

9012292 KHU

4410307

Biblioteka Politechniki Krakowskiej

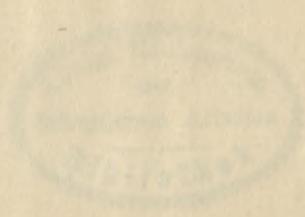


100000300718

Königliche Hofbibliothek

Verzeichnis der in der

1851



x
1296

Richtigstellung von Angaben
betreffend die
Brücken über den konventionellen
Rhein

in der Sammlung von 1901/02.



9. 59
37.



III 17988



1. Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Neue Maas bei Rotterdam.

a) Eisenbahnbrücke. Im Längenschnitt ist zu lesen:

Unterkante Gurtung = **8,85 m + N.A.P.** statt 8,84 m + N.A.P.

Gem. Hochwasserstand (Flut) (1901—1910) = **0,91 m + N.A.P.**
statt 0,79 m + N.A.P.

Gem. Niedrigwasserstand (Ebbe) (1901—1910) = **0,50 m - N.A.P.**
statt 0,39 m - N.A.P.

b) Straßenbrücke. Im Längenschnitt ist zu lesen:

St. Fl. Dezember 1894 statt 1884.

Gem. Hochwasserstand (Flut) (1901—1910) = **0,91 m + N.A.P.**
statt 0,79 m + N.A.P.

Gem. Niedrigwasserstand (Ebbe) (1901—1910) = **0,50 m - N.A.P.**
statt 0,39 m - N.A.P.

In der Erläuterung ist zu lesen:

Gem. Hochwasserstand (Flut) (1901—1910) = **0,91 m** statt 0,79 m.

Gem. Niedrigwasserstand (Ebbe) (1901—1910) = **0,50 m unter N.A.P.**
statt 0,39 m unter N.A.P.

Die Wasserstandslinien sind dementsprechend zu verschieben.

2. Eisenbahnbrücke über den Leck bei Culemborg.

Im Längenschnitt ist zu lesen:

Unterkante Gurtung = **15,91 m** statt 15,94 m

H. W. Januar 1883 = **7,16 m + N.A.P.** statt 7,19 m.

M. W. (1901—1910) = **2,86 m + N.A.P.** statt 3,25 m + N.A.P.

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = 2,25 m + N.A.P.
statt Gem. Niedrigwasserstand = 2,22 m + N.A.P.

Der 2. 3. 4. 5. und 6. Pfeiler von rechts sind in gleicher Weise wie der erste Pfeiler von rechts gegründet.

Im Lageplan fehlen der 1. und 2. Pfeiler von rechts.

In der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = 2,25 m
statt Gemittelter Niedrigwasserstand = 2,22 m.

Angestrebte Fahrwassertiefe = **0,25 m** statt 0,22 m.

Die Wasserstandslinien sind dementsprechend zu verschieben.

Zu tilgen ist im Längenschnitt und in der Erläuterung der höchste schiffbare Wasserstand und die Zahl für den Höhenunterschied zwischen diesem und der Unterkante Gurtung.

3. Eisenbahnbrücke über den Niederrhein bei Rhenen.

Im Längenschnitt ist zu lesen:

M. W. (1901—1910) = 6,12 m statt 6,17 m.

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = 5,27 m + N.A.P.
statt Gem. Niedrigwasserstand = 5,15 m + N.A.P.

In der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = 5,40 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = 5,29 m.

Angestrebte Fahrwassertiefe = 3,40 m statt 3,29 m.

Die Wasserstandslinien sind dementsprechend zu verschieben.

Zu tilgen ist im Längenschnitt und in der Erläuterung der höchste schiffbare Wasserstand und die Zahl für den Höhenunterschied zwischen diesem und der Unterkante Gurtung.

4. Eisenbahnbrücke über den Niederrhein bei Oosterbeek.

Im Längenschnitt ist zu lesen:

M. W. (1901—1910) = 8,39 m + N.A.P. statt M. W. = 8,39 m + N.A.P.

H. W. Januar 1883 = 12,57 m + N.A.P. statt 12,61 m + N.A.P.

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = 7,55 m + N.A.P.
statt Gem. Niedrigwasserstand = 7,28 m + N.A.P.

In der Erläuterung ist zu lesen:

Unterkante Gurtung in den Hauptöffnungen
21,52 m über N.A.P. statt 21,53 m über N.A.P.

Pegel bei Arnheim am rechten Ufer 3855 m oberhalb der Brücke statt 3865 m.

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = 7,95 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = 7,68 m.

Angestrebte Fahrwassertiefe = 5,95 m statt 5,68 m.

Die Wasserstandslinien sind dementsprechend zu verschieben.

Zu tilgen sind im Längenschnitt und in der Erläuterung die Marken I, II und III und die Zahl für den Höhenunterschied zwischen Marke III und Unterkante Gurtung.

5. Eisenbahnbrücke über die untere Merwede bei Baanhoek.

Im Längenschnitt ist zu lesen:

Gem. N. W. (Ebbe) (1901—1910) = 0,23 m - N.A.P.
statt Gem. N. W. (Ebbe) = 0,09 m + N.A.P.

Gem. H. W. (Flut) (1901—1910) = 1,31 m + N.A.P.
statt Gem. H. W. (Flut) = 1,26 m + N.A.P.

In der Erläuterung ist zu lesen:

Gem. Niedrigwasserstand (Ebbe) (1901—1910) = 0,23 m - N.A.P.
statt Gem. Niedrigwasserstand (Ebbe) = 0,09 m + N.A.P.

Gem. Hochwasser (Flut) (1901—1910) = 1,31 m + N.A.P.
statt Gem. Hochwasser (Flut) = 1,26 m + N.A.P.

Die Wasserstandslinien sind demgemäß zu verschieben.

6. Eisenbahnbrücke über die Waal bei Zalt-Bommel.

Im Längenschnitt ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = 2,16 m + N.A.P.
statt Gem. Niedrigwasserstand = 2,08 m + N.A.P.

Angestrebte Fahrwassertiefe = 0,84 m - N.A.P. statt 0,92 m - N.A.P.

In der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = 2,16 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = 2,08 m.

Angestrebte Fahrwassertiefe = N.A.P. - 0,84 m statt N.A.P. - 0,92 m.

Die Wasserstandslinien sind dementsprechend zu verschieben.

Zu tilgen ist im Längenschnitt und in der Erläuterung die Marke III und die Zahl für den Höhenunterschied zwischen dieser Marke und der Unterkante Gurtung.

7. Eisenbahnbrücke über die Waal bei Nymwegen.

Im Längenschnitt ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = 7,60 m + N.A.P.
statt Gem. Niedrigwasserstand = 7,52 m + N.A.P.

In der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = 7,60 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = 7,52 m.

Angestrebte Fahrwassertiefe = 4,60 m statt 4,52 m.

Die Wasserstandslinien sind dementsprechend zu verschieben.

Zu tilgen sind im Längenschnitt und in der Erläuterung die Marken I, II und III und die Zahl für den Höhenunterschied zwischen Marke III und der Unterkante Gurtung.

8. Eisenbahnbrücke bei Wesel.

Im Längenschnitt und in der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = + 0,54 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = + 0,30 m.

Die Wasserstandslinie ist dementsprechend zu verschieben.

9. Eisenbahnbrücke bei Duisburg-Hochfeld.

Im Längenschnitt und in der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = + 0,91 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = + 1,00 m.

Die Wasserstandslinie ist dementsprechend zu verschieben.

10. Straßenbrücke bei Düsseldorf.

Im Längenschnitt und in der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = + 1,29 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = + 1,35 m.

Die Wasserstandslinie ist dementsprechend zu verschieben.

11. Erste Eisenbahnbrücke bei Hamm (oberhalb Düsseldorf).

Im Längenschnitt und in der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = + 1,29 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = + 1,35 m.

Die Wasserstandslinie ist dementsprechend zu verschieben.

12. Straßenbrücke bei Bonn.

Im Längenschnitt und in der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = + 1,40 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = + 1,40 m.

13. Eisenbahnbrücke bei Coblenz.

Im Längenschnitt und in der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = + 1,73 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = + 1,70 m.

Die Wasserstandslinie ist dementsprechend zu verschieben.

14. Eisenbahnbrücke bei Horchheim.

Im Längenschnitt und in der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = + 1,73 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = + 1,70 m.

Die Wasserstandslinie ist dementsprechend zu verschieben.

15. Eisenbahnbrücke unterhalb Mainz, Kaiserbrücke.

Im Längenschnitt ist in der rechtseitigen Hauptöffnung zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = + 0,45 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = + 0,45 m.

16. Straßenbrücke bei Mainz.

Im Längenschnitt und in der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = + 0,45 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = + 0,70 m.

Die Wasserstandslinie ist dementsprechend zu verschieben.

17. Eisenbahnbrücke bei Mainz nach Erneuerung des Überbaues 1910—1912.

Im Längenschnitt ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = + 0,45 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = + 0,45 m.

18. Eisenbahnbrücke bei Worms.

Im Längenschnitt ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = - 0,14 m W.P.
statt Gem. Niedrigwasserstand = + 0,35 m W.P.

In der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = - 0,14 m am Pegel Worms
statt Gem. Niedrigwasserstand = + 0,35 m am Pegel Worms.

Angestrebte Fahrwassertiefe = - 2,14 m am Pegel Worms
statt - 1,65 m am Pegel Worms.

Die Wasserstandslinien sind dementsprechend zu verschieben.

19. Straßenbrücke bei Worms.

Im Längenschnitt ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = - 0,14 m W. P.
statt Gem. Niedrigwasserstand = + 0,35 m W. P.

In der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = - 0,14 m am Pegel Worms
statt Gem. Niedrigwasserstand = + 0,35 m am Pegel Worms.

Angestrebte Fahrwassertiefe = - 2,14 m am Pegel Worms
statt - 1,65 m am Pegel Worms.

Die Wasserstandslinien sind dementsprechend zu verschieben.

20. Eisenbahn- und Straßenbrücke bei Mannheim-Ludwigs- hafen.

Im Längenschnitt ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = + 2,49 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = + 3,35 m.

In der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = 2,49 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = 3,35 m.

Angestrebte Fahrwassertiefe = + 0,49 statt 1,35 m.

Die Wasserstandslinien sind dementsprechend zu verschieben.

21. Eisenbahnbrücke bei Germersheim.

Im Längenschnitt ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = + 2,75 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = + 3,26 m.

In der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = 2,75 m
statt Gem. Niedrigwasserstand = 3,26 m.

Angestrebte Fahrwassertiefe = + 1,25 m statt + 1,76 m.

Die Wasserstandslinie ist dementsprechend zu verschieben.

22. Eisenbahnbrücke bei Roppenheim.

Im Längenschnitt ist zuzusetzen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = + 2,65 m.

In der Erläuterung ist zuzusetzen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = + 2,65 m.

Angestrebte Fahrwassertiefe = + 0,50 m.

23. Eisenbahn- und Straßenbrücke bei Kehl-Sträßburg.

Im Längenschnitt ist zu lesen:

a) Eisenbahnbrücke:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = 1,79 m

statt Gem. Niedrigwasserstand = 2,30 m.

H. W. Juni 1876 = 6,65 m statt 6,00 m.

Verbot der Dampfschiffahrt = 5,00 m statt 5,50 m.

Höhenunterschied zwischen Unterkante Gurtung und Verbot der Dampfschiffahrt = 3,16 m statt 2,66 m.

b) Straßenbrücke:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = 1,79 m

statt Gem. Niedrigwasserstand = 2,00 m

[H. W. Juni 1876 = 6,65 m]

statt H. W. v. Dezember 1846 = 6,65 m.

Verbot der Dampfschiffahrt = 5,00 m statt 5,50 m.

Höhenunterschied zwischen Unterkante Gurtung und Verbot der Dampfschiffahrt = 3,16 m statt 2,66 m.

In der Erläuterung ist zu lesen:

Gleichw. Wasserstand (Gl. W. 1908) = 1,79 m

statt Gem. Niedrigwasserstand = 2,30 m.

Angestrebte Fahrwassertiefe = - 0,50 m statt + 0,80 m.

Hochwasser Juni 1876 = 6,65 m statt 6,00 m.

Höhenunterschied zwischen Unterkante Gurtung und Verbot der Dampfschiffahrt = 3,16 m statt 2,66 m.

Die Wasserstandslinien sind dementsprechend zu verschieben.

24. Eisenbahnbrücke bei Breisach.

Im Längenschnitt und in der Erläuterung ist zu tilgen:

Höchster schiffbarer Wasserstand = 4,10 m und die Zahl 6,0 m für den Höhenunterschied zwischen diesem Wasserstand und der Unterkante Gurtung.

25. Eisenbahnbrücke bei Neuenburg.

Im Längenschnitt und in der Erläuterung ist zu tilgen:

Höchster schiffbarer Wasserstand = 6,35 m und die Zahl 6,0 m für den Höhenunterschied zwischen diesem Wasserstand und der Unterkante Gurtung.

In der Bemerkung zum Längenschnitt ist das Wort „gleichwertigen“ zu tilgen.

26. Eisenbahnbrücke bei Hünigen.

Im Längenschnitt und in der Erläuterung ist zu tilgen:

Höchster schiffbarer Wasserstand = 4,74 m und die Zahl 6,0 m für den Höhenunterschied zwischen diesem Wasserstand und der Unterkante Gurtung.

Dr. L. L. L.

über den kommunikativen Geist.



F. Nr. 25142



Karlsruhe 1903.

z. 59

37

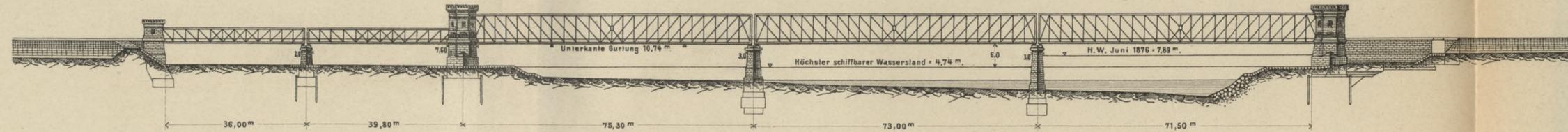
Verzeichnis der Brückenzeichnungen.

Die mit * bezeichneten Brücken waren in der Sammlung 1901/02 noch nicht enthalten.

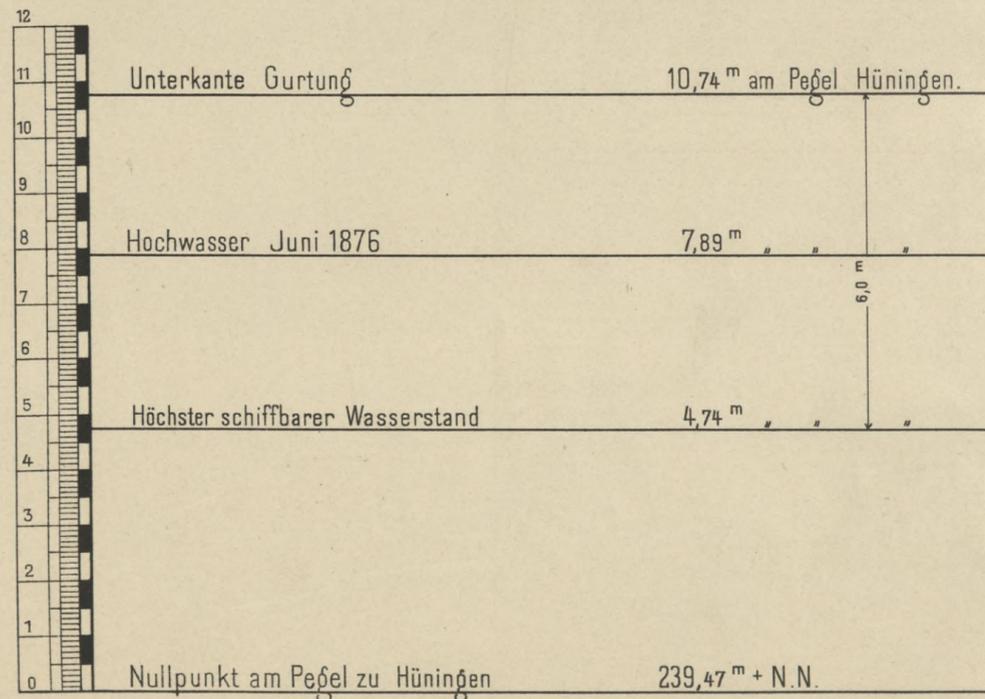
O.-Z.	B r ü c k e	Erbaut
1.	Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Neue Maas bei Rotterdam	1870—1876 <small>und</small> 1874—1878
2.	Eisenbahnbrücke über den Leck bei Culemborg	1863—1868
3.	Eisenbahnbrücke über den Niederrhein bei Rhenen	1879—1883
4.	Eisenbahnbrücke über den Niederrhein bei Oosterbeek	1875—1879
5.	Eisenbahnbrücke über die untere Merwede bei Baanhoek	1880—1885
6.	Eisenbahnbrücke über die Waal bei Zalt-Bommel	1865—1869
7.	Eisenbahnbrücke über die Waal bei Nymwegen	1875—1879
8.	Eisenbahnbrücke bei Wesel	1872—1875
* 9.	Eisenbahnbrücke bei Haus Knipp	1910—1912
* 10.	Straßenbrücke bei Ruhrort-Homberg	1905—1907
11.	Eisenbahnbrücke bei Duisburg-Hochfeld	1871—1873
12.	Straßenbrücke bei Düsseldorf	1896—1898
* 13.	Erste Eisenbahnbrücke bei Hamm (oberhalb Düsseldorf) umgebaut 1911—1912 (in der Sammlung von 1901/02: Eisenbahnbrücke oberhalb Düsseldorf)	1868—1870
* 14.	Zweite Eisenbahnbrücke bei Hamm (oberhalb Düsseldorf)	1909—1912
* 15.	Hohenzollernbrücke (Straßen- und Eisenbahnbrücke) bei Cöln	1907—1911
* 16.	Zweite feste Straßenbrücke über den Rhein bei Cöln (Ersatz Schiffbrücke)	1913—1915
* 17.	Südliche Eisenbahnbrücke bei Cöln	1907—1910
18.	Straßenbrücke bei Bonn	1896—1898
19.	Eisenbahnbrücke bei Coblenz	1862—1864
20.	Eisenbahnbrücke bei Horchheim	1875—1878
* 21.	Eisenbahnbrücke bei Rüdeshheim	1913—1915
* 22.	Eisenbahnbrücke unterhalb Mainz, Kaiserbrücke	1901—1904
23.	Straßenbrücke bei Mainz	1882—1885
* 24.	Eisenbahnbrücke bei Mainz nach Erneuerung des Überbaues (1910—1912)	1860—1862
25.	Eisenbahnbrücke bei Worms	1898—1900
26.	Straßenbrücke bei Worms	1897—1900
27.	Eisenbahn- und Straßenbrücke bei Mannheim-Ludwigshafen	1865—1867
28.	Eisenbahnbrücke bei Germersheim	1874—1877
29.	Eisenbahnbrücke bei Roppenheim	1893—1895
30.	Eisenbahn- und Straßenbrücke bei Kehl-Straßburg	1858—1861 1895—1897
31.	Eisenbahnbrücke bei Breisach	1875—1877
32.	Eisenbahnbrücke bei Neuenburg	1876—1877
33.	Eisenbahnbrücke bei Hüningen	1875—1877

Eisenbahnbrücke bei Hüningen.

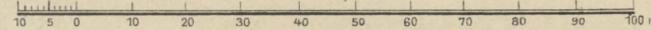
Erbaut 1875 bis 1877.



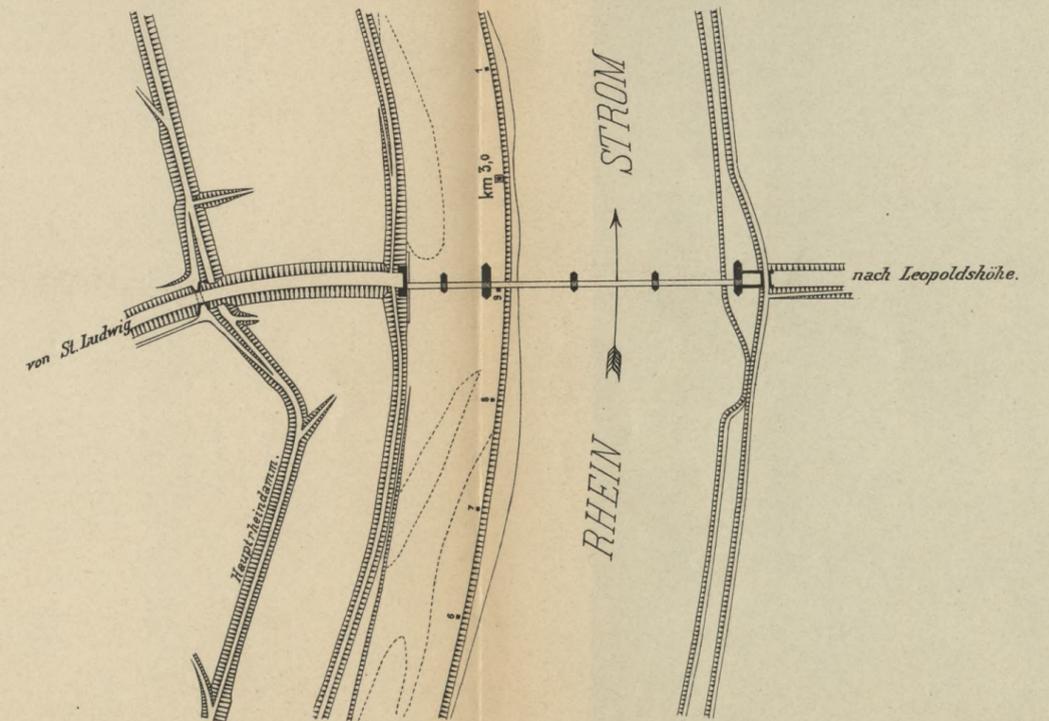
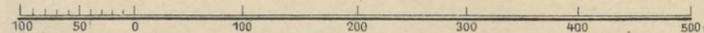
Pegel bei Hüningen am linken Ufer
1390m oberhalb der Brücke.



