



Die

Kaiser-Wilhelm-Brücke.

Grösste Eisenbahnbrücke
des Kontinents,
in der
Bahnlinie Solingen-Remscheid gelegen.

Mit 1 Karte, 2 Ansichten und 1 Skizze.

F. Nr. 21823



Remscheid 1897.

Verlag von Wilh. Witzel.

G. 59.
26.

59

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000299999

Die
KAISER-WILHELM-BRÜCKE

Grösste Eisenbahnbrücke
des Kontinents,

in der

BAHNLINE SOLINGEN-REMSCHIED GELEGEN.

F. Nr. 21823

Mit 1 Karte, 2 Ansichten und 1 Skizze.



REMSCHIED 1897.

Verlag von Wilh. Witzel.

Alle Rechte vorbehalten.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

II 31176

Akc. Nr.

9236/49

VORWORT.

Die Fertigstellung der grössten Brücke des Kontinents veranlasst uns, eine kurze Beschreibung derselben herauszugeben, um den vielen Besuchern die Grossartigkeit des Baues vorzuführen.

Aber auch denen, welchen es nicht vergönnt ist das imposante Bauwerk selbst in Augenschein zu nehmen, sowie den vielen Fachinteressenten wird diese Darstellung in Wort und Bild willkommen sein, zumal uns das Material und die Zeichnungen hierzu Herr Regierungs-Baumeister Ilkenhans bereitwilligst zur Verfügung gestellt hat, wofür wir ihm auch an dieser Stelle unseren ganz besonderen Dank abstatten.

Remscheid, im Juni 1897.

Die Verlagsbuchhandlung.

Seitdem die Eisenindustrie in den beiden Schwesterstädten Remscheid und Solingen heimisch geworden, d. i. seit Ende des 13. Jahrhunderts, sind die wechselseitigen Beziehungen der Städte so mannigfach, dass sich schon früh das Bestreben zeigte, gute Wegeverbindungen zu schaffen. In Folge der eigenartigen Lage beider Städte auf hohen Bergesrücken, die durch die tief einschneidende Wupper getrennt sind, stellten sich der Verwirklichung dieser Bestrebungen von je grosse Schwierigkeiten entgegen, aber trotzdem sind schon in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts zwei gut chaussirte Strassen über Burg bezw. Müngsten von Solingen nach Remscheid ausgebaut, die den derzeitigen Ansprüchen vollauf Genüge leisteten.

Nach Nutzbarmachung der Dampfkraft aber, die einerseits die Industrie zu nie geahnter Blüthe trieb und dadurch die Wechselbeziehungen zwischen Remscheid und Solingen bedeutend vermehrte, die andererseits aber auch den Verkehr zwischen anderen, in Bezug auf die Terrainverhältnisse weniger ungünstig gelegenen Städten wesentlich erleichterte, liess es bald als dringendes Bedürfnis erscheinen, auch unsere beiden Städte mittelst eines Schienenweges einander näher zu bringen, wenn anders ihre Industrie nicht der Concurrenz anderer Plätze unterliegen sollte.

Zwar haben Remscheid und Solingen schon Ende der sechziger Jahre Anschluss an das grosse deutsche Eisenbahnnetz

gefunden, Solingen durch die Strecke Solingen-Ohligs und Remscheid durch die Linie Remscheid-Rittershausen, aber diese Anschlüsse, die die Eisenbahnverbindung zwischen Remscheid und Solingen durch eine Linie von 44 km Länge vermittelten, konnten dem Verkehr beider Städte, deren Einwohnerzahl sich seit 1870 mehr als verdoppelt hatte, nicht Genüge thun, sie waren vielmehr geeignet, die alten Beziehungen der Städte zu trennen, da sie dem Verkehre neue, von einander abgewandte Wege wiesen. Nur eine directe Schienenverbindung zwischen den beiden durch ihre Industrie eng verbundenen Schwesterstädte konnte hier Abhülfe schaffen.

