chemin des Marinettes, Villemade (44.08945,1.30909)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1835, Lebrun

Material:

Stampfbeton mit Ziegelverkleidung

Licht-/Stützw.:

4 m (e. M.)

Überquert:

Dagra

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

sehr gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung und Handaufmaß; Erstlingswerk der Gebrüder Lebrun. Vgl. Kap. 4.2; [Lebrun 1843, S. 172-174]; u. a.

I18. FRANKREICH: Villeneuve-sur-Lot, Lotbrücke



Daten

Adresse:

Pont de la Libération, Villeneuve-sur-Lot (44.404837,0.705689)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1914–1919, Freyssinet

Material:

Bogen Stampfbeton, Überbau bewehrt

Licht-/Stützw.:

98 m [Freyssinet 1921]

Überquert:

Lot

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

linkes Widerlager gut

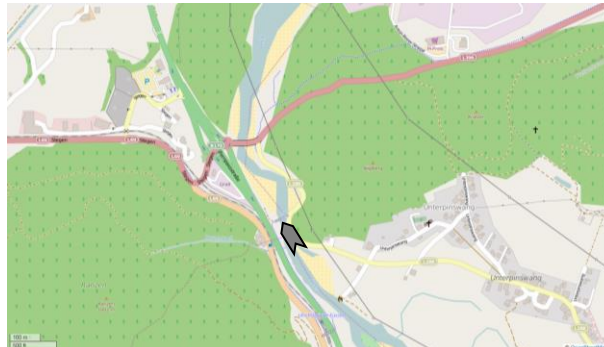
Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung. Vgl. Kap. 7.5.9; 9; [Freyssinet 1921]; [Maillart 1925]; [Fernández Ordóñez 2012, S. 262–271]; [Emperger 1932, S. 313–316]; u. v. m.

I19. ÖSTERREICH: Pinswang, Ulrichbrücke**Daten**

Adresse: Unterpinswang 51, Unterpinswang (47.546090, 10.662684)

Lageplan:



Bauj./Firma: 1913–1914
Material: Eisenbeton
Licht-/Stützw.: Nicht gemessen
Überquert: Lech
Überführt: Straße
Zugänglichkeit: Ganz gut
Bemerkungen: Visuelle Untersuchung

I20. SCHWEIZ: Genf, Pont de la Coulouvrenière



Daten

Adresse:

Pont de la Coulouvrenière, Genf (46.204428,6.139834)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1895–1896

Material:

Stapfbeton, verkleidet

Licht-/Stützw.:

40 m in den Hauptbogen [Berthier 1896, Pl. IX]

Überquert:

Rhone

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

Mäßig wegen Fluss

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung; die Brücke hat massive Eingriffe erlitten (Verbreiterung, Oberflächenbearbeitung usw.). Vgl. Kap. 6.2.3; 7.4; 7.5.5; 8.3; [Berthier 1896]; [G. M. 1896]; [Büsing 1899, S. 345]; [N. N. 1899a]; u. v. m.

I21. SCHWEIZ: Fribourg, Viaduc de Grandfey

**Daten**

Adresse:

Grandfey, Fribourg / Düdingen (46.826525, 7.167872)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bauj./Firma:

1925–27

Material:

Melankonstruktion

Licht-/Stützw.:

5*48,75 m + 2* 43,30 m [N. N. 1925, S. 303]

Überquert:

Sanne

Überführt:

Eisenbahn

Zugänglichkeit:

Mäßig, zugewachsen und tiefe Schlucht

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung; Melan-Konstruktion mit noch vorhandenen Tragsteinen. Vgl. Kap. 5.1.1; [N. N. 1925]

I22. SCHWEIZ: Herisau, Glattalviadukt



Daten

Adresse:

Hölzli, Glatt, Herisau (47.388818, 9.271114)

Lageplan:



Bauj./Firma:

1909

Material:

Mauerwerk

Licht-/Stützsw.:

Nicht gemessen, hohe Pfeiler

Überquert:

Glattal

Überführt:

Eisenbahn

Zugänglichkeit:

Ganz gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung; Spuren der Lehrbogen sind gut zu sehen. Vgl. Kap. 5.1.1

I23. SCHWEIZ: Zürich, Stauffacherbrücke

**Daten**

Adresse:

Stauffacherbrücke, Zürich (47.371141,8.530889)

Lageplan:



© 2014 Mit freundlicher Unterstützung Falk, OSM & Contributors

Bau./Firma:

1899, Robert Maillart

Material:

Stampfbeton, verkleidet

Stützweite:

39,6 m [A. B. 1899]

Überquert:

Sihl

Überführt:

Straße

Zugänglichkeit:

linkes Widerlager gut

Bemerkungen:

Visuelle Untersuchung; Dreigelenkbogen mit konsequenter Verdeckung jeglicher Konstruktionsmerkmale wie Material, Bogenverdickung, Gelenke usw. Vgl. Kap. 7.3; 7.3; [A. B. 1899]