Mafsstab für die Ansicht-1:1000.

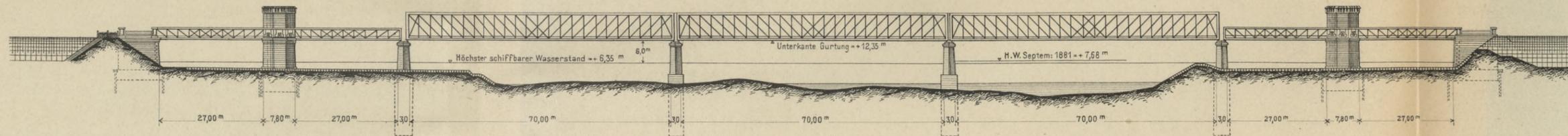


Mafsstab für den Lageplan=1:5000.

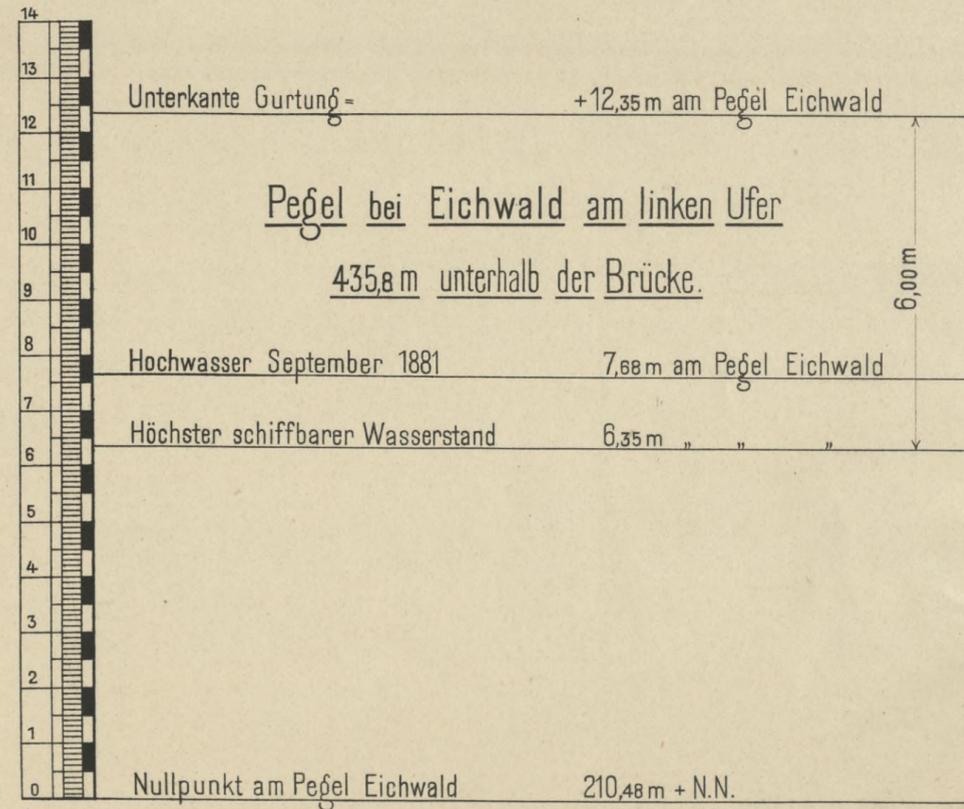


Eisenbahnbrücke bei Neuenburg.

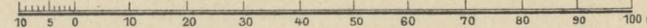
Erbaut 1876 bis 1877.



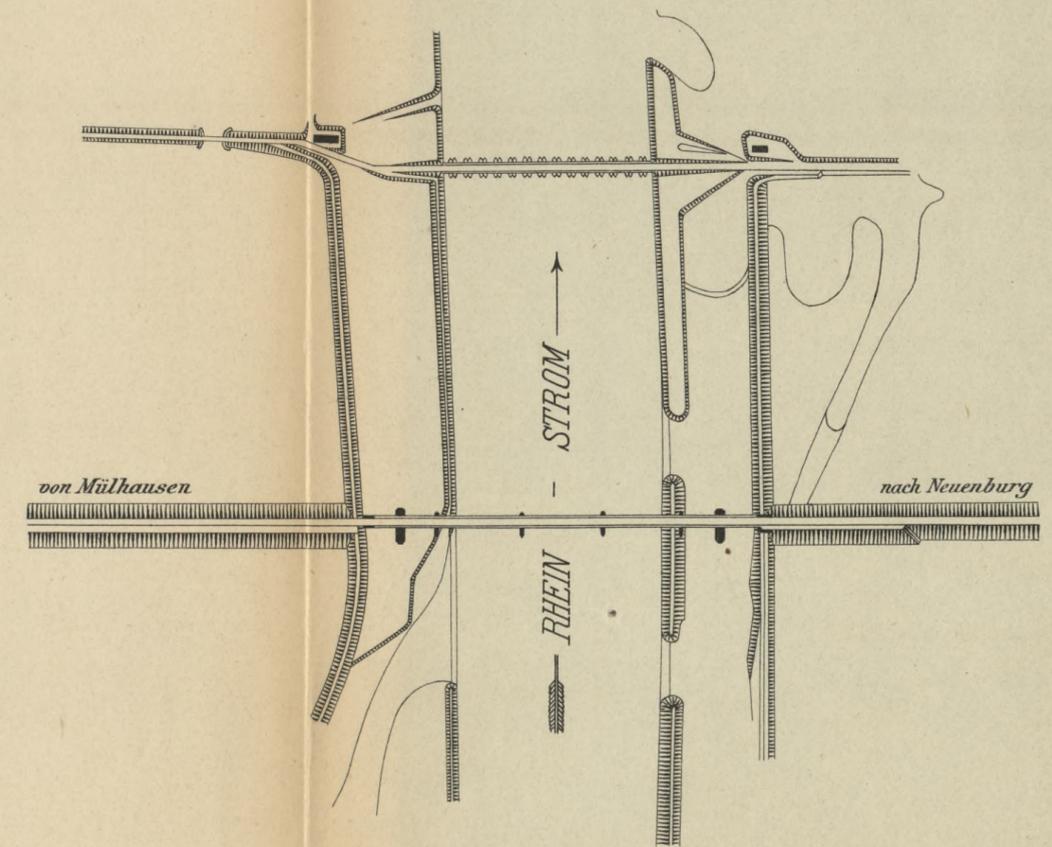
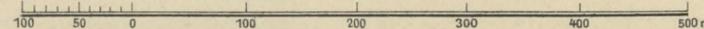
Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwerthigen Wasserstände am Neuenburger Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.



Mafsstab für die Ansicht = 1:1000.

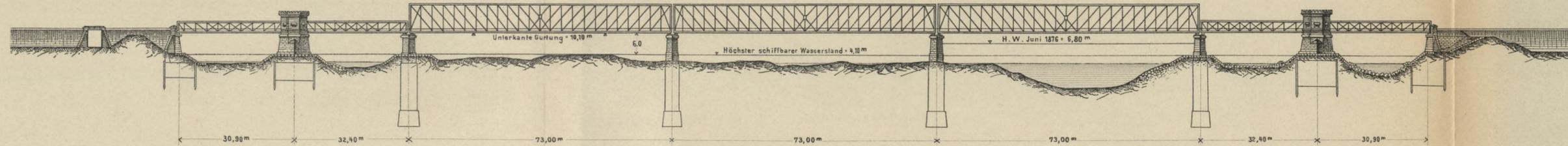


Mafsstab für den Lageplan = 1:5000.

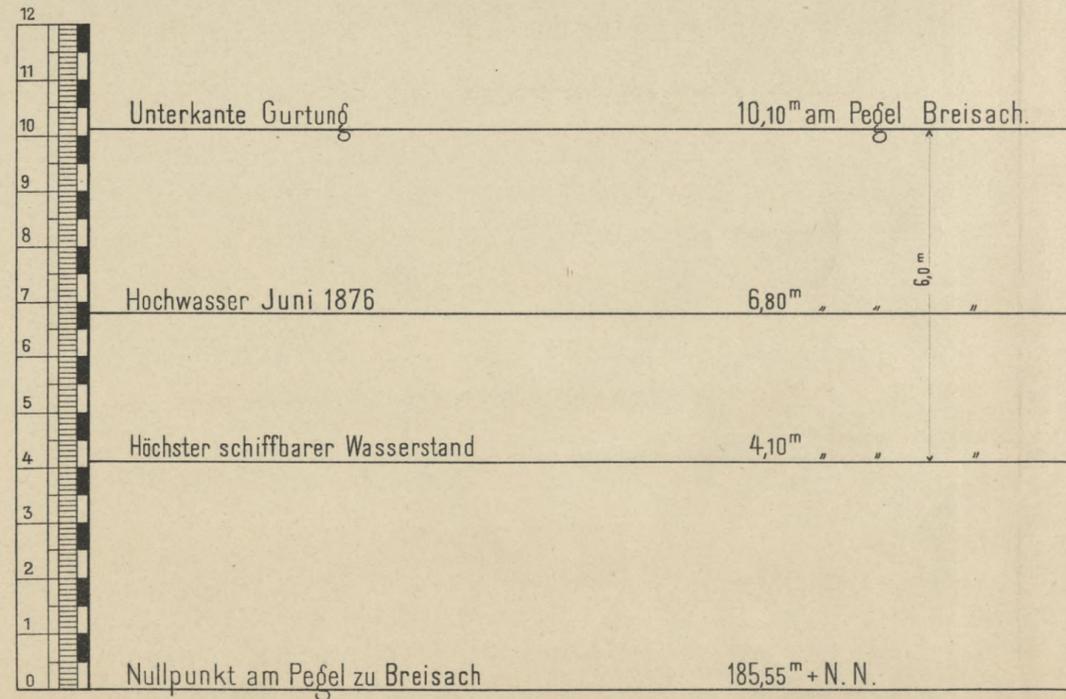


Eisenbahnbrücke bei Breisach.

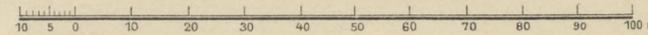
Erbaut 1875 bis 1877.



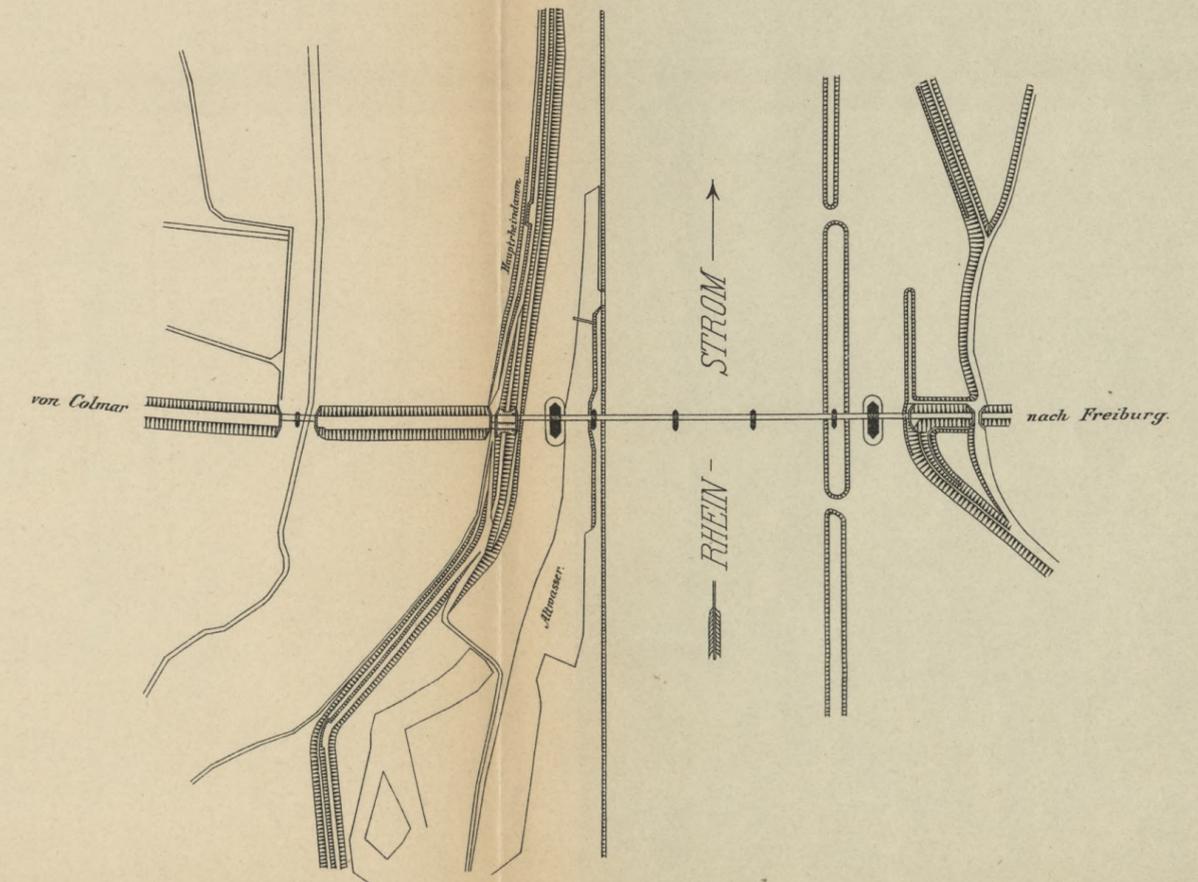
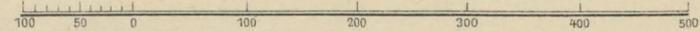
Pegel bei Breisach am linken Ufer
583 m unterhalb der Brücke.



Mafsstab für die Ansicht-1:1000.

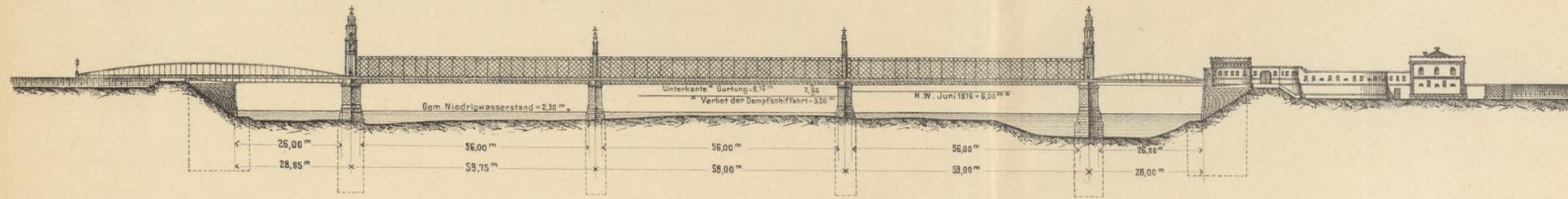


Mafsstab für den Lageplan-1:5000.

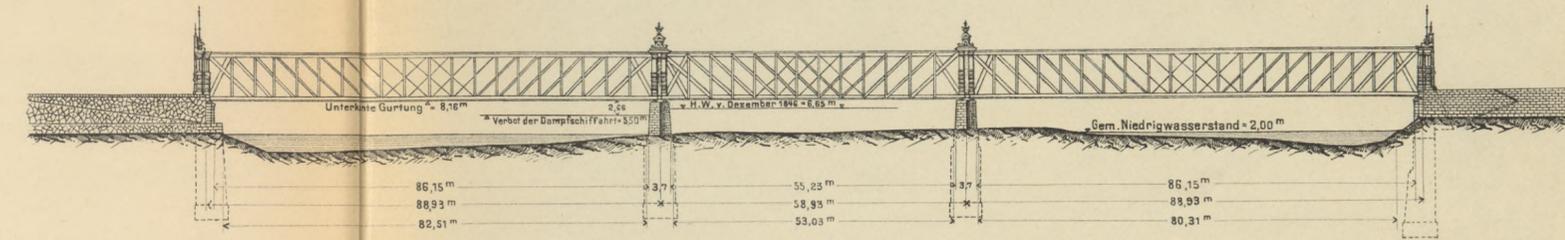


Eisenbahn- und Strafsenbrücke bei Kehl - Strafsburg.

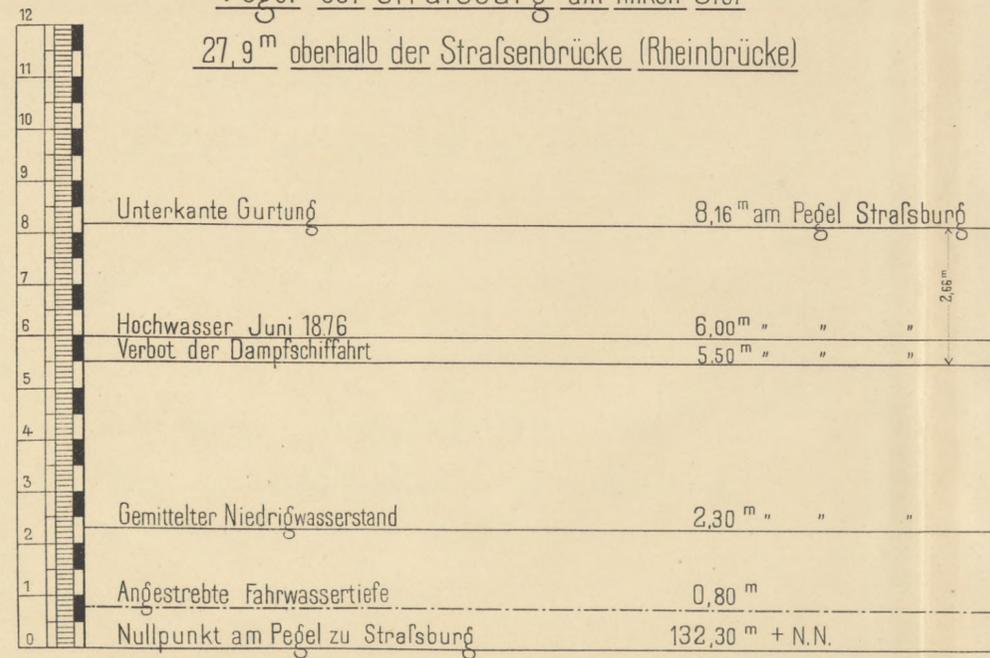
Eisenbahnbrücke,
Erbaut 1858 bis 1861.



Strafsenbrücke,
Erbaut 1895 bis 1897.

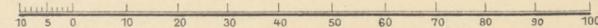


Pegel bei Strafsburg am linken Ufer
27,9 m oberhalb der Strafsenbrücke (Rheinbrücke)

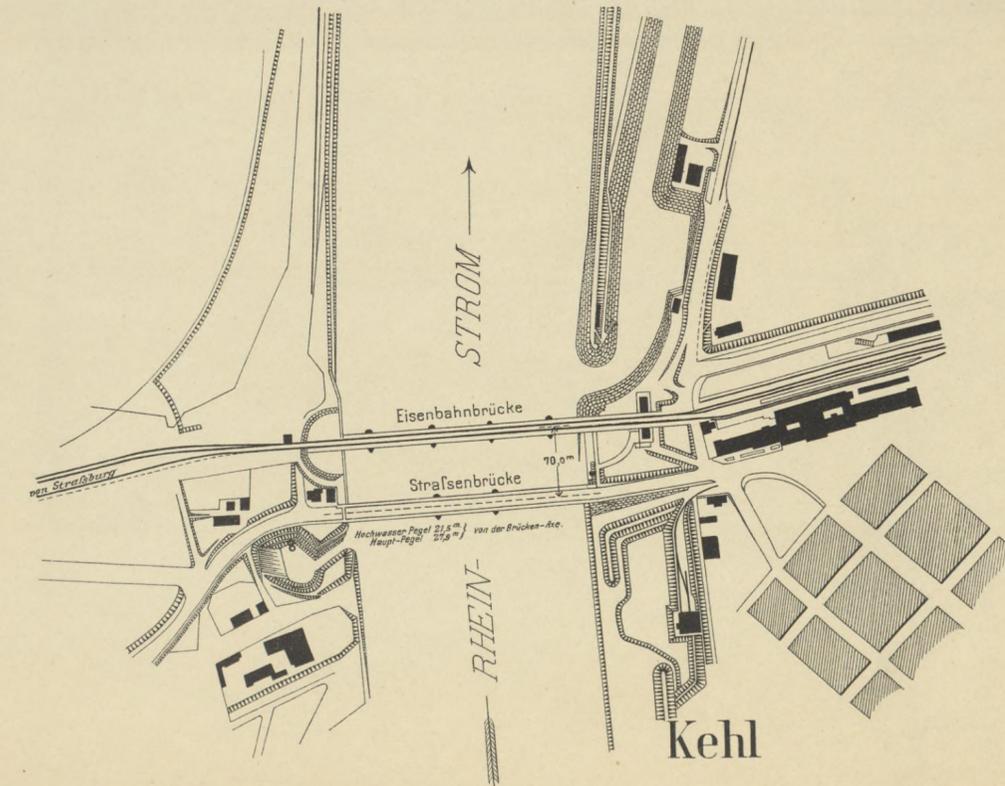
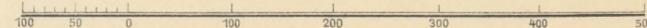


Die in den Brückenansichten eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwerthigen Wasserstände am Strafsburger Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.