Nach vielen Mühen der interessierten Kreise und Behörden wurden im Jahre 1890 vom Landtage die Mittel zum Ausbau der Linie Solingen-Remscheid bewilligt, nachdem die Städte die Verpflichtung übernommen hatten, die Kosten des Grunderwerbs zu tragen.

Heute ist der Bau vollendet und damit eine Bahnlinie geschaffen, so interessant, so reich an grösseren Bauwerken, wie keine zweite im deutschen Reiche. In Sonderheit in der Wupperthalbrücke ist ein Bauwerk entstanden, das alle anderen ähnlichen des Kontinents an Grossartigkeit in seinen Abmessungen und an Kühnheit in seiner Ausführung überragt, ein beredtes Zeugnis deutschen Schaffens und Könnens, ein würdiges Denkmal dem Fleisse und der Ausdauer der bergischen Industrie.

Die Bahnlinie geht vom Bahnhofe Solingen Süd in einer Höhenlage von 202,85 m über Normal-Null aus und mündet in den Hauptbahnhof Remscheid ein, dessen Planum auf Ord. 303,37 liegt. Die Sohle der zu überbrückenden Wupper liegt an der Kreuzungsstelle mit der Bahn auf Ord. 97,82; Bahnhof Remscheid liegt also rd. 100,5 m höher als Solingen Süd und 205,5 m als die Sohle der Wupper.

Noch im Bahnhof Solingen kreuzt die Bahnlinie Brühler-, Bismarck- und Kaiserstrasse, die durch eiserne Brücken überführt sind und wendet sich dann, Klinge- und Felderstrasse schneidend und das Dorf Meigen berührend, bald über hohe Dämme, welche herrlichen Ausblick in die benachbarten Thäler gewähren, bald durch tiefe Einschnitte führend in grossem Bogen nach Südosten und erreicht in Station 34, in der Nähe von Halfeshof, das Windfelner Thal mit der von Solingen nach Müngsten-Remscheid führenden Strasse, das sie mittelst einer 40 m hohen Brücke überspannt. (Siehe den Lageplan, Blatt 1). Schon dies Bauwerk, aus schlanken Steinfeilern und eisernen Trägern bestehend, mit einer Mittelöffnung von 50 m, 2 Seitenöffnungen von 45 m Weite und einer kleineren Oeffnung zur Unterführung der Chaussee ist interessant. Die Eisenconstruction der drei grossen Oeffnungen ist in dem Chausseewiderlager fest verankert, sie ruht über den Mittelpfeilern auf Pendelstützen und am Schaberger Widerlager auf Rolllagern, den in Folge der Temperaturänderungen entstehenden Ausdehnungen und Einziehungen der Eisenmassen freies Spiel gewährend.

Beim Ueberfahren der Brücke bietet sich dem Reisenden nach links ein farbenprächtiges Bild auf den Felsenkeller, auf Müngsten und Remscheid mit der Lutherkirche als Wahrzeichen.

Die Fahrbahnen der Windfelner Brücke und der etwa 1 km weiter nach Remscheid gelegenen Müngstener Brücke, welche letztere auf Befehl Sr. Majestät des Kaisers den Namen „Kaiser-Wilhelm-Brücke“ führen soll, liegen in gleicher Höhe auf Ord. 205.00. (Eine eingehende Beschreibung der „Kaiser-Wilhelm-Brücke“ folgt weiter hinten).

Während die Bahn auf der Solinger Seite nur schwache Steigungen und Gefälle aufweist, setzt sie gleich nach Ueberschreitung der Wupper mit der Steigung 1 : 60 an, und diese, die als höchst-zulässige Steigung für Vollbahnbetrieb erachtet

ist, dauert, abgesehen von einer Unterbrechung bei der Ueberholungsstelle Güldenwerth, woselbst sie auf 365 m Länge auf 1:400 ermässigt ist, bis Bahnhof Remscheid an, durch eine Entwicklung von etwa 6 km Länge den Höhenunterschied von 100 m bewältigend. Bei Station 59+60 wird der Bahn die Strasse nach Westhausen und Burg mittelst einer steinernen Bogenbrücke von 20 m Höhe mit 4 Oeffnungen überführt. Ein Blick von dieser Brücke in den tiefen Bahneinschnitt zeigt, welche Schwierigkeiten, abgesehen von der Müngstener und Windfelner Brücke, bei Herstellung der Bahn zu überwinden waren. Zur Anschüttung aller Dämme bezw. zur Ausgrabung der Einschnitte sollen rund 750 000 cbm Boden auf mehr oder weniger grosse Entfernungen bewegt worden sein.

