Vom Bau der neuen Eisenbahn- und Strassenbrücke über den Rhein bei Düsseldorf-Neuss

Autor(en): **Ka.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 10

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-43408

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

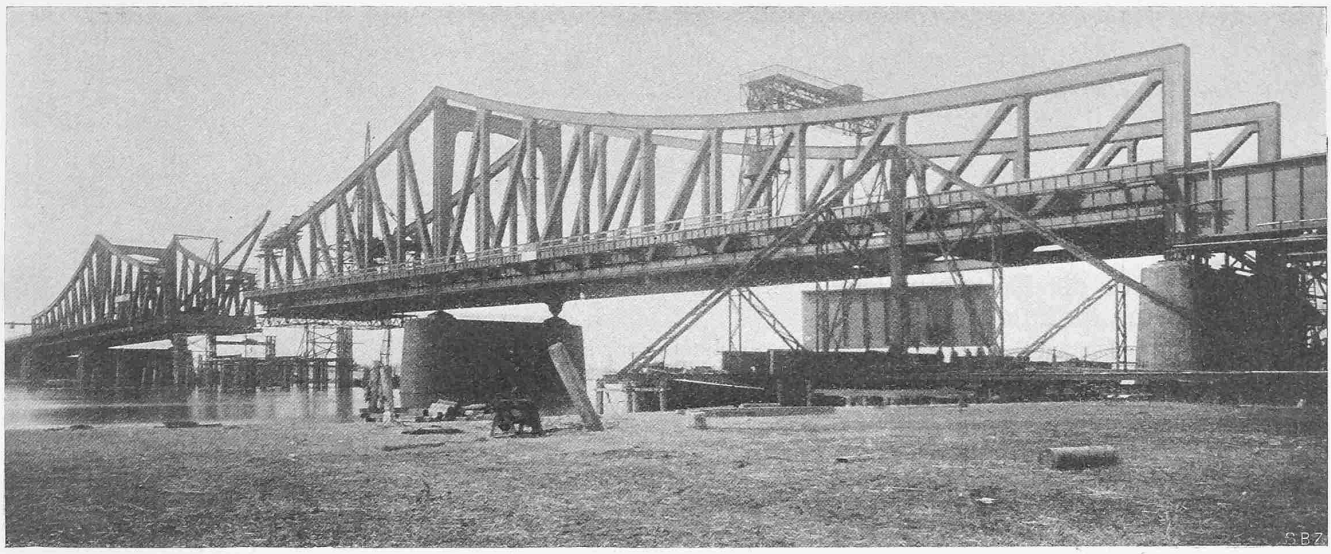

Abb. 3. Schräg-Ansicht der eisernen Bahn- und Strassenbrücke über den Rhein bei Düsseldorf-Neuss.

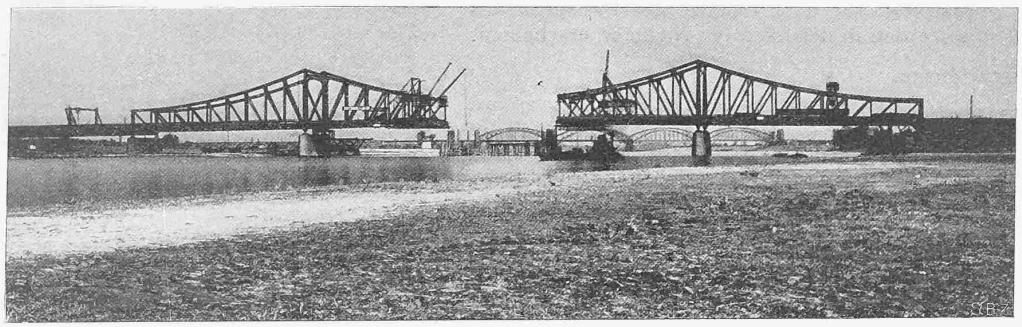

Abb. 1. Gesamtbild vor Schluss der Mittelöffnung.

zu zeigen, soweit die Rücksicht auf die nationalen Interessen der Schweiz ein solches Entgegenkommen erlaubt, und sofern hiervon die Erstellung der Kraftwerke abhängen sollte.