Maßstab für die Ansicht - 1:1000.



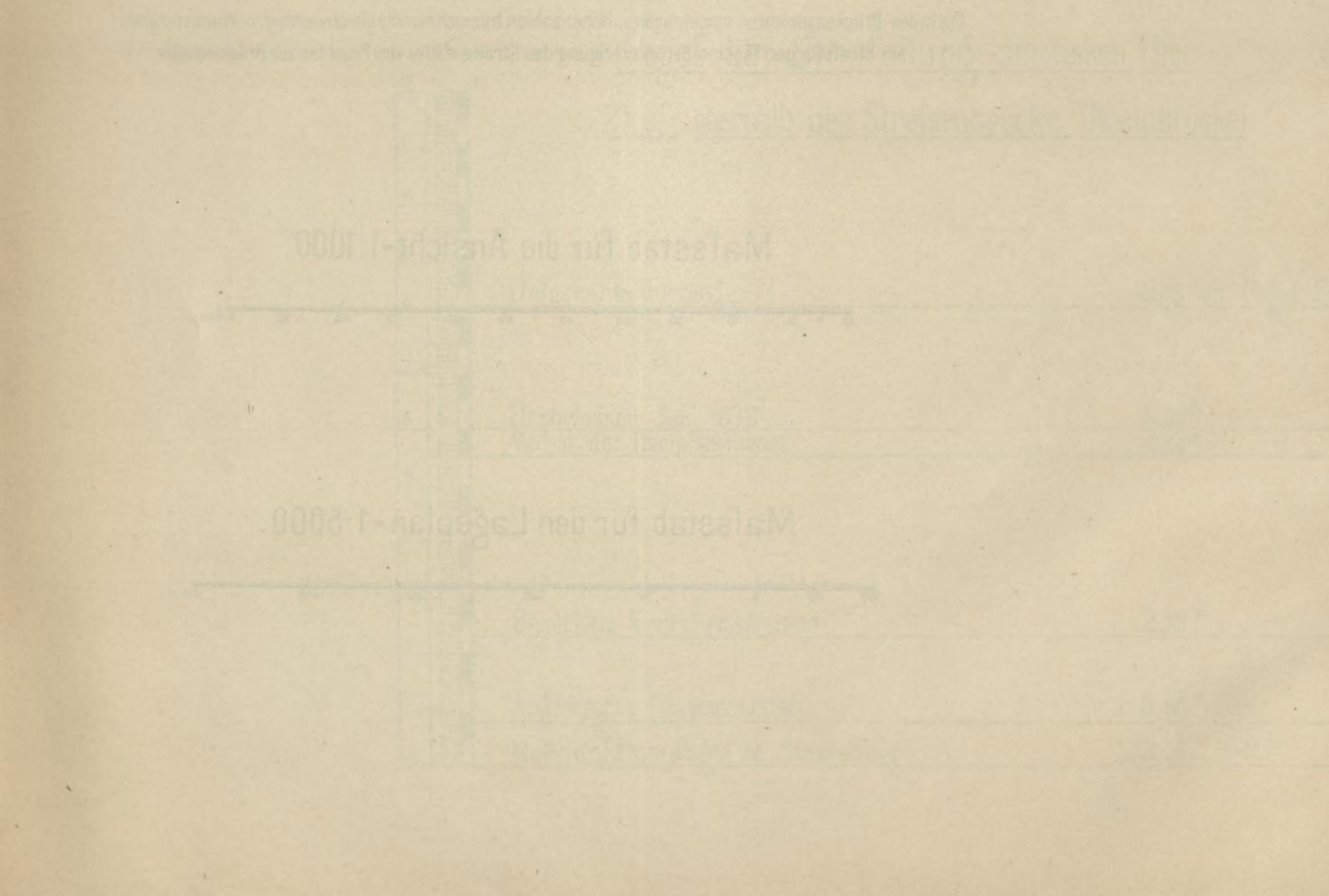
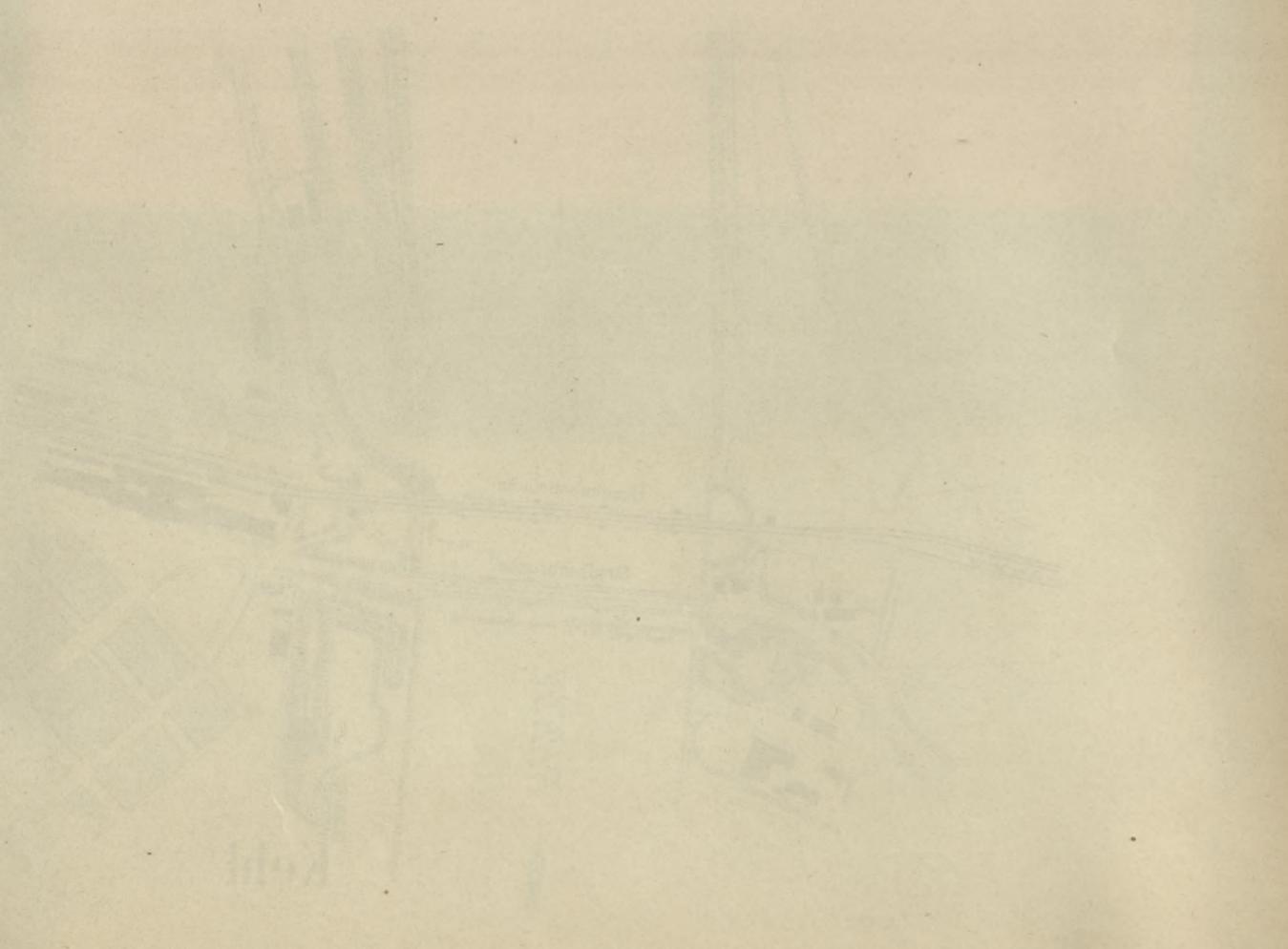
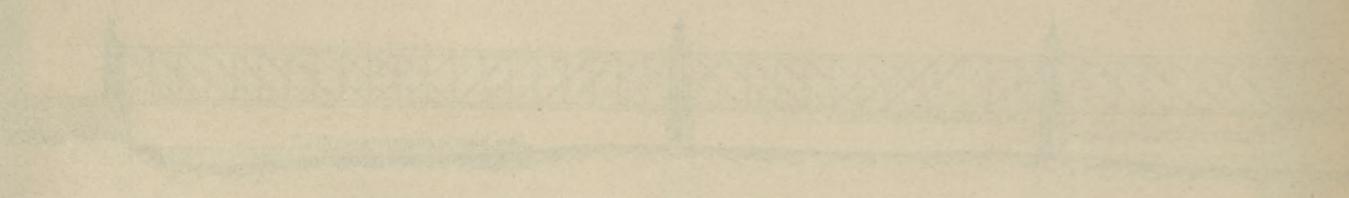
Maßstab für den Lageplan - 1:5000.



Eisenbahn- und Stralsenbrücke bei Kehl - Stralsung

Stralsenbrücke
1875

Eisenbahnbrücke
1875

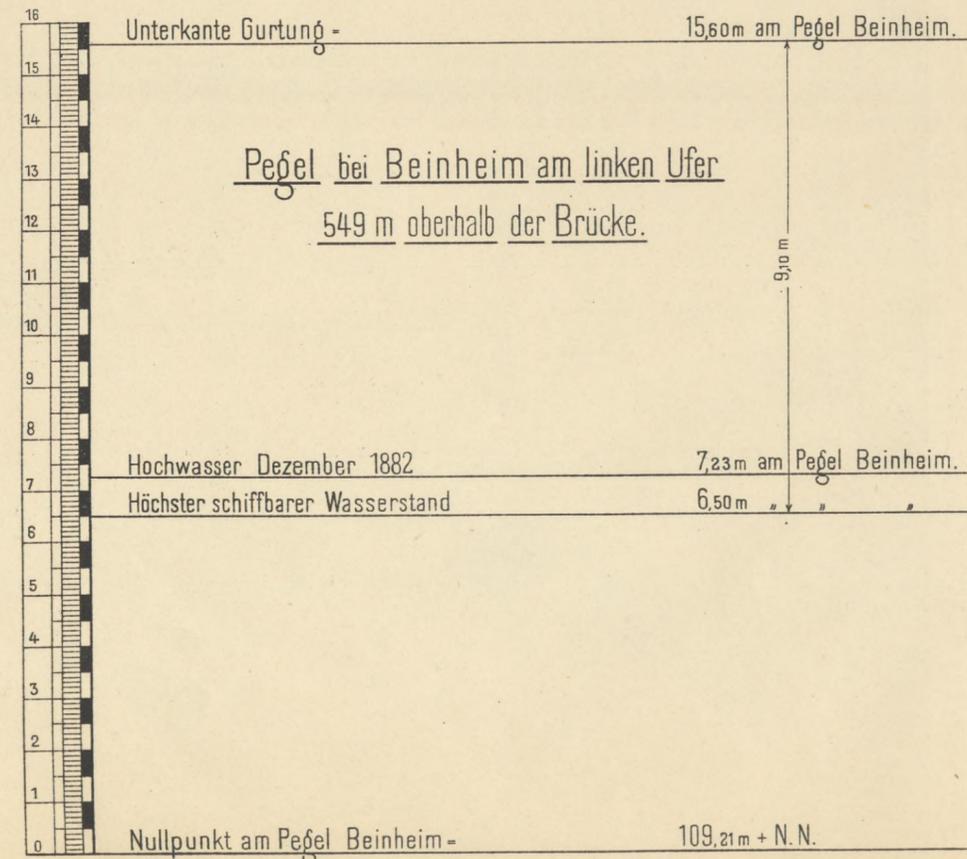
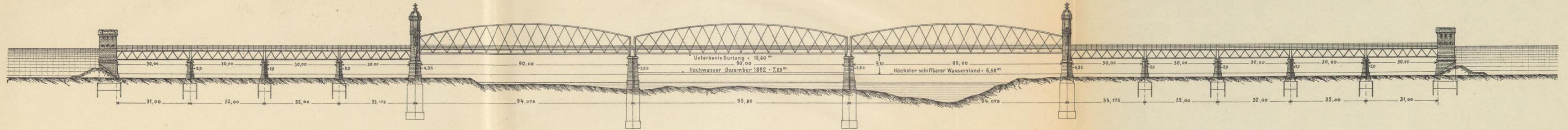


Maßstab für die Ansicht 1:1000

Maßstab für den Längsplan 1:5000

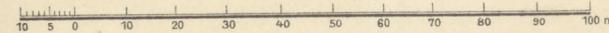
Eisenbahnbrücke bei Roppenheim.

Erbaut 1893 bis 1895.

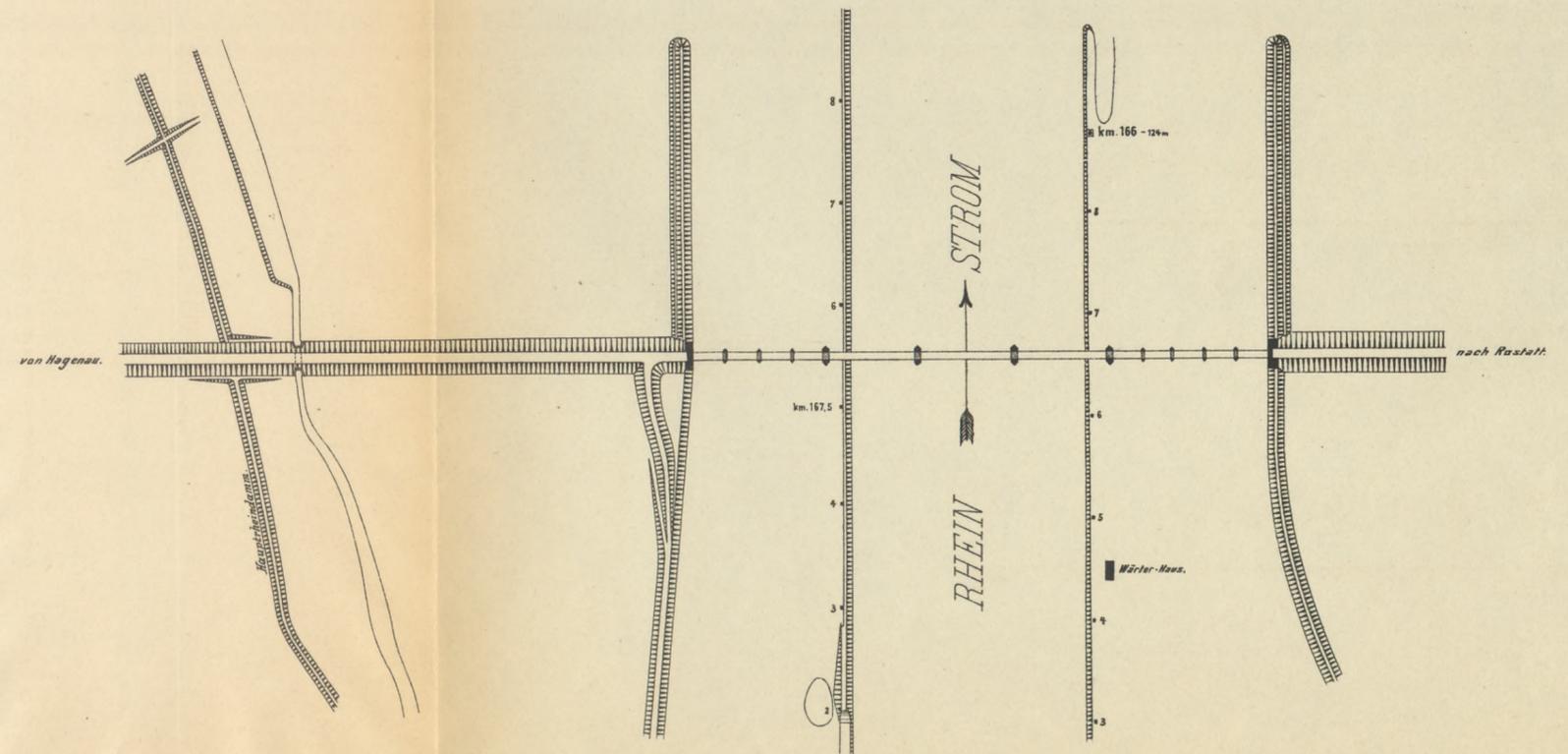
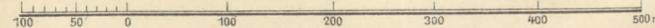


Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwerthigen Wasserstände am Beinheimer Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.

Mafsstab für die Ansicht = 1:1000.



Mafsstab für den Lageplan = 1:5000.

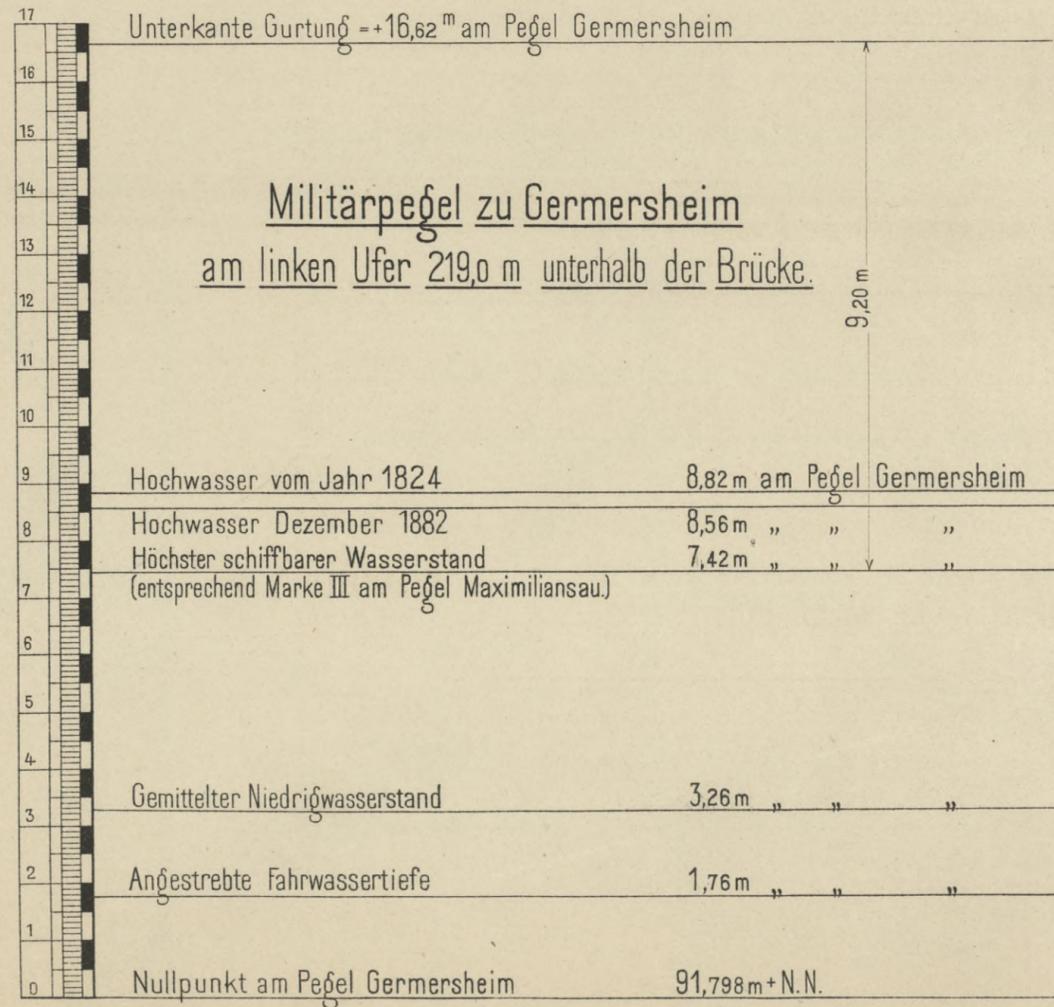


Eisenbahnbrücke bei Germersheim.

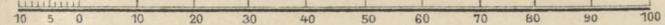
Erbaut 1874 bis 1877.