Unmittelbar hinter diesem Bahneinschnitte, der durch die Lagerung der durchbrochenen Gesteine und durch grosse Verwerfungen in den Schichten für den Geologen Interesse bietet, öffnet sich den Reisenden in der Fahrtrichtung von Solingen nach Remscheid rechts der Blick auf die lieblichen Thäler der Eschbach und Lobach (Tyrol), sowie auf das zur Gemeinde Remscheid gehörende Ehringhausen mit seinen Villen und Parkanlagen. Der schöne Ausblick auf bewaldete Höhen und grüne Wiesenthäler, nur unterbrochen beim Durchfahren des Büchener Tunnels, dauert ganz bis Bahnhof Remscheid an, sodass die Bahnlinie Solingen - Remscheid auch in Bezug auf ihre Naturschönheiten mit Recht zu den interessantesten und anziehendsten ganz Deutschlands gerechnet werden kann.



Kaiser-Wilhelm-Brücke.

Die Kaiser-Wilhelm-Brücke zeigt eine mittlere Oeffnung von 160 m Lichtweite und zu jeder Seite 3 kleinere Oeffnungen von 30 bzw. 45 m Lichtweite. Die Mittelöffnung ist durch einen kühn geschwungenen Bogen von 170 m Spannweite überbrückt, welcher mit den Seitenpfeilern zur Stütze der Fachwerksträger dient, auf denen durch weit austragende Querträger eine $8\frac{1}{2}$ m breite Plattform gebildet ist.

Die Brücke hat eine Länge von 465 m, von Mitte Auflager zu Mitte Auflager der Landwiderlager gemessen. Die Höhe vom mittleren Wasserspiegel der Wupper bis Schienenoberkante ist 106,83 m.

Um dem Leser einen Begriff zu machen von den gewaltigen Abmessungen des Bauwerks, haben wir auf der angehefteten Skizze (Blatt 2) die Umrisse der Remscheider Lutherkirche in die Umrisse des Bogens der Kaiser-Wilhelm-Brücke eingezeichnet. Die Kirche hat eine Höhe von 65,5 m, sie würde mit ihrer Spitze die Plattform der Kaiser-Wilhelm-Brücke noch nicht erreichen, wenn ihr ein Unterbau von der Höhe der Windfelner Brücke gegeben würde.