Art. 7. Dieser Vertrag soll sobald wie möglich ratifiziert werden.

Er tritt mit dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag in zwei Ausfertigungen unterzeichnet.

Geschehen zu Bern, am 28. März 1929.

Herold, E. Payot, Strickler. Seeliger, Koenigs, Hoebel, Fuchs.

Vom Bau der neuen Eisenbahn- und Strassenbrücke über den Rhein bei Düsseldorf-Neuss.

Oberhalb Düsseldorf und oberhalb der bestehenden Eisenbahnbrücke Düsseldorf-Hamm wird von der Rheinischen Bahngesellschaft A.-G. Düsseldorf eine neue Rheinbrücke erstellt, deren Montage unsere Bilder in einem interessanten Baustadium zeigen. Ueber eine Hauptstromöffnung von 206 m und zwei Seitenöffnungen von je 103 m Stützweite erstreckt sich ein Fachwerkträger mit horizontalem Untergurt und girlandenförmigem Obergurt, dessen Diagonalen nach den Pylonen zu einseitig fallend angeordnet sind. An die Strombrücke schliessen sich vollwandige, unter der Fahrbahn liegende Flut- bezw. Deichbrücken an, die mit Stützweiten von 58,2 m an der Strombrücke beginnen und nach den Ufern zu kleiner werdende Oeffnungen zeigen. Die Flutbrücken besitzen als Hauptträger einwandige Gerberträger. Die Entfernung der Haupttragwände beträgt rund 21 m bei etwa 31 m gesamter Brückenbreite. In der Mitte der Fahrbahn sind zwei Geleise der rheinischen Bahn (Schnellbahn) und seitlich davon Fahrbahnen für den Strassenverkehr. Der Fussgängerverkehr ist auf Konsolen an die Aussenseiten der Hauptträger gelegt.

Ganz besonders bemerkenswert ist an diesem Bauwerk das Fehlen eines jeglichen obern Verbandes bei der Strombrücke, da nur die Pfosten über den mittlern Strompfeilern durch kräftige Querriegel zu einem wirksamen Portal verbunden sind. Es entsteht dadurch ein einzigartig ruhig wirkendes Brückenbild, dem ganz besonders die Proportionen zwischen der Höhe der Fachwerkträger und ihrer gegenseitigen Entfernung nachgerühmt werden kann. Wir hoffen, später ausführlich auf dieses Bauwerk zurückkommen zu können und bringen vorläufig nur einige Montagebilder, die aus diesem Frühjahr stammen. Die beiden Seitenöffnungen wurden auf festen Rüstungen montiert und die Hauptöffnung beiderseitig durch freien Vorbau bis nahe an die Brückenmitte erstellt. Abbildung 1 zeigt uns dieses Baustadium (im Hintergrund ist die Eisenbahnbrücke Düsseldorf-Hamm sichtbar), und wir sehen die Durchführung des Vorbaues mit Derrick-Kranen. Abbildung 2 gibt den gleichzeitigen Blick in die Brückenaxe; man kann daraus gut einen Eindruck über die Wirkung der fertigen Brücke ohne oberen Verband und mit dem mächtig gestalteten Portal über den Pfeilern gewinnen. Der freie Vorbau für die Hauptöffnung erfolgt jedoch nicht bis zum schwebenden Schluss, vielmehr wird in Brückenmitte ein über vier Brückenfelder reichendes Gerüst in den Strom gerammt, auf dem die frei auskragenden Enden zunächst abgesetzt werden, um die Mittelfelder und den Brückenschluss auf fester Rüstung fertig stellen zu können.

Die Lieferung der Stahlkonstruktion und die Durchführung der Montage erfolgt durch die Vereinigten Stahlwerke A.-G. Abteilung Dortmunder Union, im Verein mit der Brückenbauanstalt Hein-Lehman & Co. in Düsseldorf.

Den Beginn der Gerüstbauten in Strommitte gibt Abbildung 3 wieder. Mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme dieses interessanten Brückenbauwerkes ist noch in diesem Jahre zu rechnen. Ka.