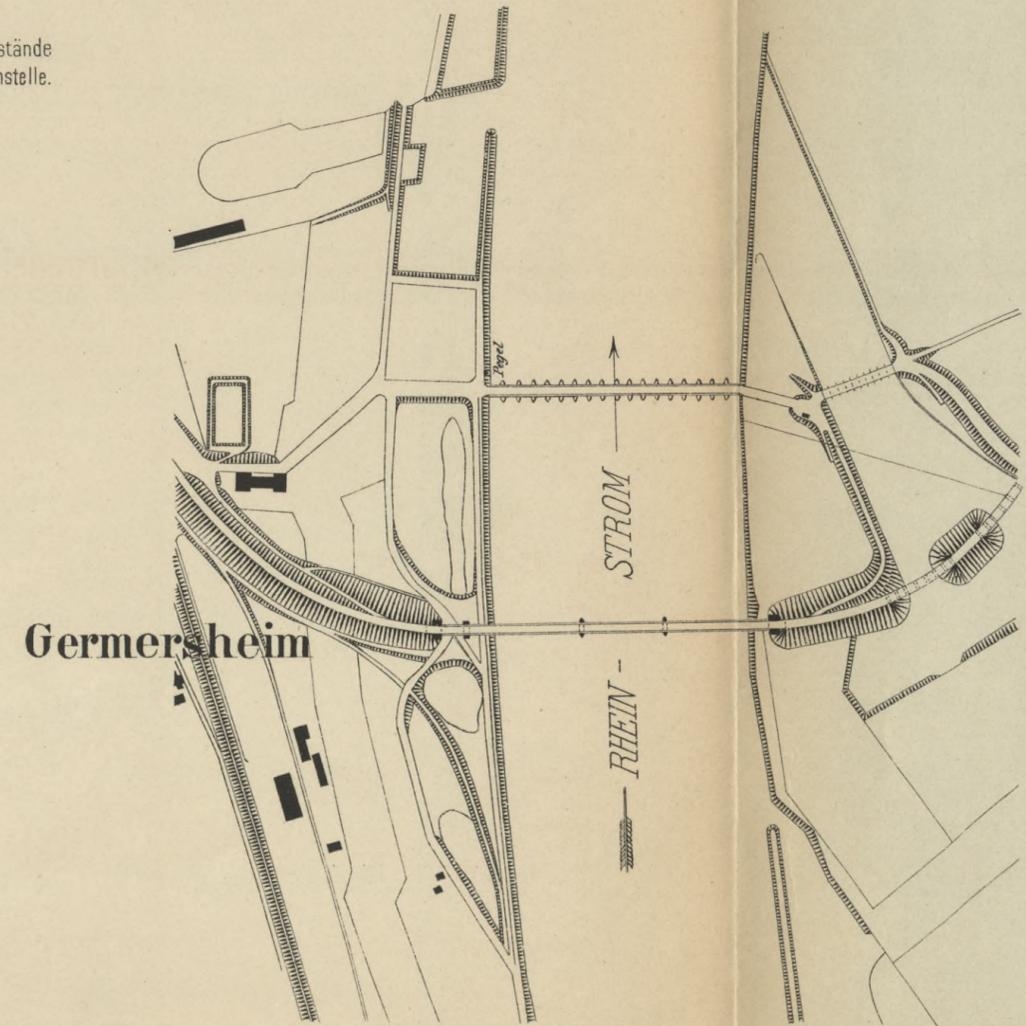
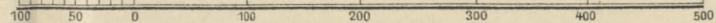
Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwerthigen Wasserstände am Germersheimer Militärpegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.



Maßstab für die Ansicht=1:1000.

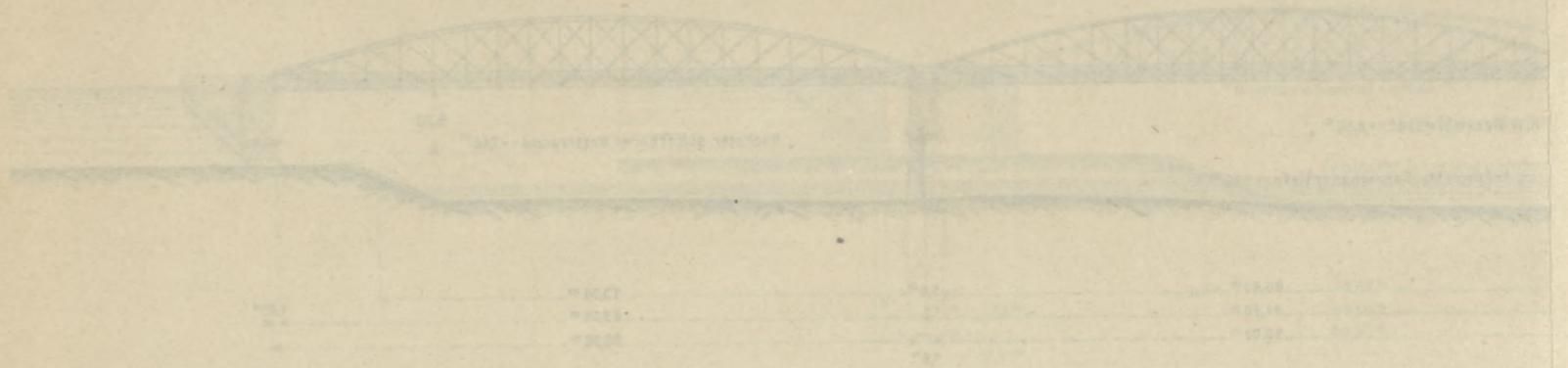


Maßstab für den Lageplan=1:5000.



Brücke bei Gertmersheim

Erbaut 1874 bis 1877

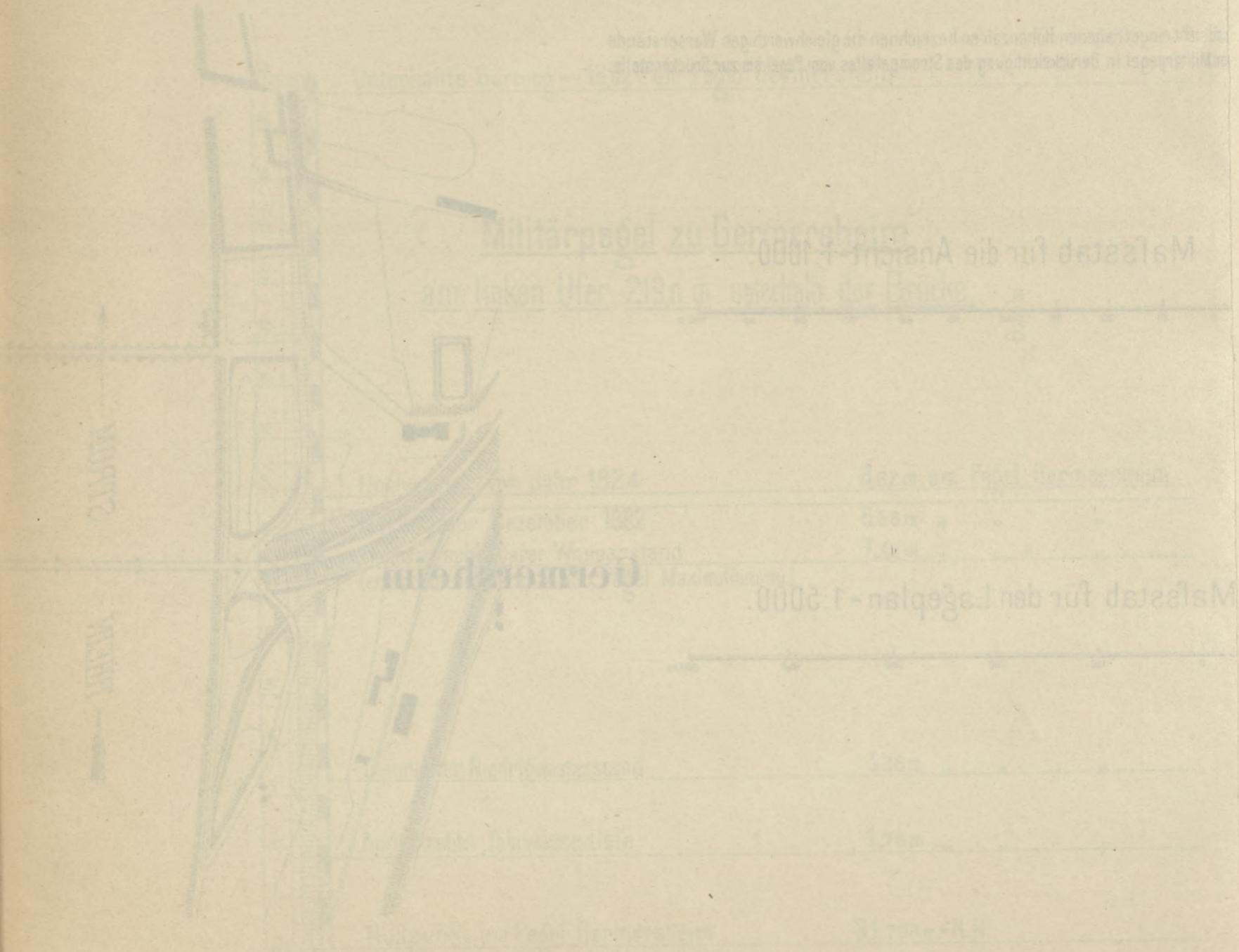


Die Brücke ist ein Bauwerk aus Eisen und Stein, das die Eisenbahnlinie über den Rhein führt. Die Pfeiler sind aus Stein, die Bögen aus Eisen. Die Brücke ist ein Beispiel für die Bauweise der 1870er Jahre.

Militärpedel zu Gertmersheim

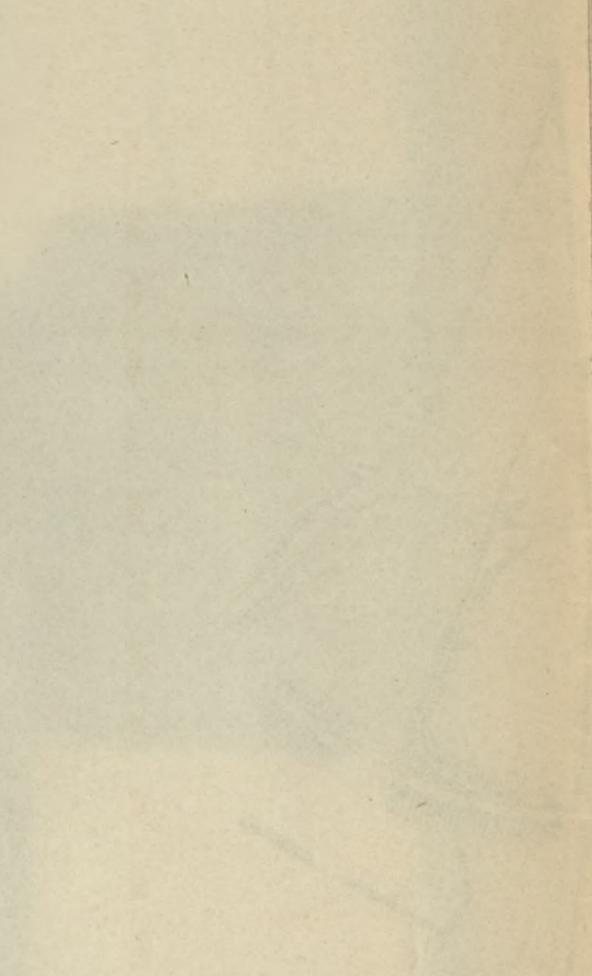
Maststab für die Ansicht 1:1000

am linken Ufer 219,0 m unterhalb der Brücke



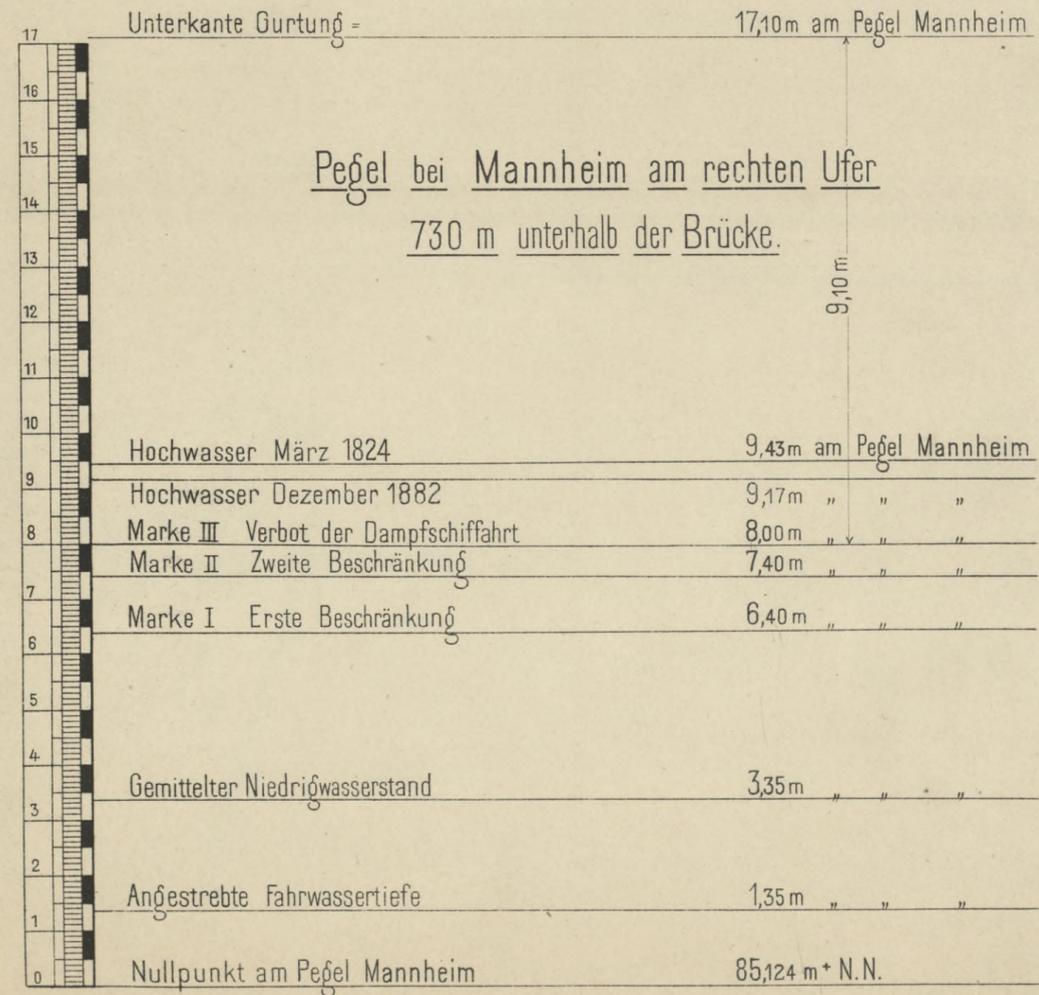
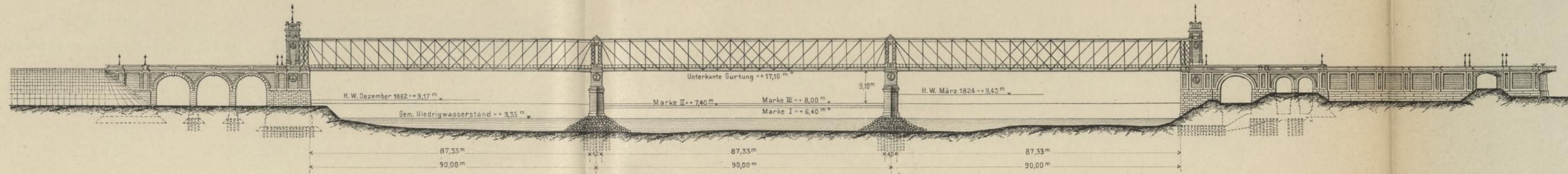
Gertmersheim

Maststab für den Lageplan 1:5000



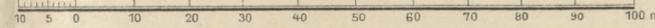
Eisenbahn- und Strafsenbrücke bei Mannheim-Ludwigshafen.

Erbaut 1865 bis 1867.

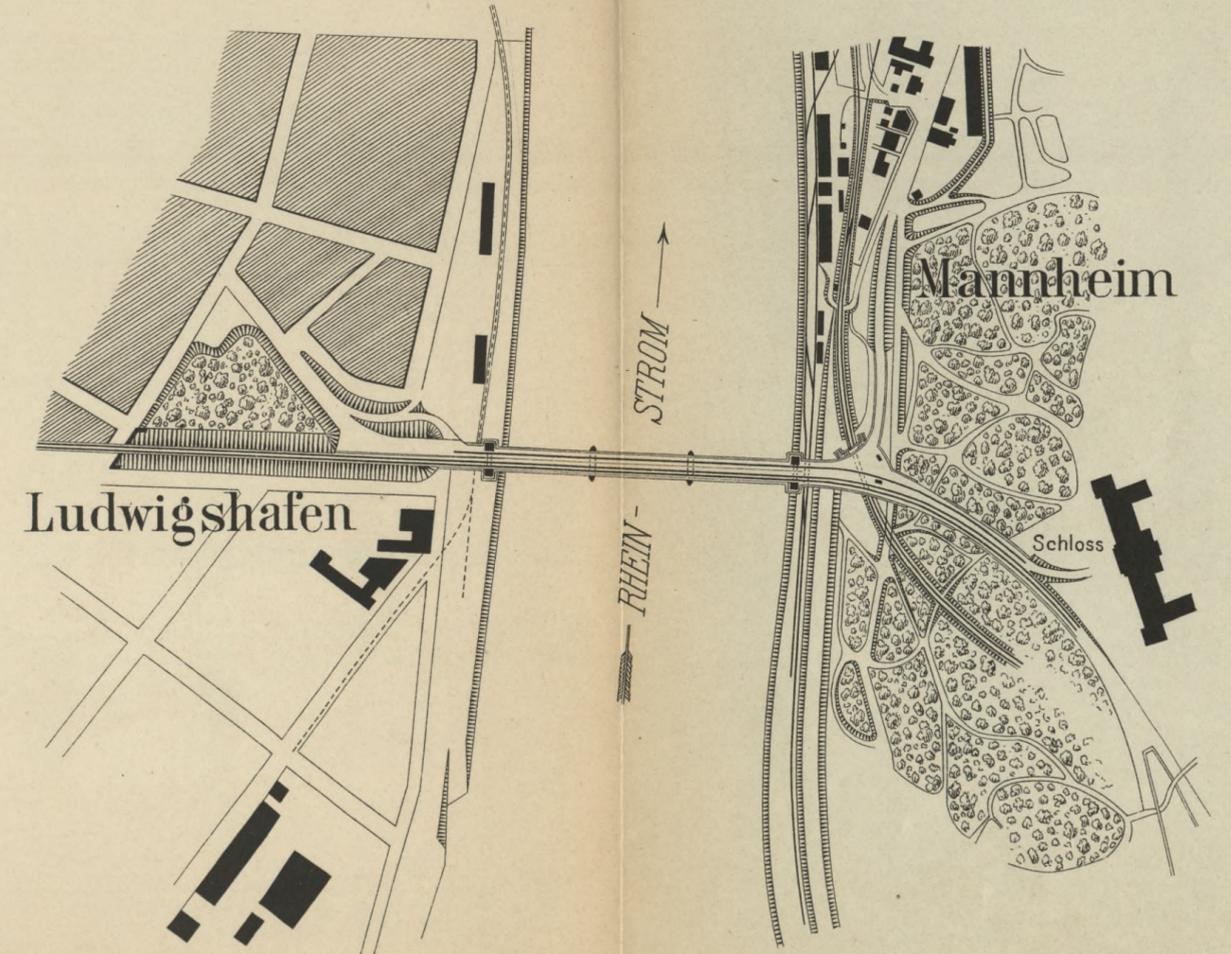
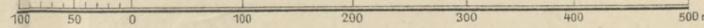


Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwerthigen Wasserstände am Mannheimer Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.

Mafsstab für die Ansicht = 1:1000.



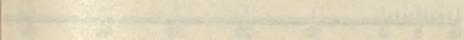
Mafsstab für den Lageplan = 1:5000.





Die in der Brückenansicht angegebenen Höhen sind
am Wormser Pegel in Berücksichtigung der

Maßstab für die A



Maßstab für den Läng



Bestimmung der Höhen der beiden Seitenöffnungen

am Pegel Worms 2,50 m in der Mittellinie

100 m

am Pegel Worms am linken Ufer

100 m

88 m am Pegel Worms

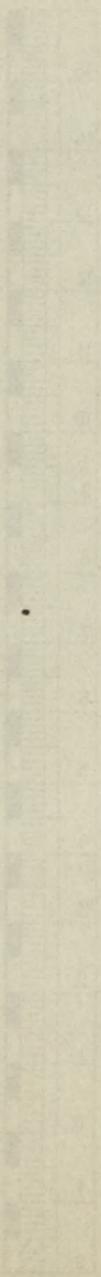
88 m

88 m am Pegel Worms

88 m

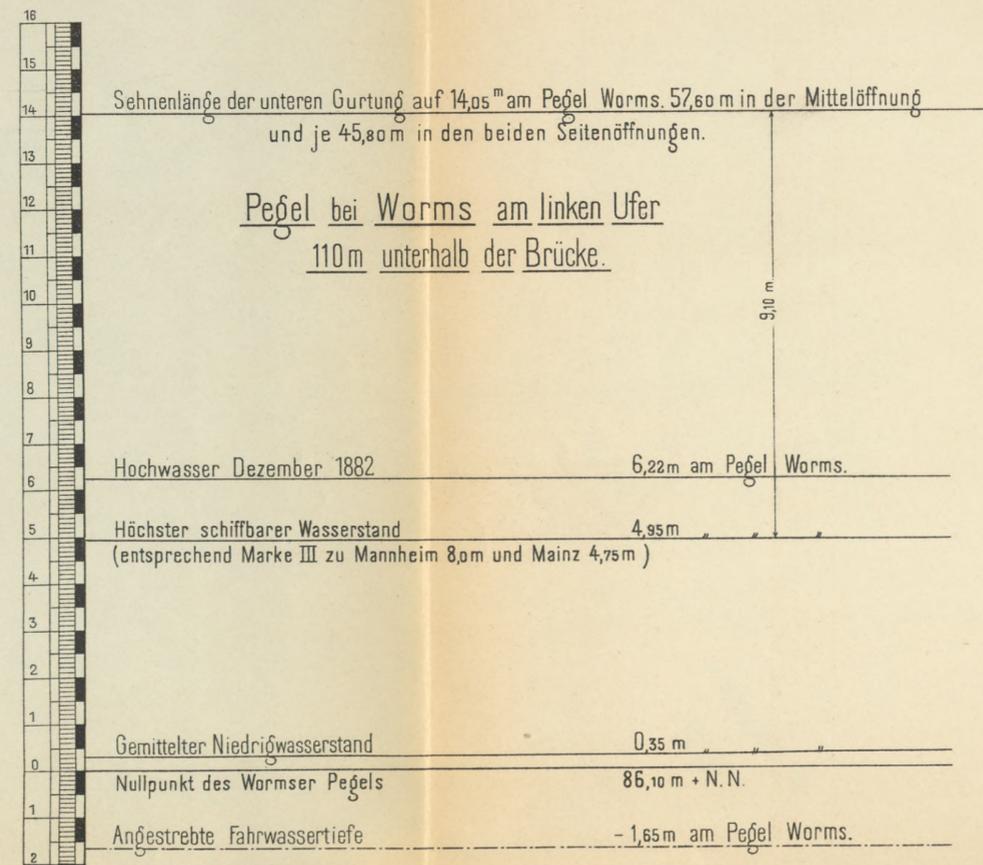
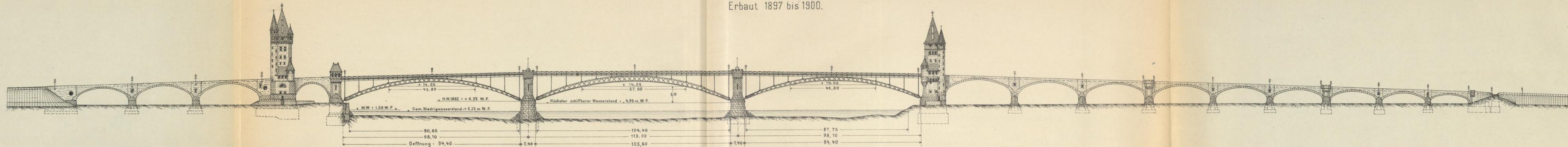
88 m am Pegel Worms

88 m am Pegel Worms



Straßenbrücke bei Worms.