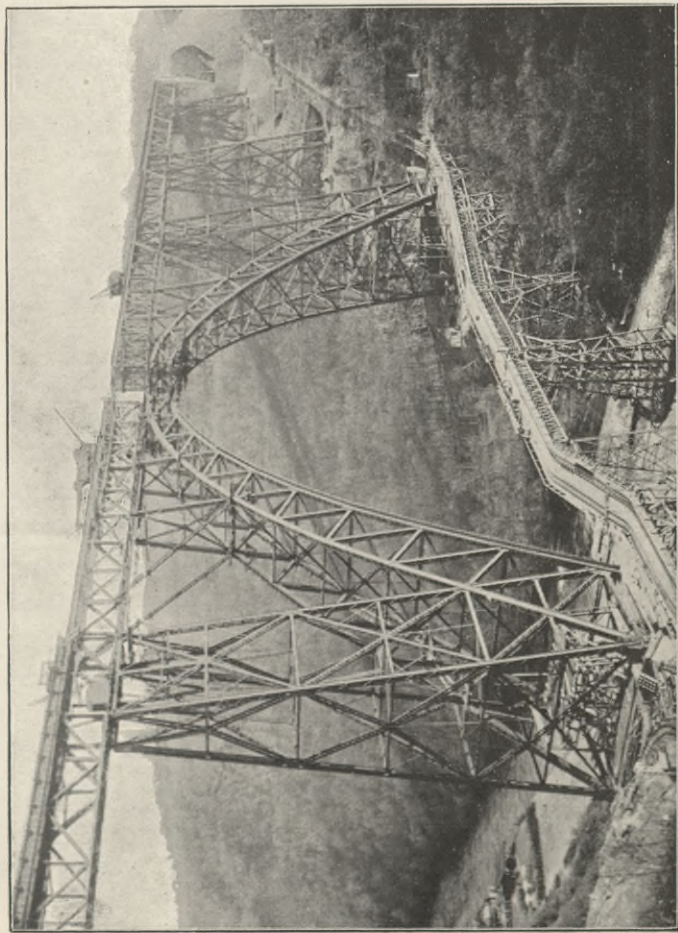
Pfeiler und Bogen haben oben eine Breite von 5,00 m und einen Anlauf 1:7 senkrecht zur Brückenaxe, so dass die unteren Gurtungen der beiden Bogenwände über den Widerlagern 25,68 m von einander entfernt sind. Ausser

dieser für die Standfähigkeit der Brücke wichtigen Auseinanderspreizung der Pfeiler und des Bogens sind letztere noch hauptsächlich gegen Winddruck, Temperatureinflüsse und Bremskräfte durch mächtige Anker gesichert, die namentlich an den Bogenwiderlagern tief in das Mauerwerk eingreifen und durch Verzweigungen, die an den Enden mit eisernen Rosten verbunden sind, ungeheure Mauerwerkskörper umfassen. Die Landwiderlager zusammen mit den Pfeilerfundamenten und Bogenwiderlagern enthalten annähernd 11 000 cbm Mauerwerk.

Das Gewicht der Eisenconstruction der Brücke beträgt ca. 5100 Tons, d. i. 5 100 000 kgr.

Damit die Ausdehnung der Eisentheile in Folge von Temperaturerhöhungen ungehindert stattfinden kann, sind die Parellelträger im allgemeinen wie bei der Windfelner Brücke auf Pendelstützen und Rolllagern ruhend angeordnet. Nur an drei Punkten und zwar im Bogenscheitel und auf den Pfeilern 2 und 7 (vergl. Blatt 2) sind die Träger mit dem Unterbau fest verbunden, während auf den beiden Bogenpfeilern 4 und 5 sogenannte Dilatationsvorrichtungen angebracht sind. Die Ausdehnung des Bogens und der Pfeiler in verticalem Sinne hat besondere Einrichtungen nicht bedingt, da die durch das geringe Wachsen des Bogens und der Pfeiler entstehenden Unebenheiten in der Höhenlage der Schienen unbedenklich sind und Schwierigkeiten für den Betrieb nicht bieten.

Die Montage der eisernen Pfeiler erfolgte von Kerngerüsten aus, so zwar, dass diese stückweise höher geführt wurden, nachdem der untere Theil gegen die fertige Eisen-Construction abgesteift werden konnte. Von den Pfeilern aus wurden alsdann provisorische Konsolen ausgekragt und die Zwischenräume zwischen zwei benachbarten Konsolen wurden durch armierte Balken, durch Hängewerke oder eiserne Gerüstträger je nach der Weite der Oeffnung überspannt. Auf



Montage des Bogens am 26. Februar 1897.

der so erzielten Verbindung zwischen zwei Pfeilern wurde durch Querbalken und Bohlenbelag eine Plattform gebildet, von der aus die Montage der Hauptträger bewirkt werden konnte.