Erbaut 1897 bis 1900.

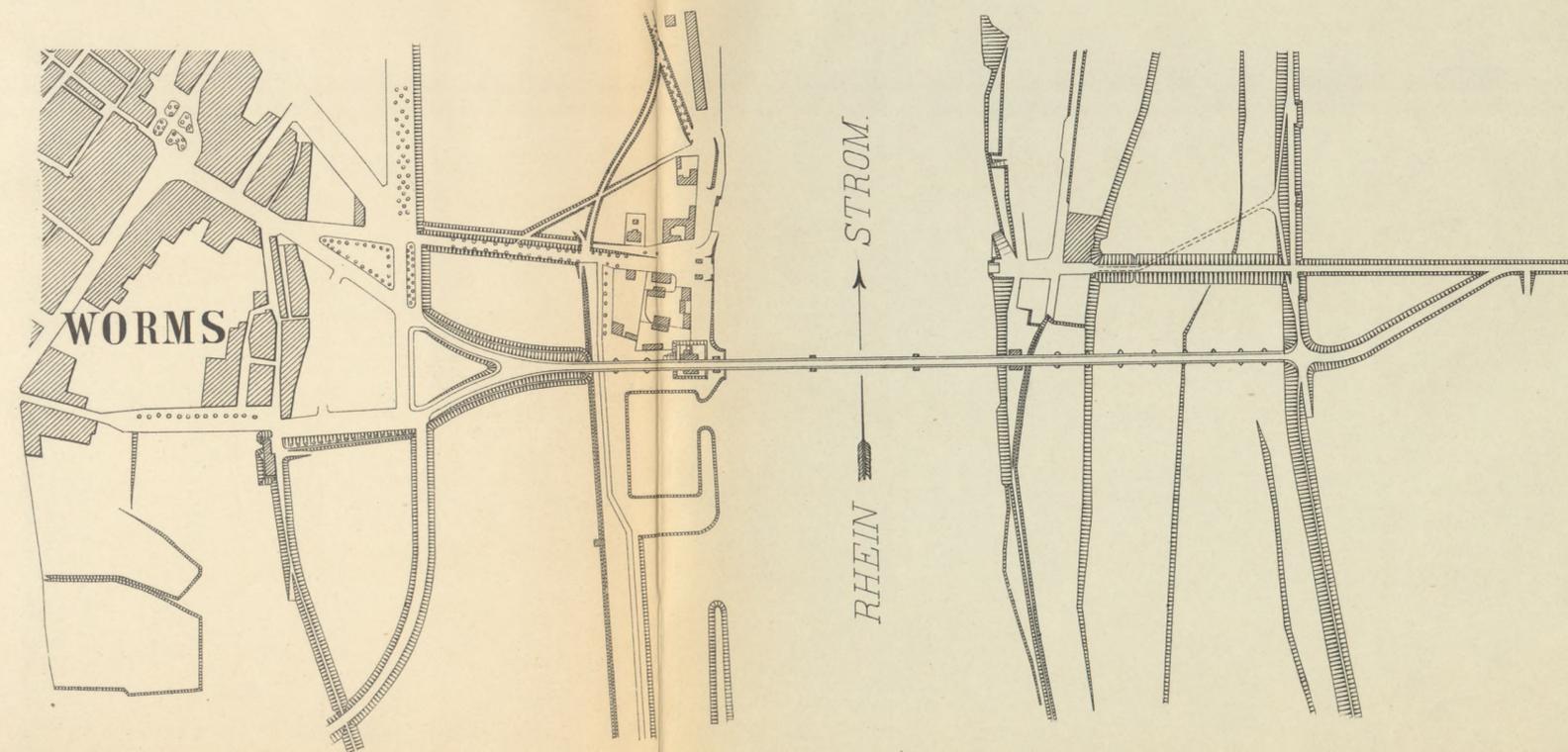
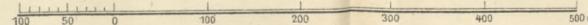


Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwertigen Wasserstände am Wormser Pegel in Berücksichtigung des Stromfalles vom Pegel bis zur Brückenstelle.

Mafsstab für die Ansicht - 1:1000.

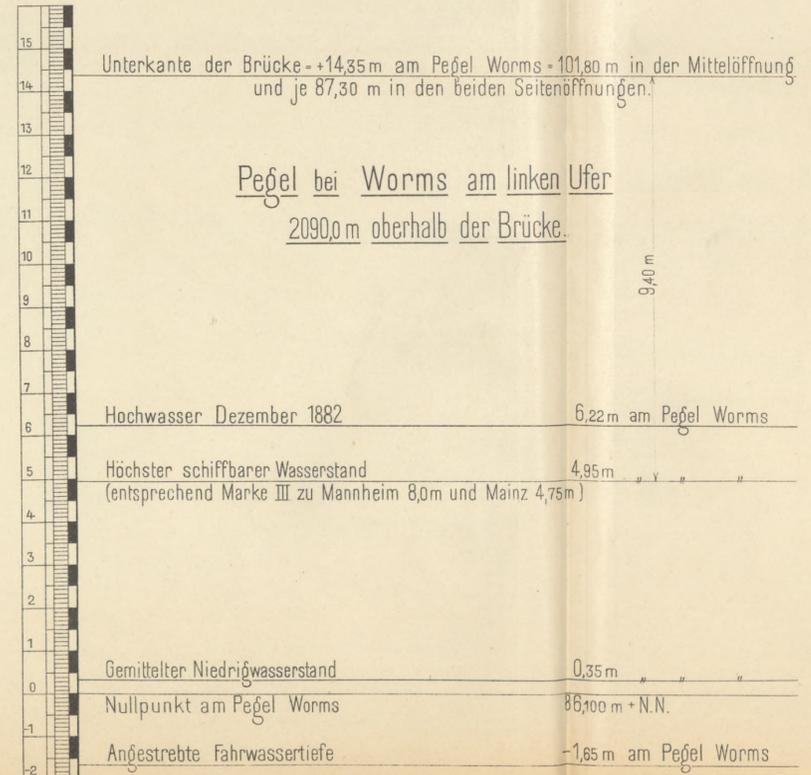
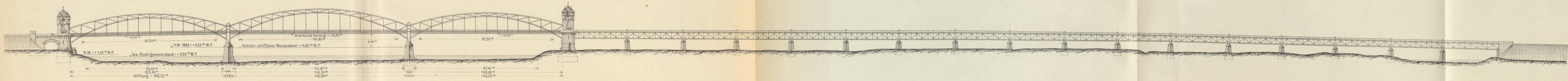


Mafsstab für den Lageplan - 1:5000.



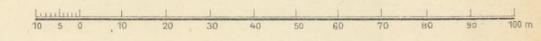
Eisenbahnbrücke bei Worms.

Erbaut 1898 bis 1900.

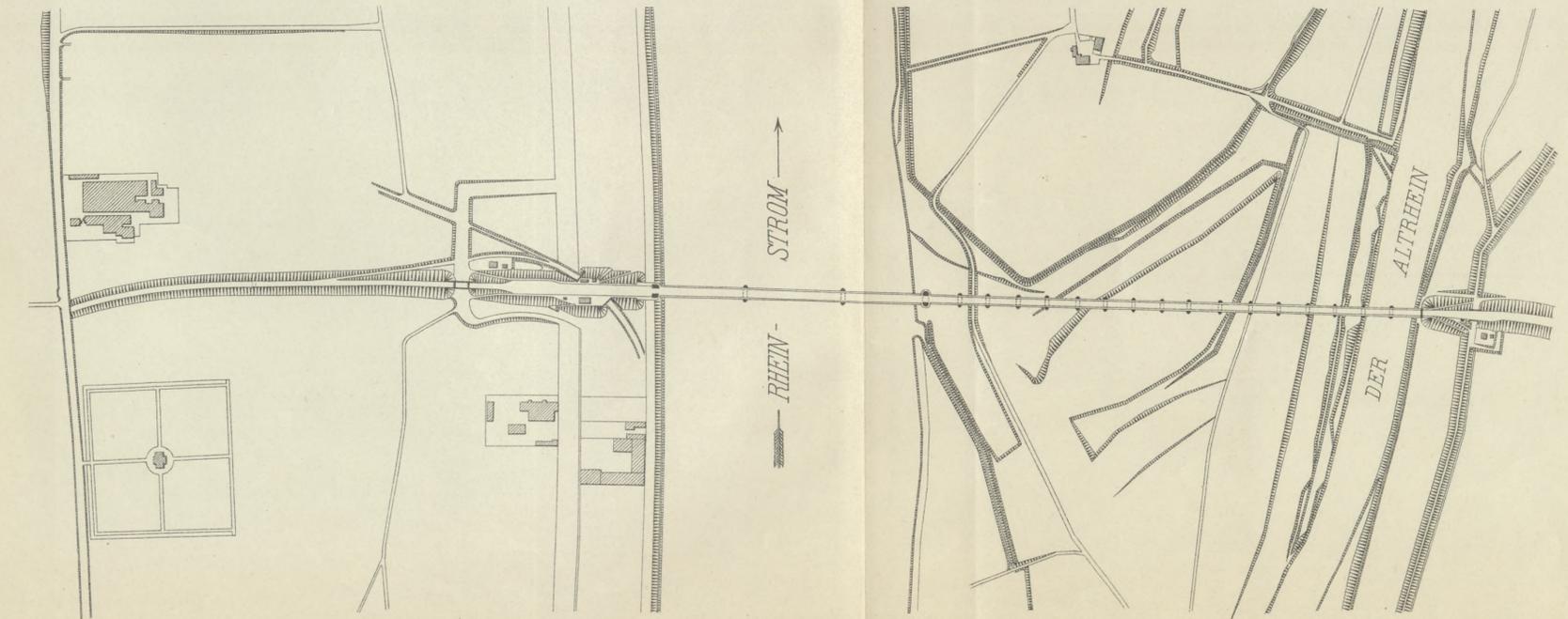
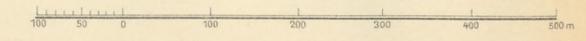


Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwertigen Wasserstände am Wormser Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.

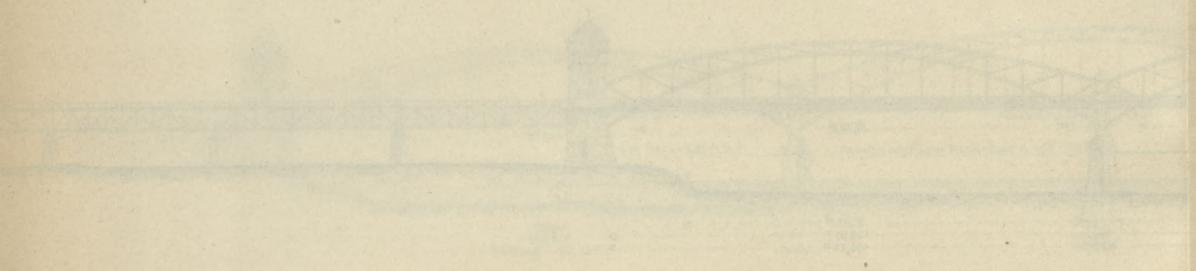
Maßstab für die Ansicht = 1:1000.



Maßstab für den Lageplan = 1:5000.



Eisenbahnbrücke bei Worms



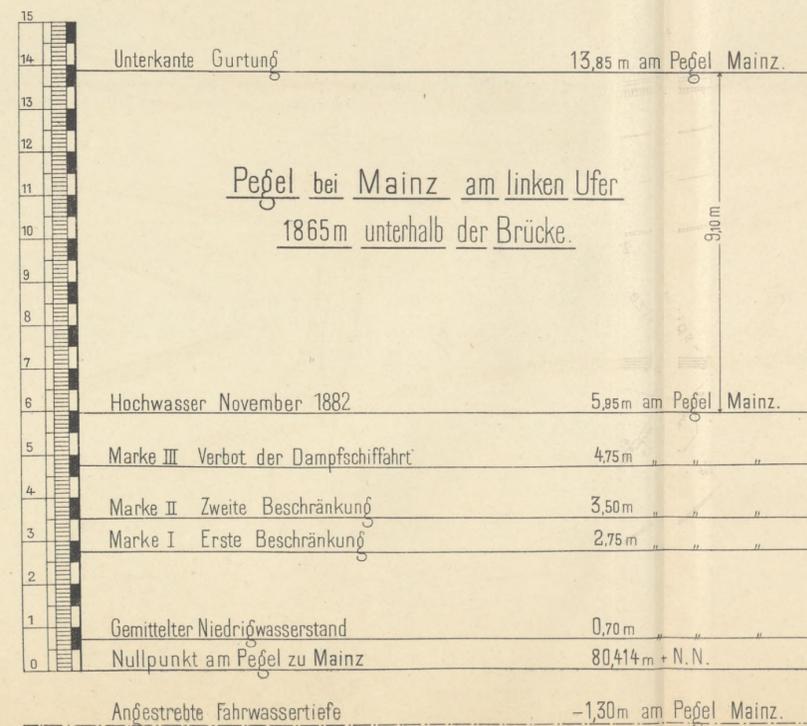
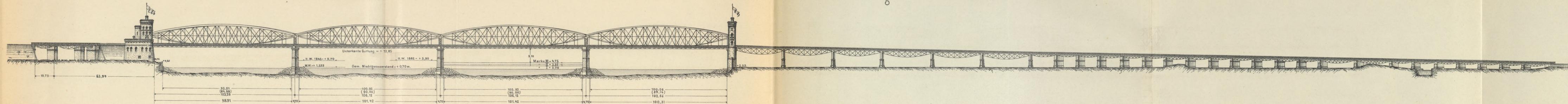
Melster für die Ansicht 1 1800

Melster für den Loggen 1 2000

Eisenbahnbrücke bei Mainz.

Erbaut 1860 bis 1862

Ansicht in der Stromrichtung.

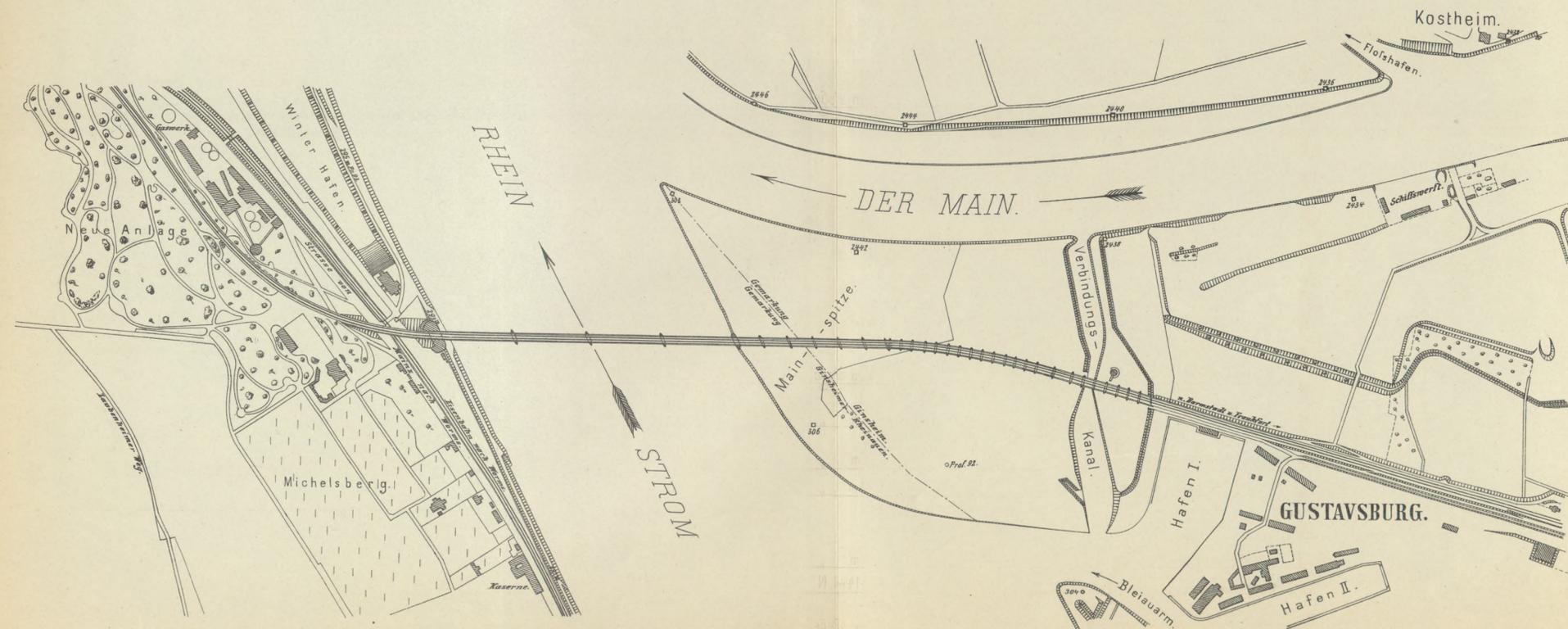


Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwertigen Wasserstände am Mainzer Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle. Die Zahlen der lichten Weiten der Brückenöffnungen senkrecht zur Stromrichtung sind eingeklammert, jene parallel zur Brückenachse sind nicht eingeklammert.

Mafsstab für die Ansicht=1:1000.

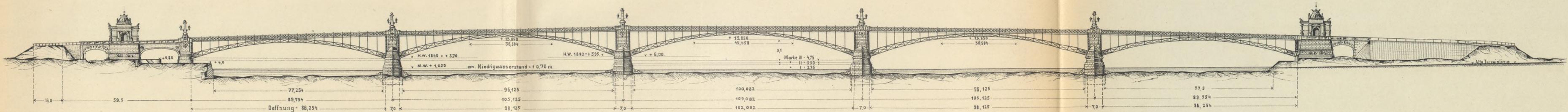


Mafsstab für den Lageplan=1:5000.



Straßenbrücke bei Mainz

Erbaut 1882 bis 1885.



Sehnenlänge der unteren Gurtung auf 13,85 m am Pegel Mainz = 45,458 m in der Mittelöffnung
36,504 m in den beiden anschliessenden Öffnungen.

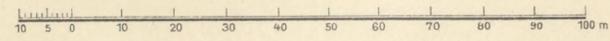
Pegel bei Mainz am linken Ufer
187,0 m oberhalb der Brücke.

6	Hochwasser November 1882	5,95 m am Pegel Mainz
5	Marke III Verbot der Dampfschiffahrt	4,75 m " " "
4	Marke II Zweite Beschränkung	3,50 m " " "
3	Marke I Erste Beschränkung	2,75 m " " "
1	Gemittelter Niedrigwasserstand	0,70 m " " "
0	Nullpunkt am Pegel zu Mainz	80,416 m + N.N.