Der Bogen selbst ist frei montiert. Fahrbare Drehkräne, hoch oben auf den bereits montierten Trägern der Seitenöffnungen stehend, hoben die Eisenteile, die auf einer in 30 m Höhe durch das Thal gebauten Transportbrücke zugestellt wurden, und führten sie an die ihnen angewiesene Stelle. Hier wurden sie zunächst verdornt und dann, nachdem ein Gefach von 7,5 m Länge zusammengefügt war, gerichtet und vernietet. Die frei vorgebauten Theile des Bogens hatten naturgemäss das Bestreben zu kippen. Um diesem Bestreben zu begegnen, waren während des Baues die Bogenpfeiler mit den rückwärts liegenden Parallelträgern der Seitenöffnungen fest verbunden. Die nun durch das Kippmoment der vorkragenden Bogentheile in den oberen Gurtungen der Parallelträger erzeugten Zugkräfte wurden über den Pfeilern 2 bzw. 7 (Ankerpfeiler) auf die einerseits an den Spitzen dieser Pfeiler befestigten, andererseits zu beiden Seiten der Landwiderlager tief in den Berg geführten und daselbst verankerten Drahtseile übertragen. Die Ankerstollen, welche die Seile aufnahmen, waren 30 m tief und mündeten in geräumige Kammern, in welche Rostträger einbetoniert waren. Die Befestigung der 9 cm starken Seile mit den Rosten wurde dadurch bewirkt, dass die Seile, nachdem die einzelnen Drähte derselben am Ende besenartig auseinander gespreizt waren, mit Compositions-
metall in konisch ausgebohrte Stahlcylinder eingegossen wurden, die sich mittelst quadratischer, 15 cm starker Stahlplatten hinter die Rostträger legten. Die Zugfestigkeit jedes Seiles betrug 500 000 kgr, sie war nur auf etwa 100 000 kgr beansprucht.

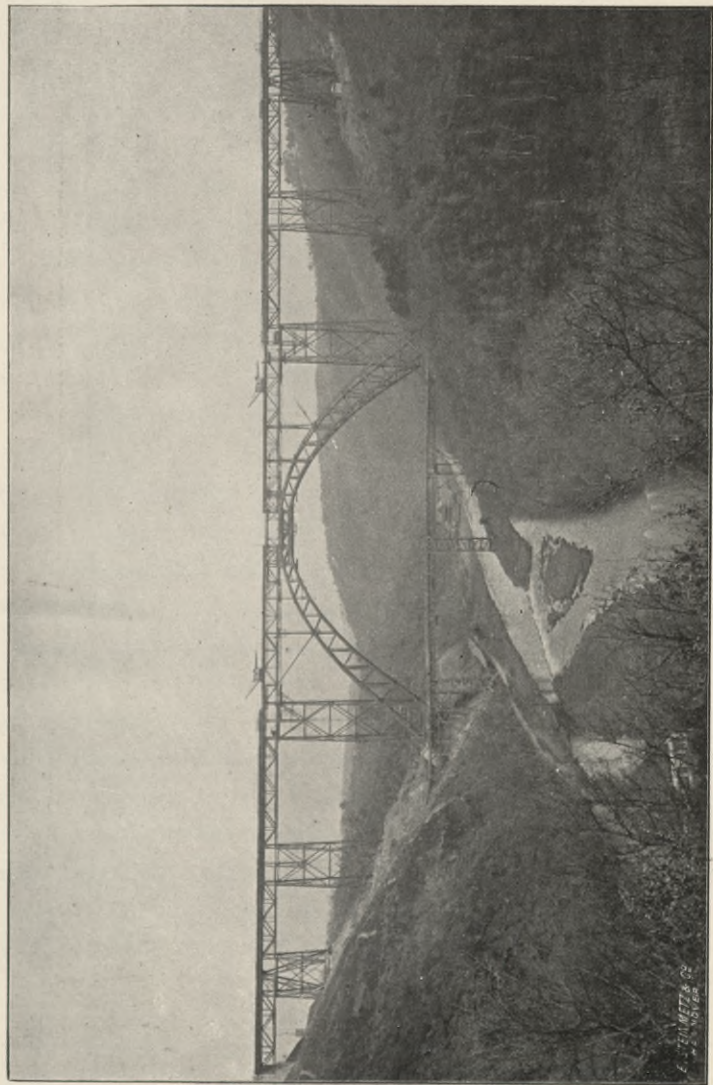
An jeder Seite des Bogens waren 4 Seile angeordnet, je 2 an jeder Seite der Landwiderlager. Durch sinnreiche Einschaltung hydraulischer Pressen konnte die Spannung der Seile reguliert werden.

Da bei dem Vorbau einer Bogenhälfte über das 4. Feld hinaus einzelne Stäbe des Bogenpfeilers und Bogens zu stark beansprucht worden wären, wurde der Bogen am Ende des 4. Feldes mit der oberen Gurtung der Parallelträger durch das provisorische Zugband $z^1 z^1$ verbunden, und da die Bogenhälften in Folge ihres Eigengewichts und der während der Montage auf ihnen ruhenden Belastung sich nach vorn je um etwa 15 cm recken und an ihren freien Enden um etwa 25 cm nach unten neigen mussten, waren zur Erleichterung des Bogenschlusses die Bogenpfeiler, ehe sie mit den Parallelträgern der Seitenöffnungen vernietet waren, thalseitig mittelst hydraulischer Pressen um 35 mm gehoben und unterkeilt und somit um den oberen Fusspunkt gedreht, so dass sich das obere Ende der Pfeiler um 210 mm rückwärts neigte und damit auch die freien Enden der Bogenhälften gehoben und zurück gelehnt wurden.

Auch die Ankerpfeiler waren um 5 cm gehoben. Dabei waren unter die thalseitigen Füße cylindrische Platten geschoben, so dass die Pfeiler über diesen Fusspunkten pendelten.

Mit dem Bogen, diesem meist um ein Feld voraus, wurden auch die Parallelträger in der Bogenöffnung frei auskragend vorgebaut, so dass die Kräne auf diesen nach Vernietung eines Feldes zur Montage des folgenden immer wieder vorgeschoben werden konnten. Das freie Vorbauen der Parallelträger war durch Anordnung provisorischer Druckstäbe im ersten Felde ermöglicht. Am Ende des vierten Feldes wurden Bogen und Parallelträger durch die erste Verticale verbunden.

Kaiser-Wilhelm-Brücke.



Ansicht der Brücke am 8. April 1897.

Nachdem diese und das oben erwähnte Zugband $z^1 z^1$ eingezogen waren, gestaltete sich der weitere Vorbau in derselben Weise wie bisher.

Eigenartig und besonders interessant war der Bogenschluss. Zwischen die beiden bis dicht aneinander vorgebauten Bogenhälften wurden mittelst einfacher Hilfsconstructionen in beiden Gurtungen hydraulische Winden eingesetzt. Durch Anziehen dieser Winden unter Mitwirkung derjenigen, die unter den Bogenfüßen eingebaut waren, wurde es zunächst ermöglicht, die provisorischen Keile unter den unteren Bogenfüßen zu lösen. Nach Entfernung derselben wurden die Bogenhälften bis zur Berührung der unteren Gurtungen, zwischen welche Kontaktplatten (Druckplatten) gelegt waren, herabgelassen, so dass jetzt der Bogen als Dreigelenkbogen wirkte. Zugbänder und Ankerseile traten nunmehr ausser Function. Durch Vernietung der oberen Gurtung, deren Spannung in den Mittelfeldern bei der derzeitigen Belastung, wie die Berechnung ergab, annähernd gleich Null war, wurde der Bogen zum Zweigelenkbogen umgebildet. Aus diesem wurde der Bogen durch Anziehen der Pressen unter den thalseitigen Bogenfüßen zum Bogen ohne Gelenke. Der Antrieb der Pressen wurde soweit geführt, bis die an einzelnen Konstruktionstheilen angebrachten Spannungsmesser anzeigten, dass die betreffenden Konstruktionstheile die rechnerisch festgesetzte Spannung besaßen. Die nach erfolgter Anziehung der Pressen hervorgerufene Höhenlage der unteren Bogenfüße wurde durch Keile festgelegt.