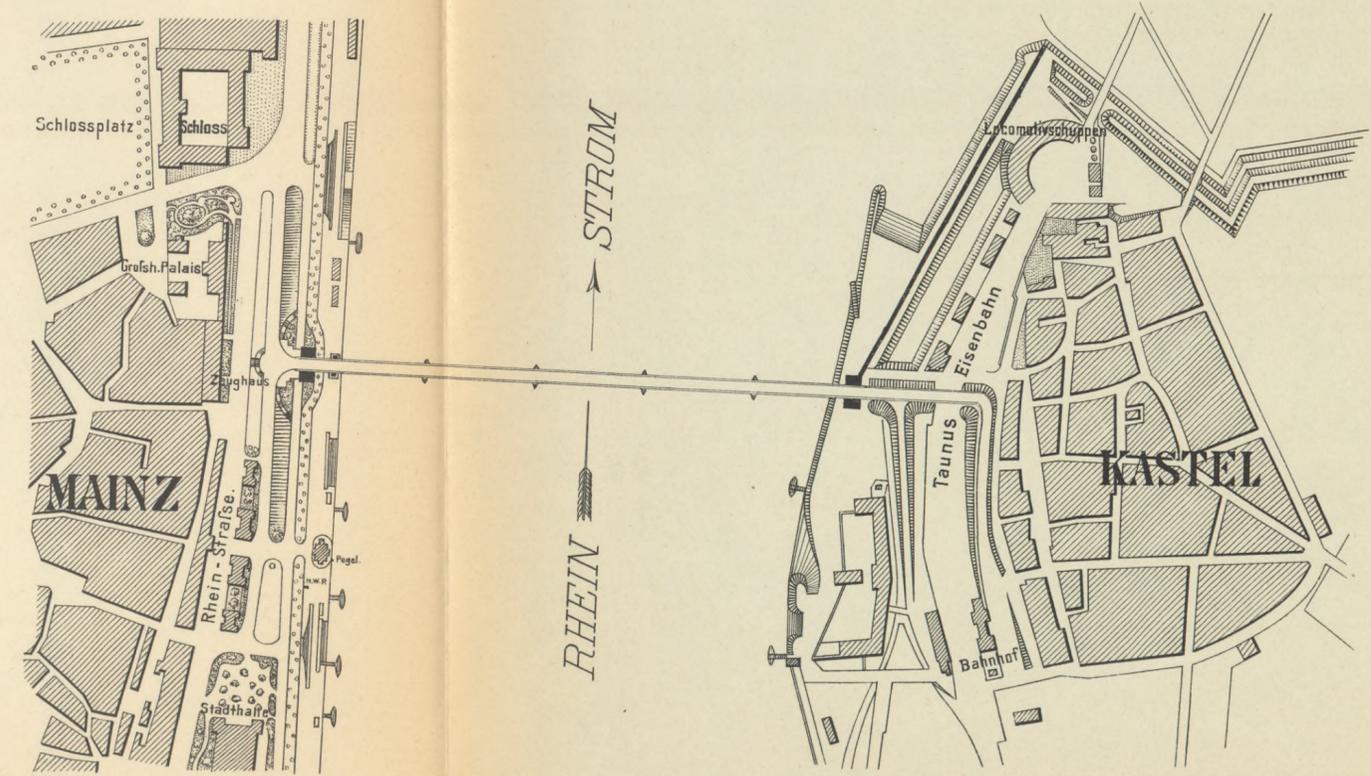
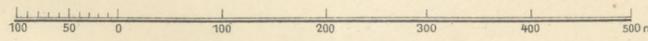
Angestrebte Fahrwassertiefe - 1,30 m am Pegel Mainz

Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwerthigen Wasserstände am Mainzer Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.

Mafsstab für die Ansicht = 1:1000.

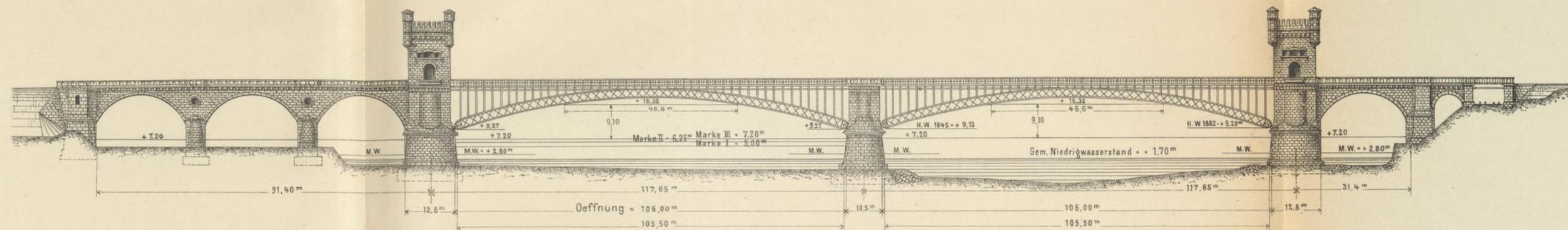


Mafsstab für den Lageplan = 1:5000.



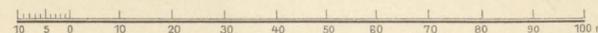
Eisenbahnbrücke bei Horchheim.

Erbaut 1875 bis 1878.

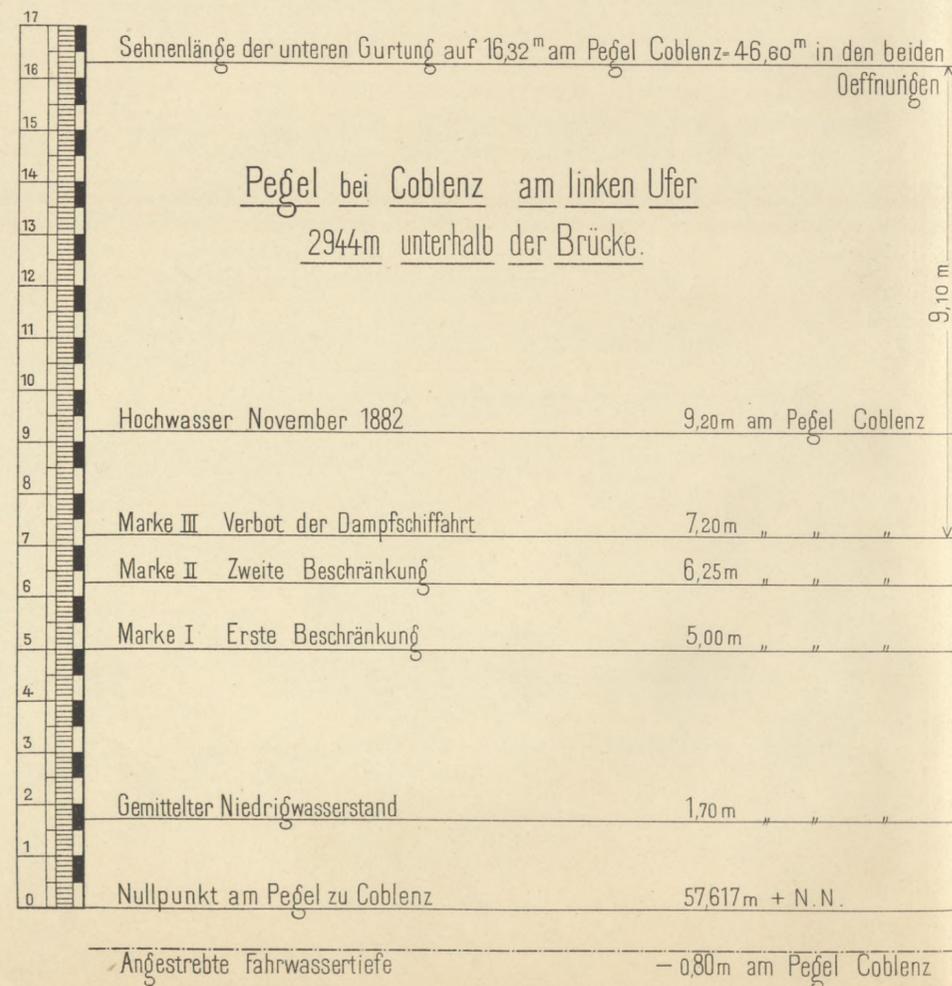
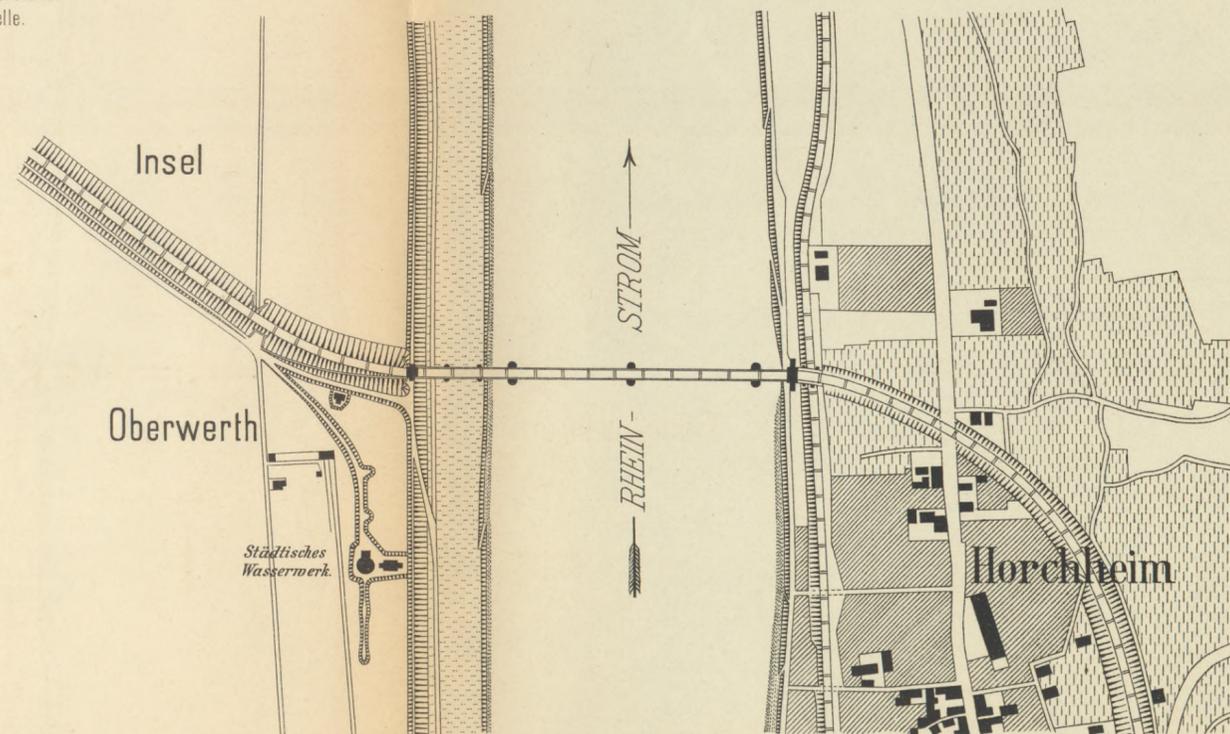
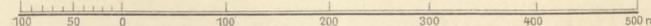


Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwertigen Wasserstände am Coblenzer Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.

Mafsstab für die Ansicht=1:1000.

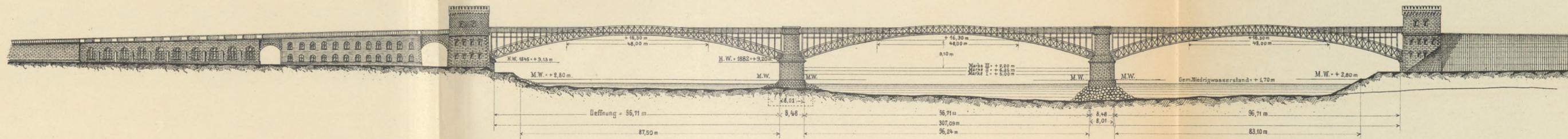


Mafsstab für den Lageplan=1:5000.



Eisenbahnbrücke bei Coblenz

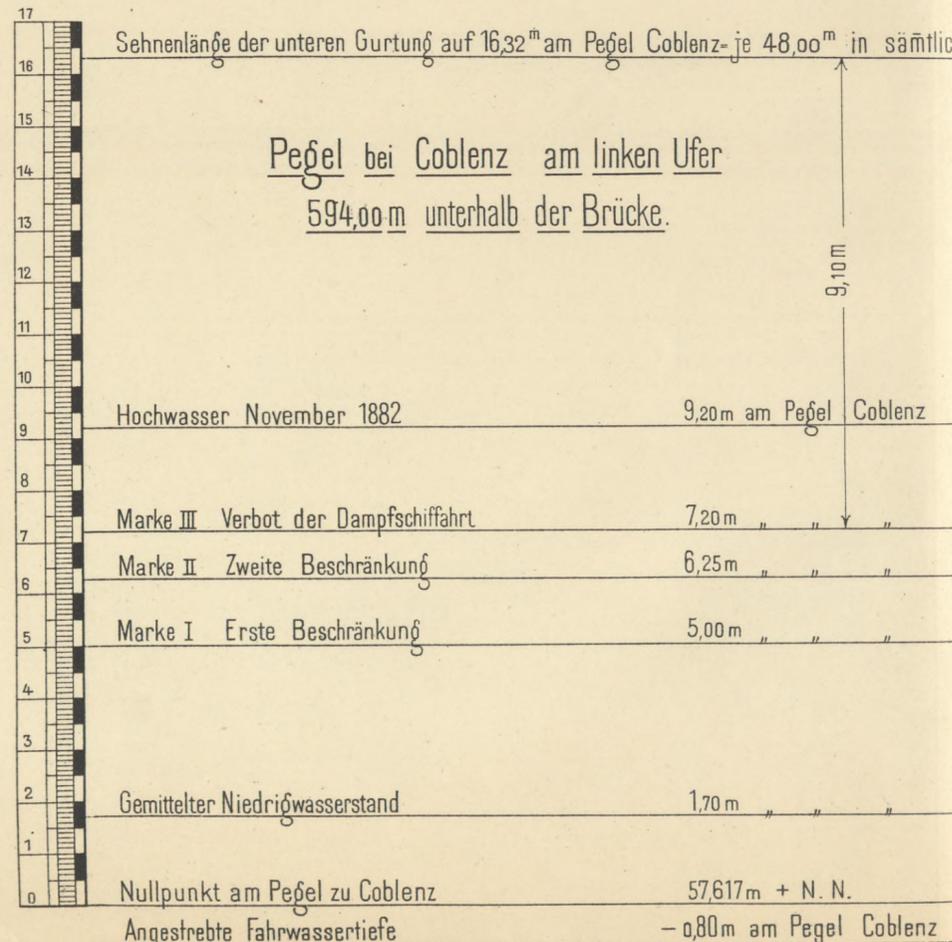
Erbaut 1862 bis 1864.



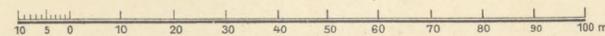
Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwerthigen Wasserstände am Coblenzer Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.

Sehnenlänge der unteren Gurtung auf 16,32^m am Pegel Coblenz- je 48,00^m in sämtlichen Öffnungen

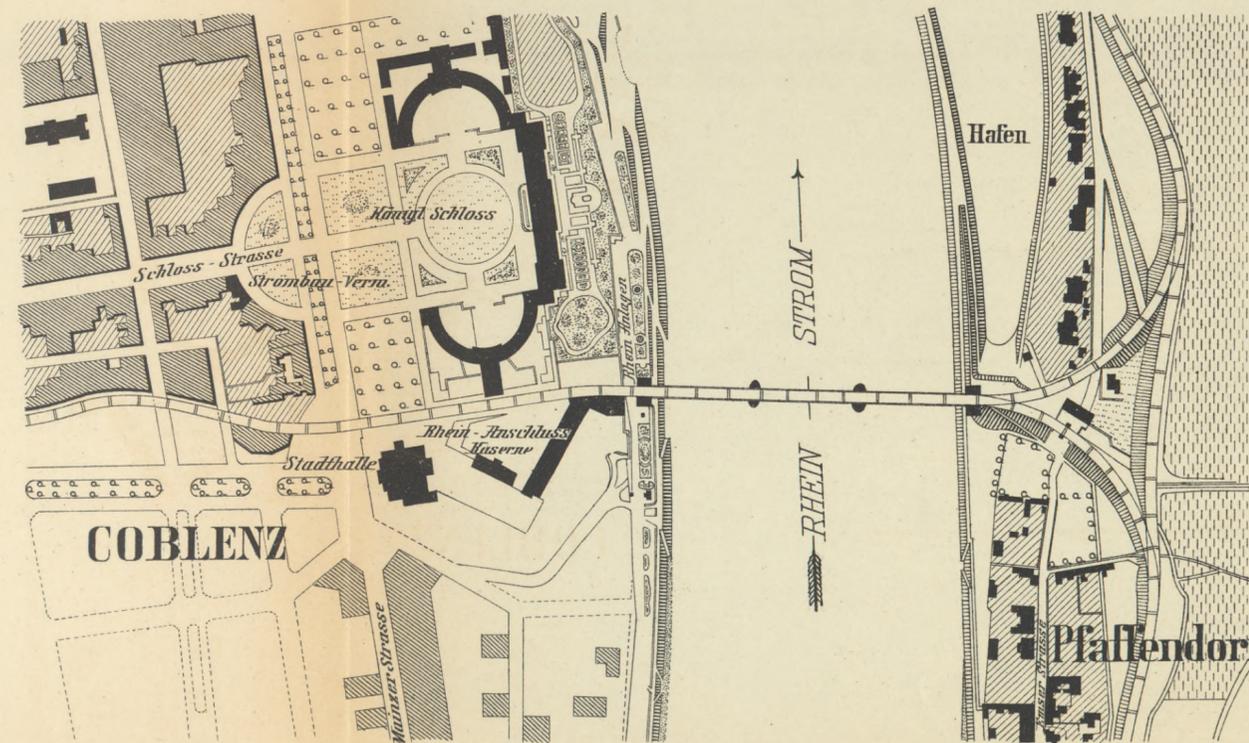
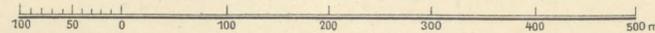
Pegel bei Coblenz am linken Ufer
594,00 m unterhalb der Brücke.



Maßstab für die Ansicht-1:1000.



Maßstab für den Lageplan-1:5000.



Eisenbahnbrücke bei Coblenz

Erbaut 1862 bis 1864



Die Eisenbahnbrücke bei Coblenz ist eine der schönsten Eisenbrücken der Welt. Sie ist ein Meisterwerk der Technik und der Kunst. Die Brücke ist ein Beispiel für die hervorragende Arbeit der Ingenieure und Architekten der Zeit.

Pegel bei Coblenz am linken Ufer

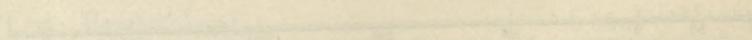
Stand im Jahre 1864

Maßstab für die Ansicht 1:1000



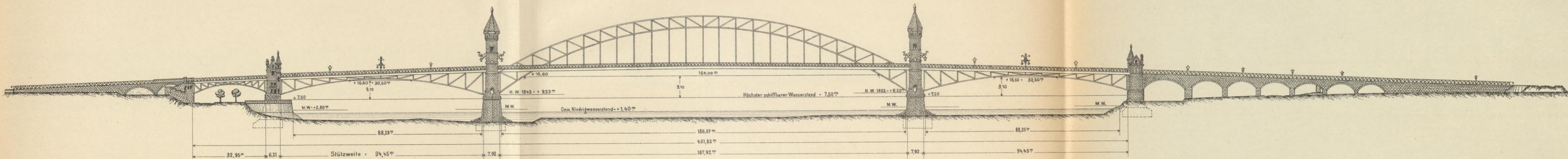
COBLENZ

Maßstab für den Längsschnitt 1:5000



Straßenbrücke bei Bonn.

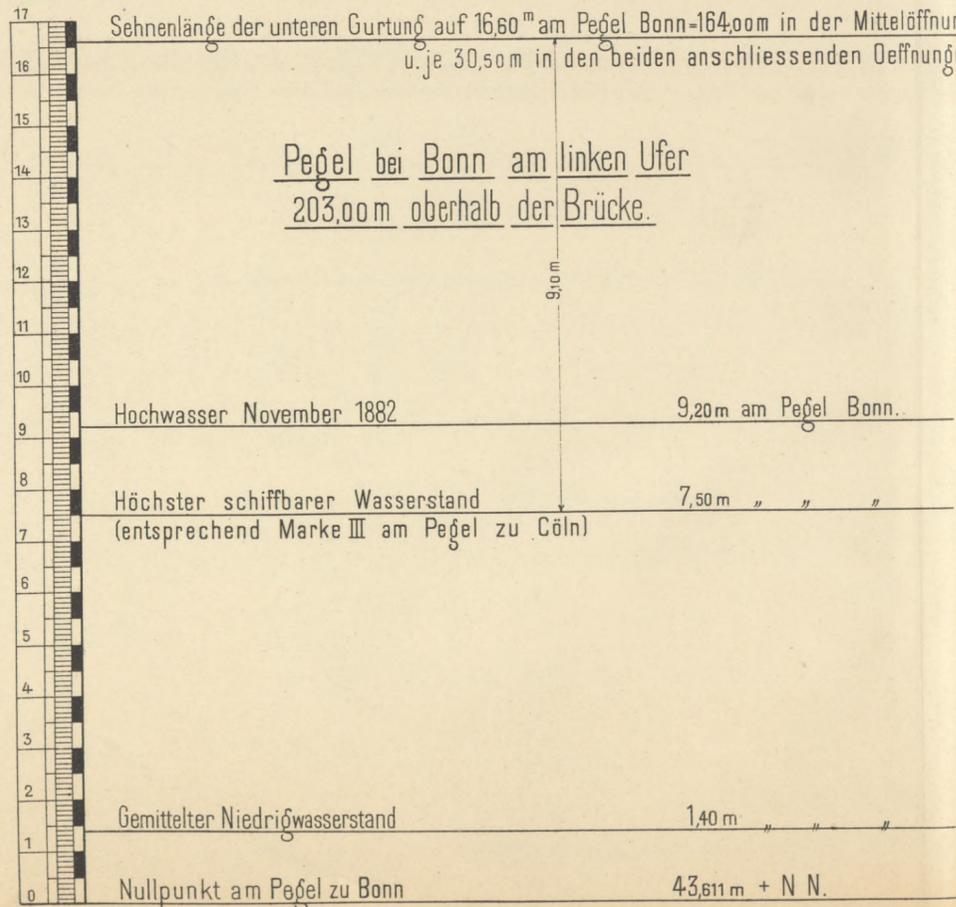
Erbaut 1896 bis 1898.