Der Bau der Bahnlinie Solingen-Remscheid wurde Anfang 1892 begonnen. Im Februar 1894 war die Theilstrecke Solingen-Wupper, die zunächst in Angriff genommen war, um zu ermöglichen, dass alle Baumaterialien, Gerüste und Geräte

für die Wupperbrücke per Bahn von Solingen-Süd aus direkt zur Baustelle gefördert werden konnten, fertiggestellt. Im Mai 1895 waren die Maurerarbeiten soweit gefördert, dass die Montage der Pfeiler begonnen werden konnte und schon im Juli 1896 begann die Montage des Bogens. Ein guter Zufall hat es gefügt, dass das Richtfest der Brücke beim Bogenschluss am 22. März 1897, dem Tage der Centenarfeier Kaiser Wilhelms I. begangen werden konnte. — Das zufällige Zusammentreffen hat wohl die erste Anregung gegeben, der Brücke den Namen „Kaiser-Wilhelm-Brücke“ zu verleihen. — Inzwischen war auch die Theilstrecke Wupper-Remscheid fertig gestellt, so dass die Eröffnung der Baustrecke auf den 15. Juli festgesetzt werden konnte.

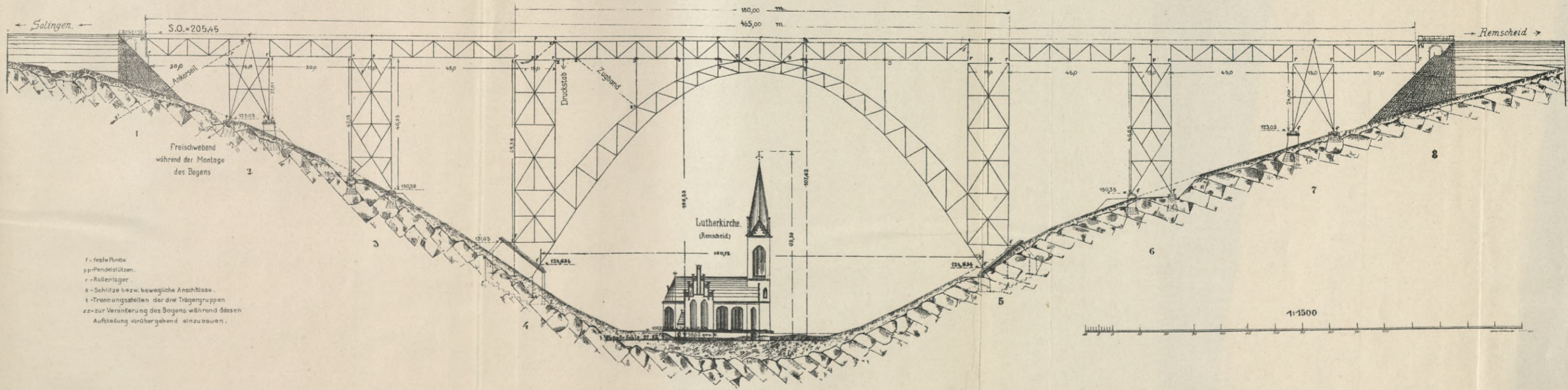
Die Kosten der ganzen Bahnlinie, abgesehen vom Grunderwerb, betragen rd. 5 650 000 Mk.; die der Kaiser-Wilhelm-Brücke allein 2 750 000 Mk. Zum Vergleiche mag noch angeführt werden, dass die Windfelner Brücke 300 000 Mark gekostet hat.

Möge die neue Bahnlinie, die in Folge ihrer aussergewöhnlichen Bauwerke Interesse erweckt hat weit über das Bergische Land, ja weit über Deutschlands Grenzen hinaus, all' die Hoffnungen erfüllen, die man auf sie gesetzt hat.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW



LAENGENANSICHT



f - feste Punkte
 pp - Pendelsützen
 r - Rollenlager
 s - Schlitz bzw. bewegliche Anschlüsse
 t - Trennungsteilen der drei Trägergruppen
 zz - zur Verankerung des Bogens während dessen
 Aufstellung vorübergehend einzusetzen.