Sehnenlänge der unteren Gurtung auf 16,60 m am Pegel Bonn-164,00 m in der Mittelöffnung u. je 30,50 m in den beiden anschliessenden Öffnungen.

Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwertigen Wasserstände am Bonner Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.

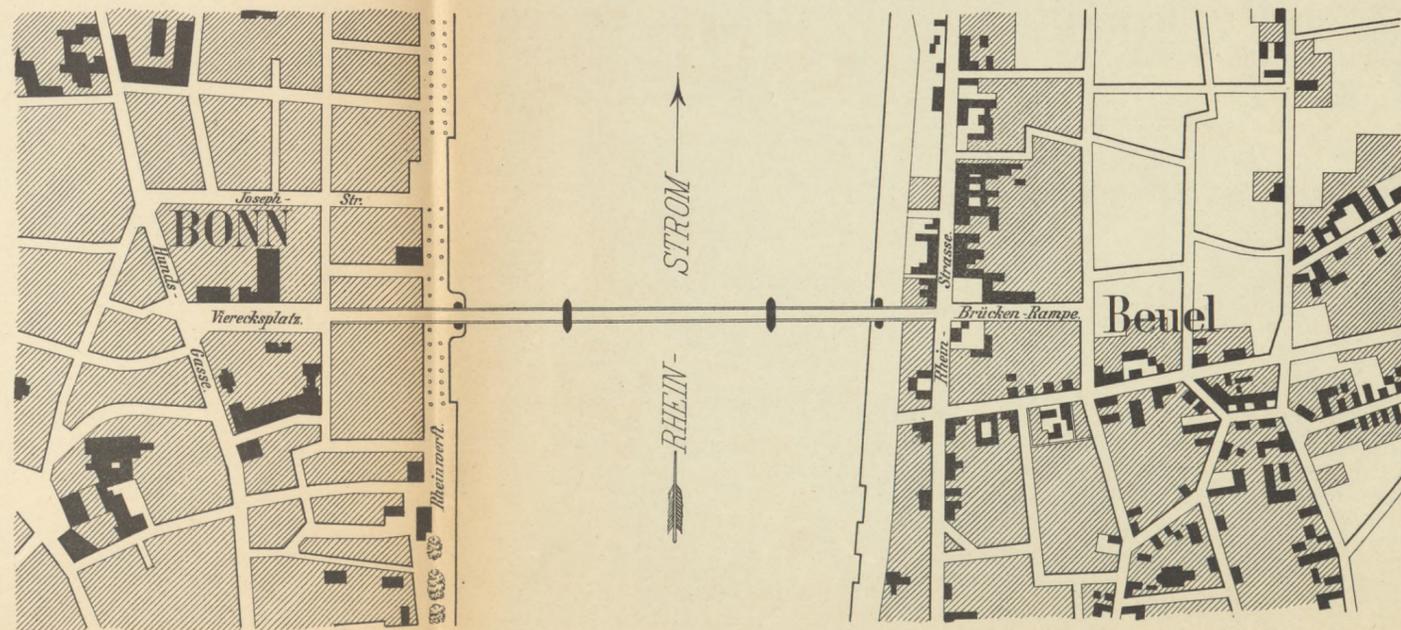
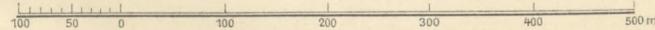
Pegel bei Bonn am linken Ufer
203,00 m oberhalb der Brücke.



Mafsstab für die Ansicht=1:1000.



Mafsstab für den Lageplan=1:5000.



Angestrebte Fahrwassertiefe -1,10 m am Pegel Bonn.

Stralsenbrücke bei Bonn

Erbaut 1895 bis 1899



Die Brücke ist ein Stahl- und Eisenbauwerk, das die Rheinbrücke bei Bonn ersetzt. Sie ist ein Beispiel für die Entwicklung der Rheinbrückenbauweise in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Die Brücke ist ein Beispiel für die Entwicklung der Rheinbrückenbauweise in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

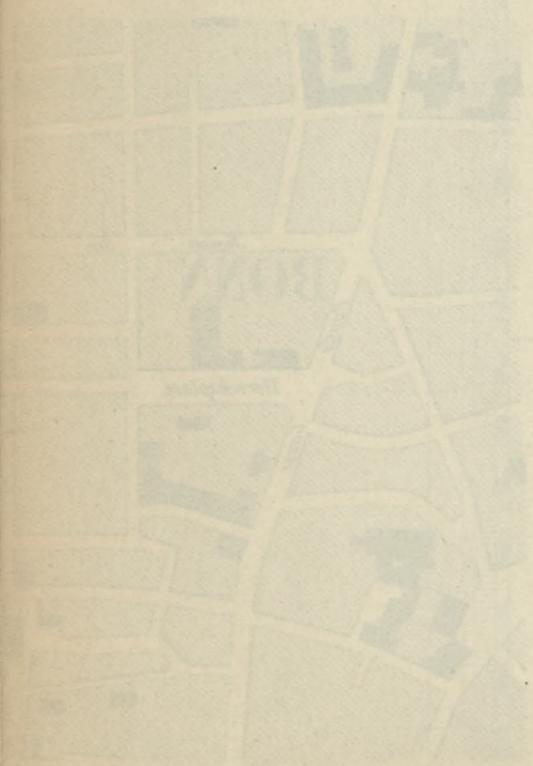
Maßstab für die Ansicht 1:1000



Die Brücke ist ein Beispiel für die Entwicklung der Rheinbrückenbauweise in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Die Brücke ist ein Beispiel für die Entwicklung der Rheinbrückenbauweise in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Maßstab für den Lageplan 1:2000

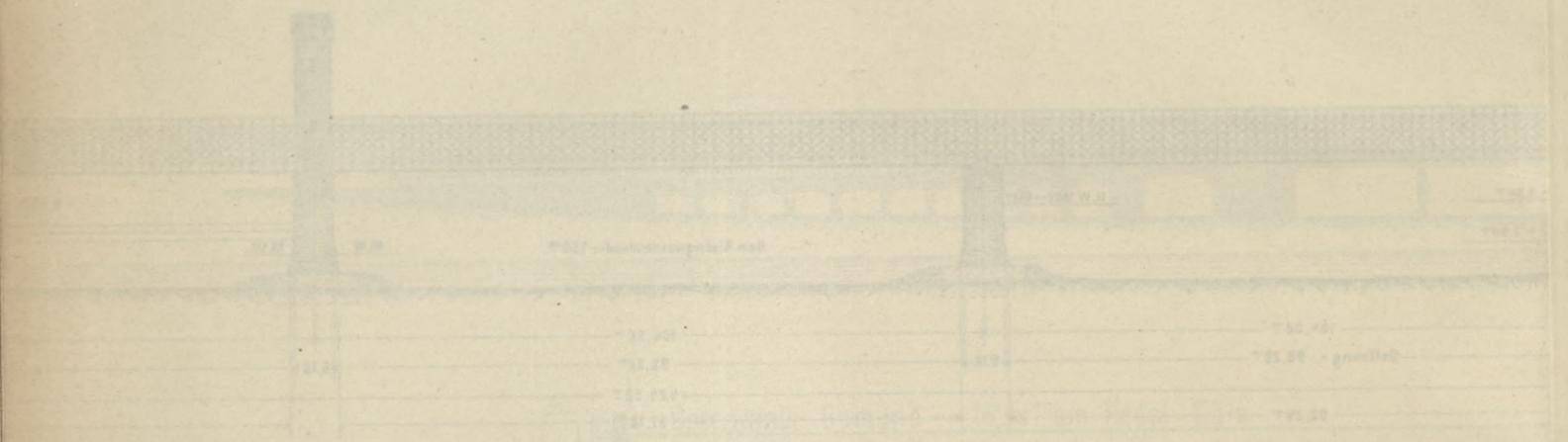


Die Brücke ist ein Beispiel für die Entwicklung der Rheinbrückenbauweise in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Die Brücke ist ein Beispiel für die Entwicklung der Rheinbrückenbauweise in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Eisenbahn- und Straßenbrücke bei Cöln

Erbaut 1855 bis 1859

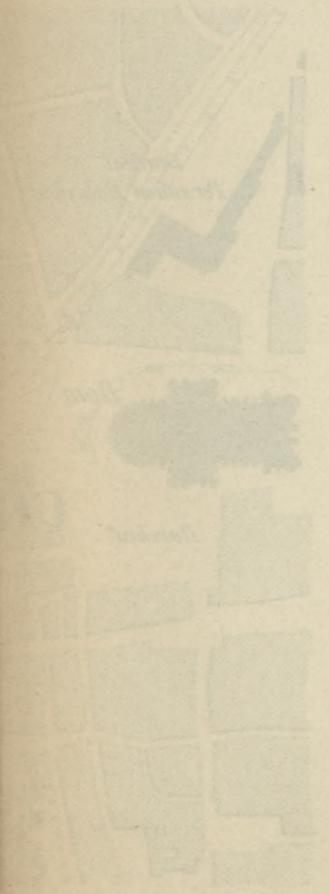


Die in der Brückenansicht angegebenen Höhenzahlen beziehen sich auf die durch den Pegelstand im Cöln (Lage) in der Umgebung des Brückenbauwerks von 1855 bis 1859.

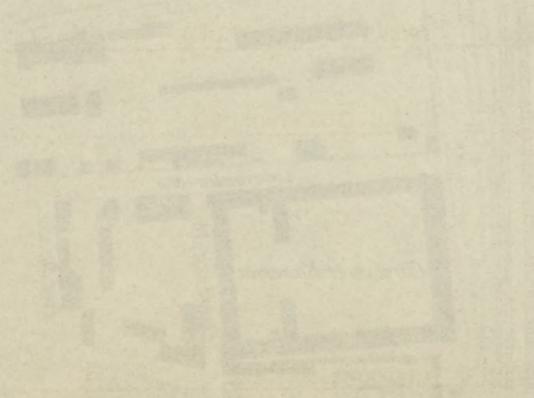
Ansicht der Brücke im Maßstab 1:1000

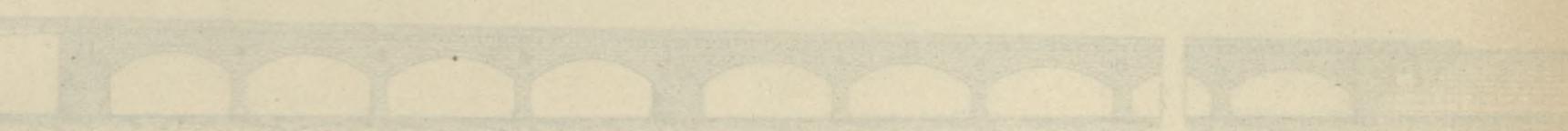
Maßstab für die Ansicht 1:1000

Maßstab für den Lageplan 1:5000



DEUTS





Unterseite Gurtung - 16,25 m Pegel Düsseldorf

Pegel bei Düsseldorf am rechten Ufer
587,4 m unterhalb der Brücke

m ü NN



Hochwasser November 1882 8,25 m Pegel Düsseldorf

Marke III Verbot der Dampfmaschinen

7,50 m

Marke II Zweite Beschränkung

6,75 m

Marke I Erste Beschränkung

5,25 m

Gewässer Niedrigwasserstand

1,25 m

Nullpunkt am Pegel Düsseldorf

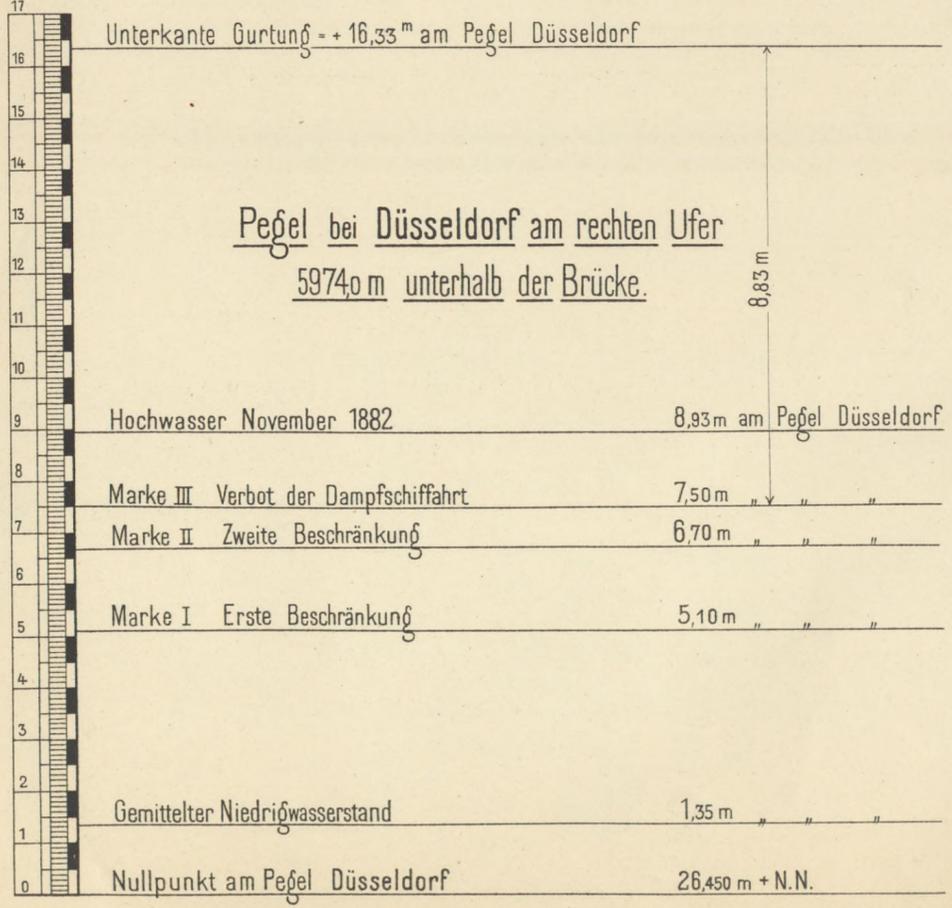
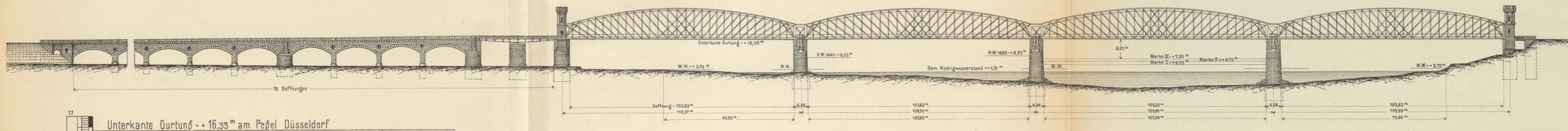
Spek m - N.N.

1,25 m am Pegel Düsseldorf

Abgewiesene Wassermenge

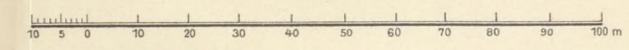
Eisenbahnbrücke oberhalb Düsseldorf.

Erbaut 1868 bis 1870.

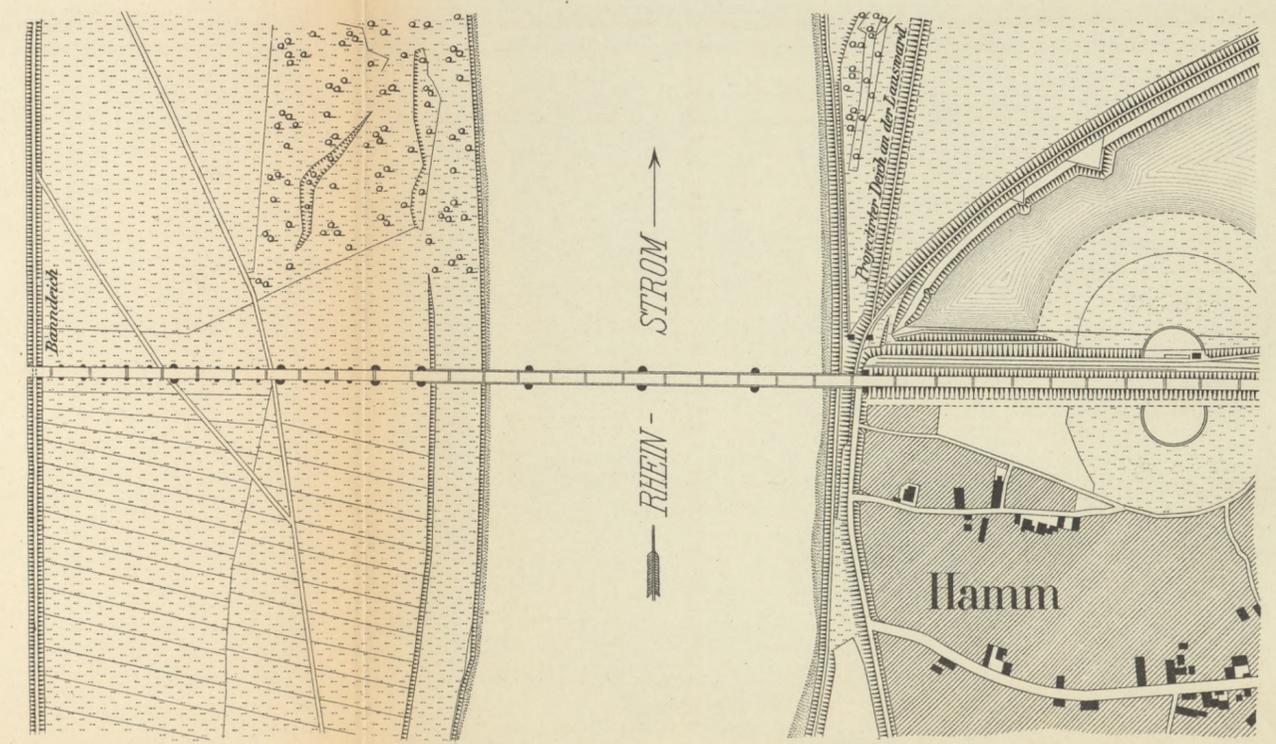
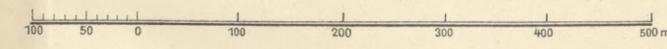


Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwerthigen Wasserstände am Düsseldorfer Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.

Mafsstab für die Ansicht-1:1000.



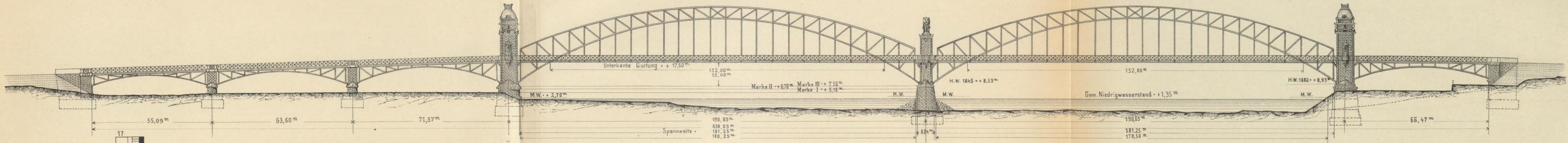
Mafsstab für den Lageplan-1:5000.



Angestrebte Fahrwassertiefe -1,65 m am Pegel Düsseldorf

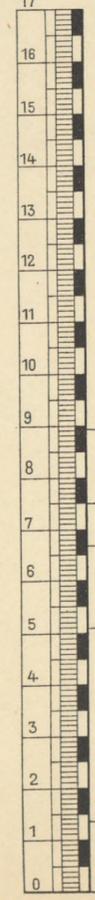
Straßenbrücke bei Düsseldorf.

Erbaut 1896 bis 1898.



Unterkante Gurtung = + 17,50 m am Pegel Düsseldorf auf 152,0 m Länge in jeder Öffnung.

Pegel bei Düsseldorf am rechten Ufer
638,0 m oberhalb der Brücke.

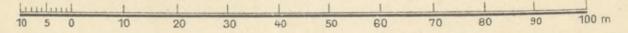


17		
16		
15		
14		
13		
12		
11		
10		
9	Hochwasser November 1882	8,93 m am Pegel Düsseldorf.
8	Marke III Verbot der Dampfschiffahrt	7,50 m " " "
7	Marke II Zweite Beschränkung	6,70 m " " "
6		
5	Marke I Erste Beschränkung	5,10 m " " "
4		
3		
2	Gemittelter Niedrigwasserstand	1,35 m " " "
1		
0	Nullpunkt am Pegel zu Düsseldorf	26,45 m + N.N.