THALUEBERGANG BEI MUENGSTEN

Anbedruck-Anstalt v. C.F. Kaiser, Köln-Lindenhöhe.

Zu erreichen sind Brücke und einige sehenswerthe Punkte von den nächsten grösseren Städten aus etwa folgendermassen:

Halbtagestouren:

Von **Köln** oder **Düsseldorf** über Bahnhof Solingen-Süd mit der elektrischen Bahn nach Krahenhöhe — zu Fuss nach Windfeln oder Schaberg — **Müngsten** (Besichtigung der Brücke von unten) — Küppelstein (Anblick der Brücke von oben) zurück nach Müngsten — Solingen-Süd.

Von **Elberfeld** oder **Barmen** über Hauptbahnhof Remscheid mit der elektrischen Strassenbahn bis Vieringhausen — Reinshagen — Küppelstein, hinunter nach **Müngsten** und wieder zurück über Vieringhausen nach Remscheid oder über Müngsten mit der Sekundärbahn Ronsdorf-Barmen.

Tagestouren:

Von **Köln** oder **Düsseldorf** über Bahnhof Solingen-Süd mit der elektrischen Bahn nach Krahenhöhe — zu Fuss nach Windfeln oder Schaberg — **Müngsten** — Küppelstein — Müngsten — Schloss Burg mit der Sekundärbahn nach der Thalsperre — Hauptbahnhof Remscheid und zurück per Bahn.

Von **Elberfeld** oder **Barmen** per Bahn bis Hauptbahnhof Remscheid — nach der Thalsperre — mit der Sekundärbahn bis Burg, dann zu Fuss nach **Müngsten** — Küppelstein — Reinshagen — Vieringhausen, von da mit der elektrischen Strassenbahn bis Remscheid Hauptbahnhof, zurück per Bahn.

Weitere Touren

finden sich in dem im gleichen Verlage erschienenen

Führer durch Remscheid und Umgegend.

Verlag von Wilh. Witzel in Remscheid.

FÜHRER

durch den Stadtkreis Remscheid.

Mit 6 Abbildungen und einer Karte.

1.— Mark.

ALBUM

von

Remscheid und Umgegend.

14 Ansichten in Glanzlichtdruck.

Cabinet-Format **2.50 Mark.**

Visit-Format **1.50 Mark.**



Touristen- und Radfahrererkarten
des bergischen Landes.

Postkarten mit Ansichten.

Expositions-Tafeln

zur Bestimmung der Belichtungszeit beim Photographieren
von W. Schrader.

Taschenformat in Leinwandband **1.50 Mark.**

 **Prämiert mit der Bronze-Medaille** 
auf der „Internationalen Ausstellung für Amateur-Photographie“.
Berlin 1896.

Unentbehrlich und praktisch für jeden Amateur-Photographen,
besonders Anfänger!

S. ५

34

Restaurant „Sc
(Robert S
Etablissem

Herrlichste Lage
mit grossart

Einzi

von dem aus die Kaiser Wilhelm-Brücke zu übersehen ist.

Prachtvoller Saal, Veranda, sep. Zimmer.

Biertunnel, Terrassen, Grotten-Anlagen.

Wagenplatz und Stallungen.

75 Morgen Park und Waldung.

Feinste Weine und Biere, Diners, Soupers etc.

Telephon-Amt: Remscheid 101.

Telegramm-Adresse: Sachsenröder-Remscheid.

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

|| 31176
L. inw.

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

Wilk. Baumgärtner

MÜNGSTEN

Hôtel-Restaurant und

Sommer-Etablissement

mit schönem Saal und Restaurations-Zimmern,
sowie prachtvollen Garten-Anlagen.

5 Minuten von der Kaiser Wilhelm-Brücke entfernt.

Hochfeine Biere und Weine,
Diners und Soupers à la carte

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299999

Tel
Telegram

eid.