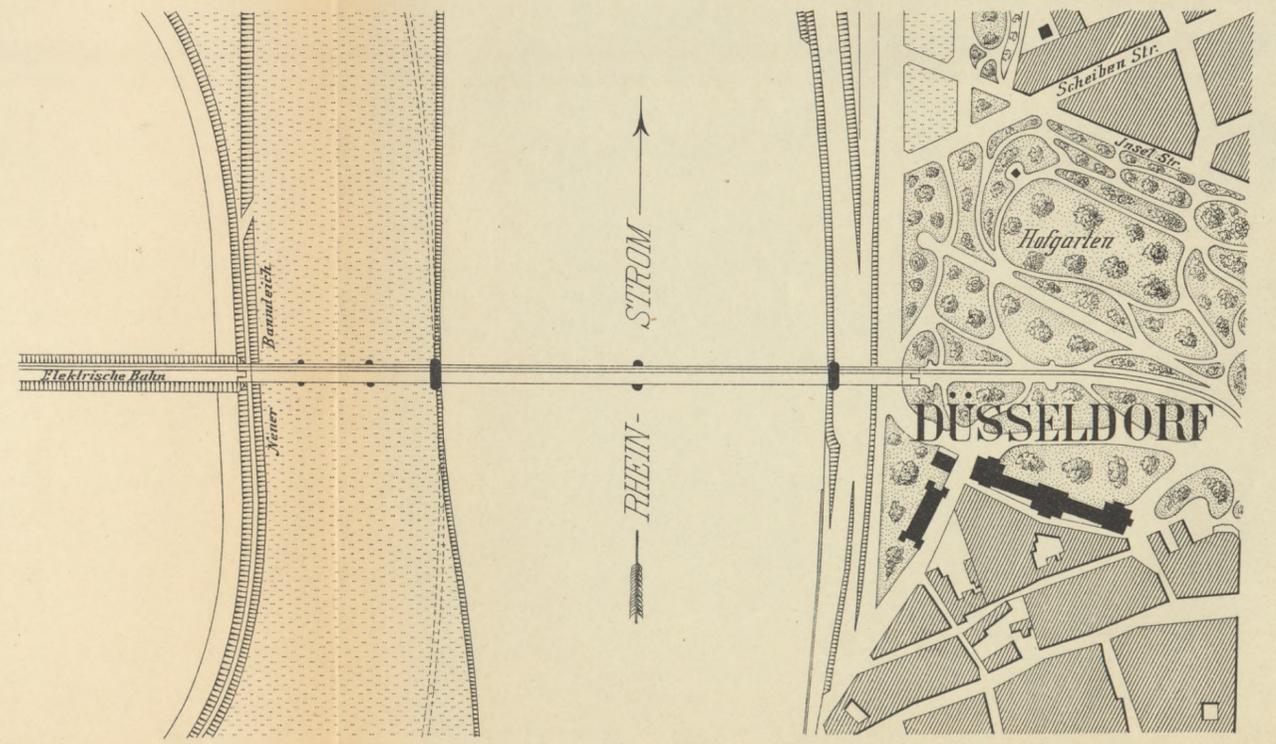
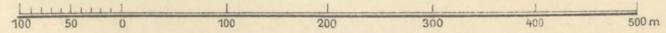
Angestrebte Fahrwassertiefe - 1,65 m am Pegel Düsseldorf.

Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwertigen Wasserstände am Düsseldorfer Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.

Maßstab für die Ansicht = 1:1000.

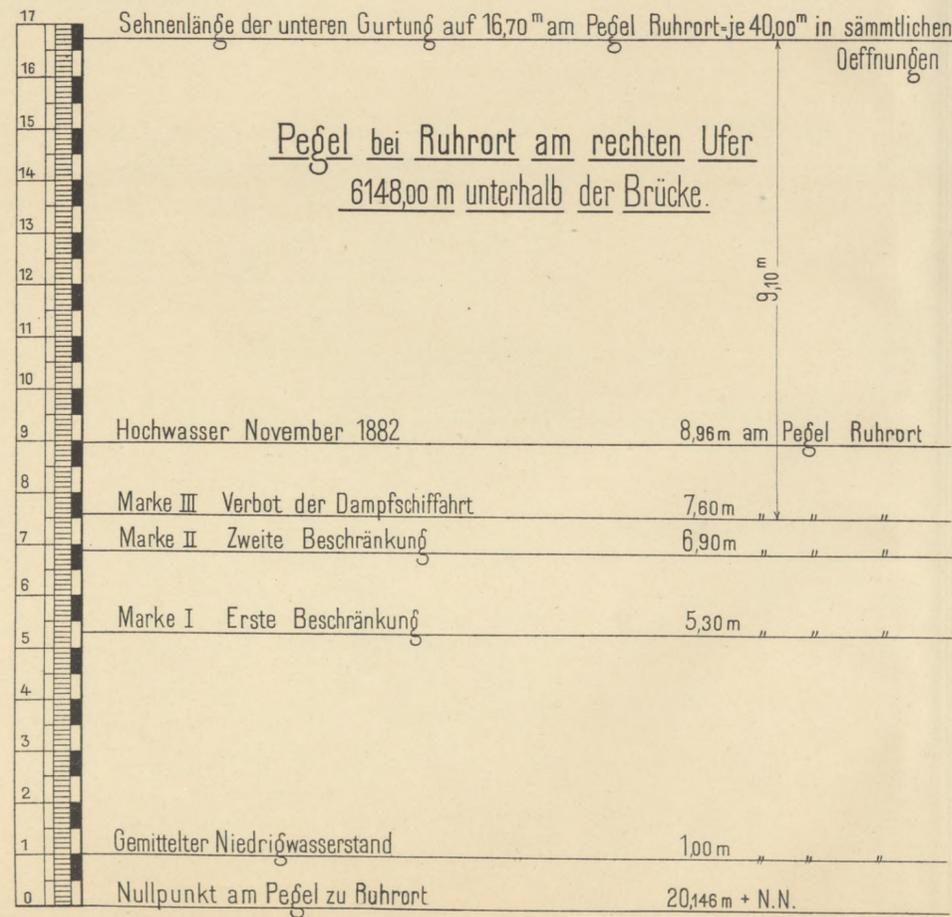
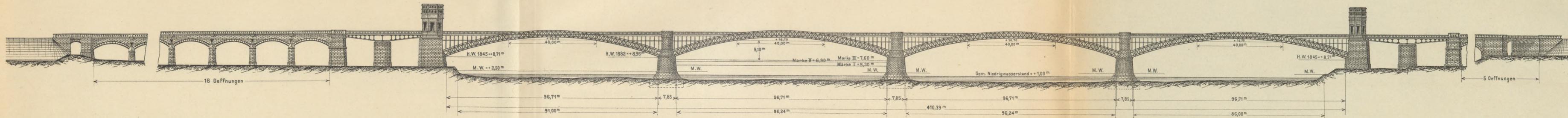


Maßstab für den Lageplan = 1:5000.



Eisenbahnbrücke bei Duisburg Hochfeld.

Erbaut 1871 bis 1873.

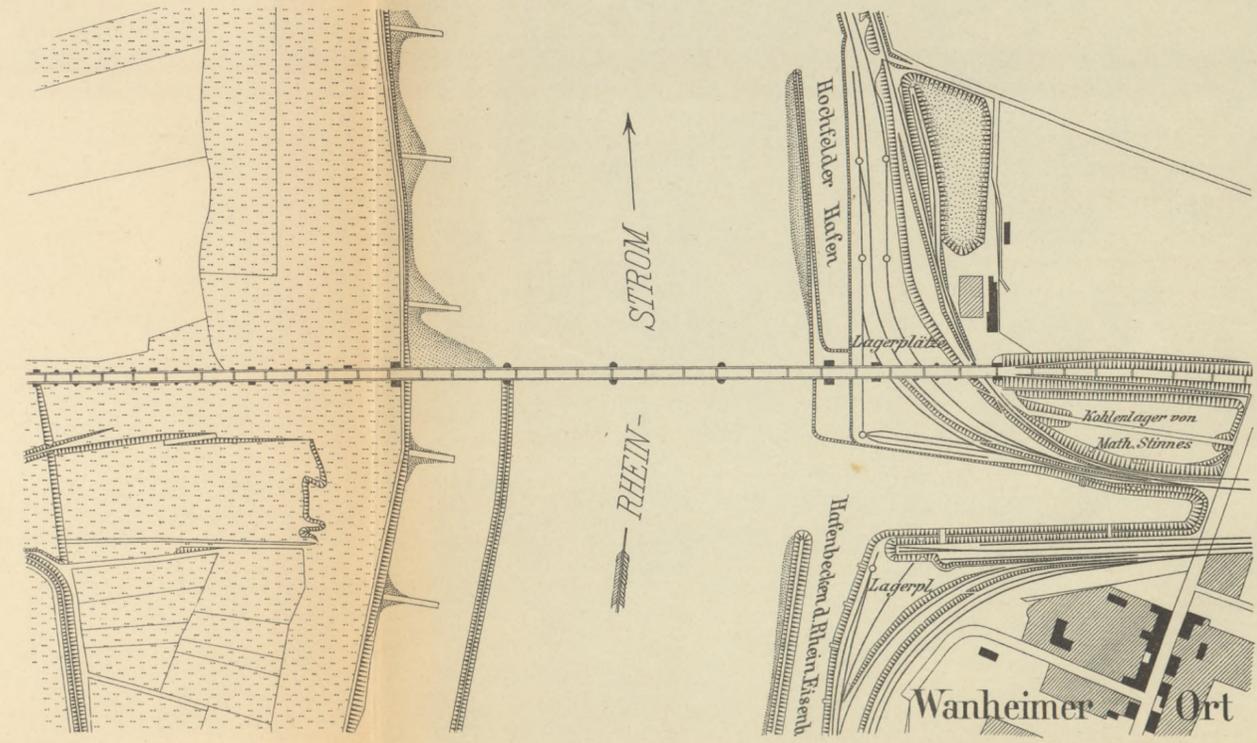
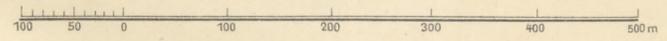


Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwerthigen Wasserstände am Ruhrorter Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.

Maßstab für die Ansicht-1:1000.



Maßstab für den Lageplan-1:5000.

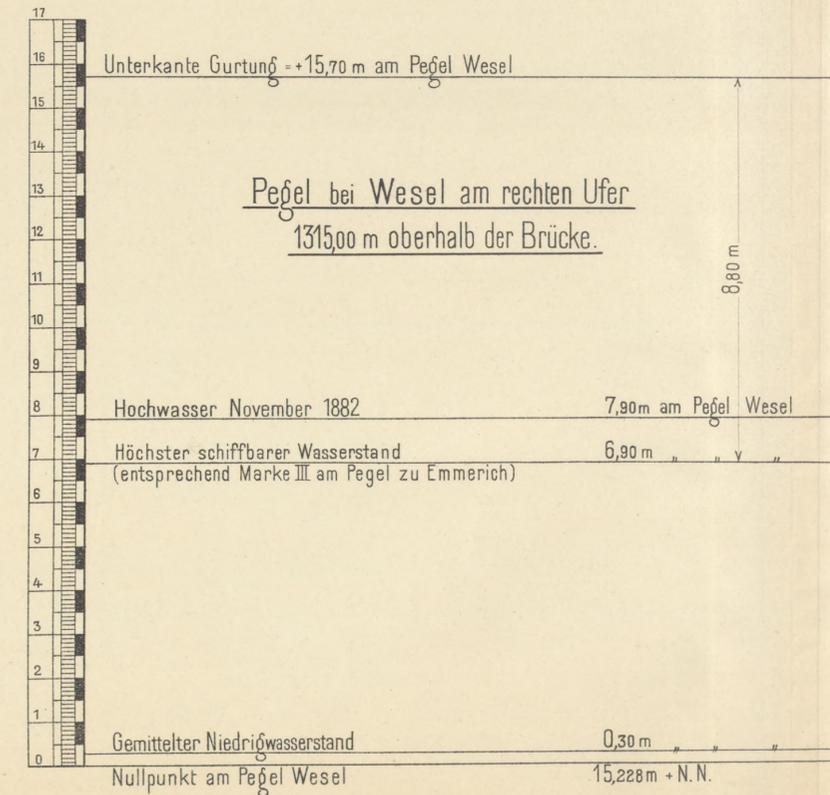
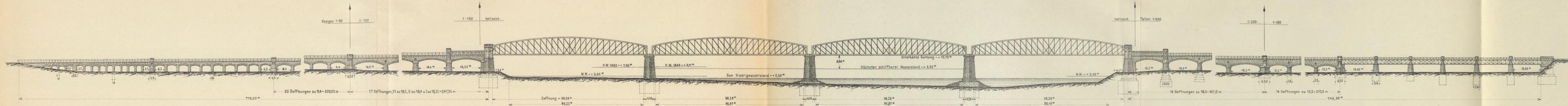


Angezielte Fahrwassertiefe -2,00 m am Pegel Ruhrort

Verl. v. Druck u. L. Gieseler, Karlsruhe.

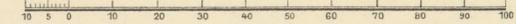
Eisenbahnbrücke bei Wesel.

Erbaut 1872 bis 1875.

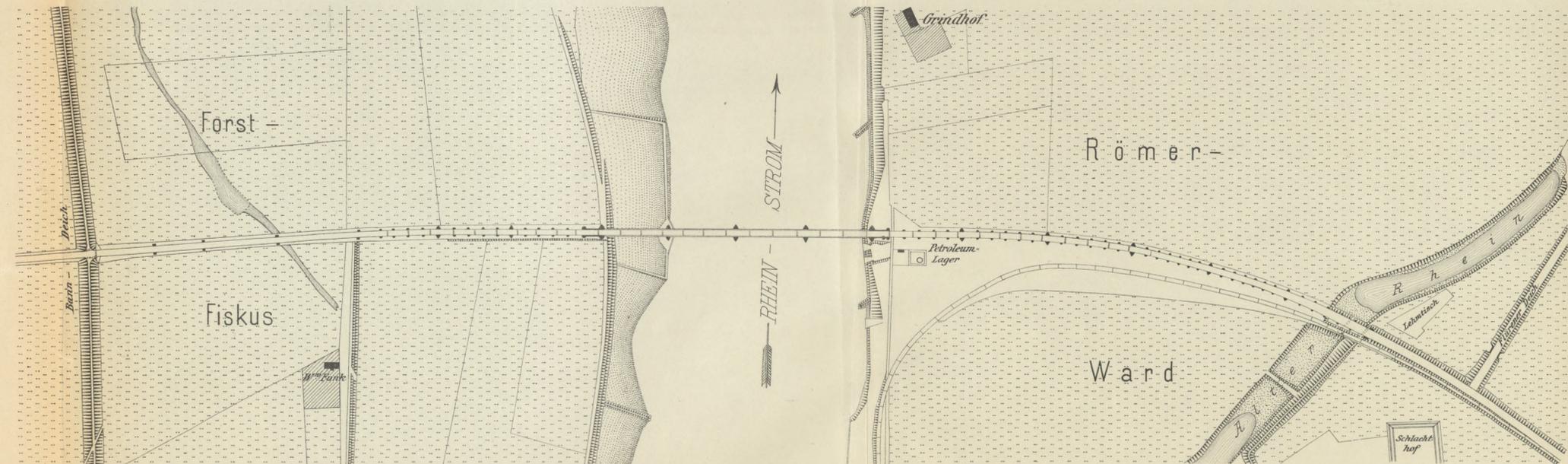
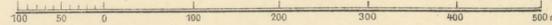


Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwertigen Wasserstände am Weseler Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.

Mafsstab für die Ansicht = 1:1000.

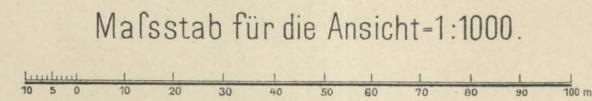
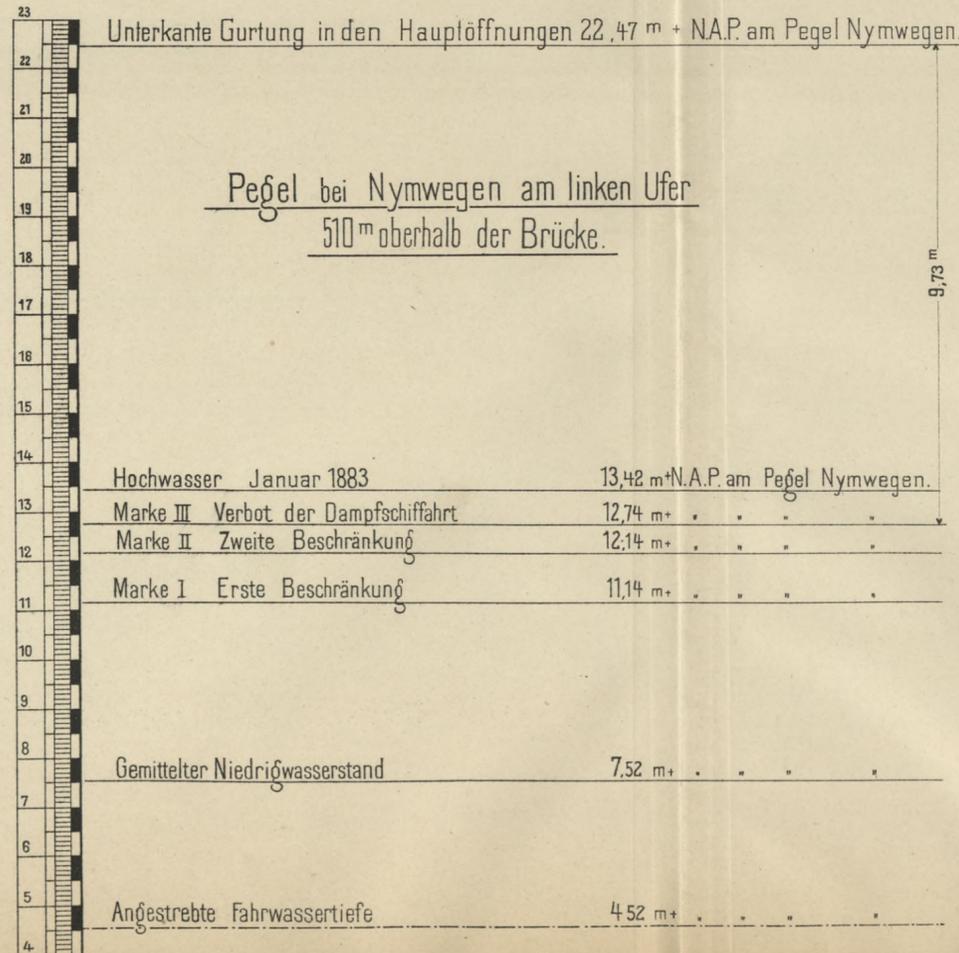
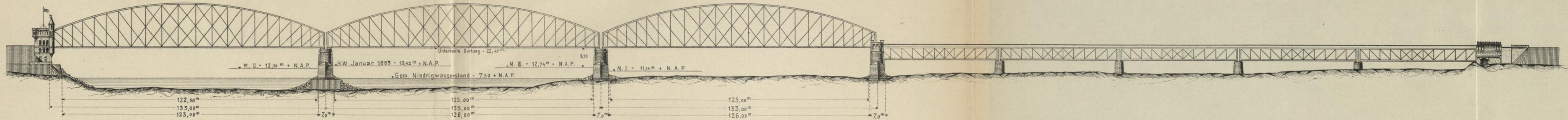


Mafsstab für den Lageplan = 1:5000.

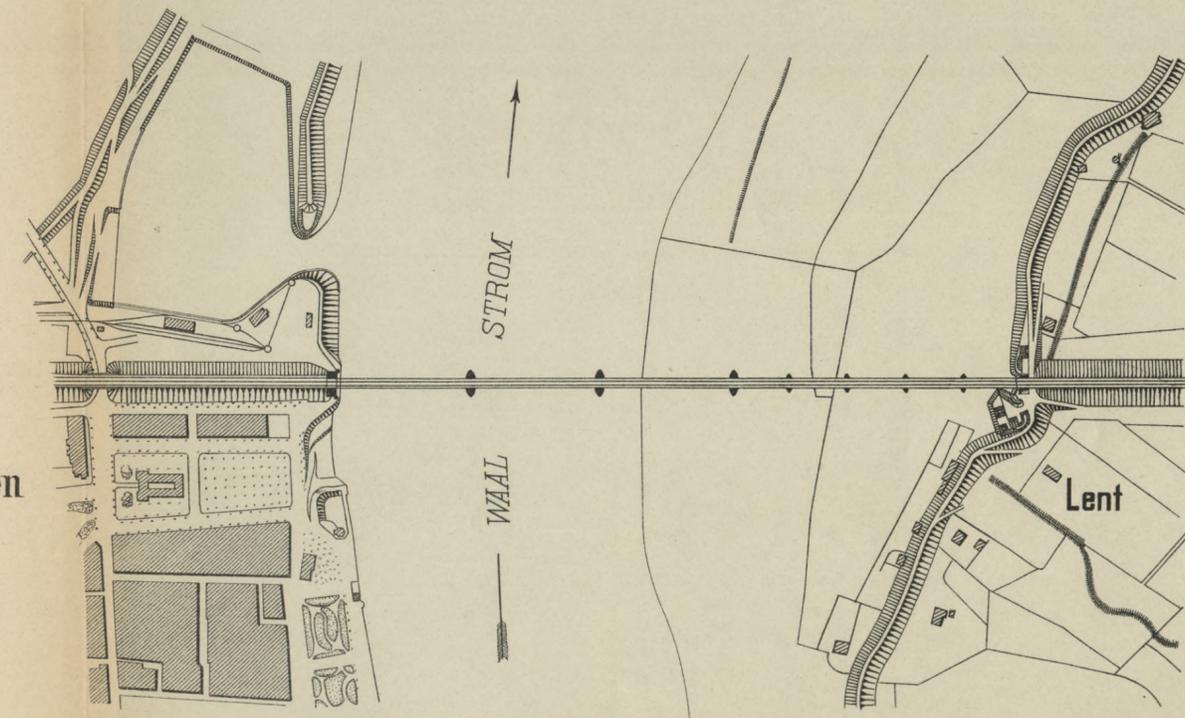


Eisenbahnbrücke über die Waal bei Nymwegen.

Erbaut 1875 bis 1879.

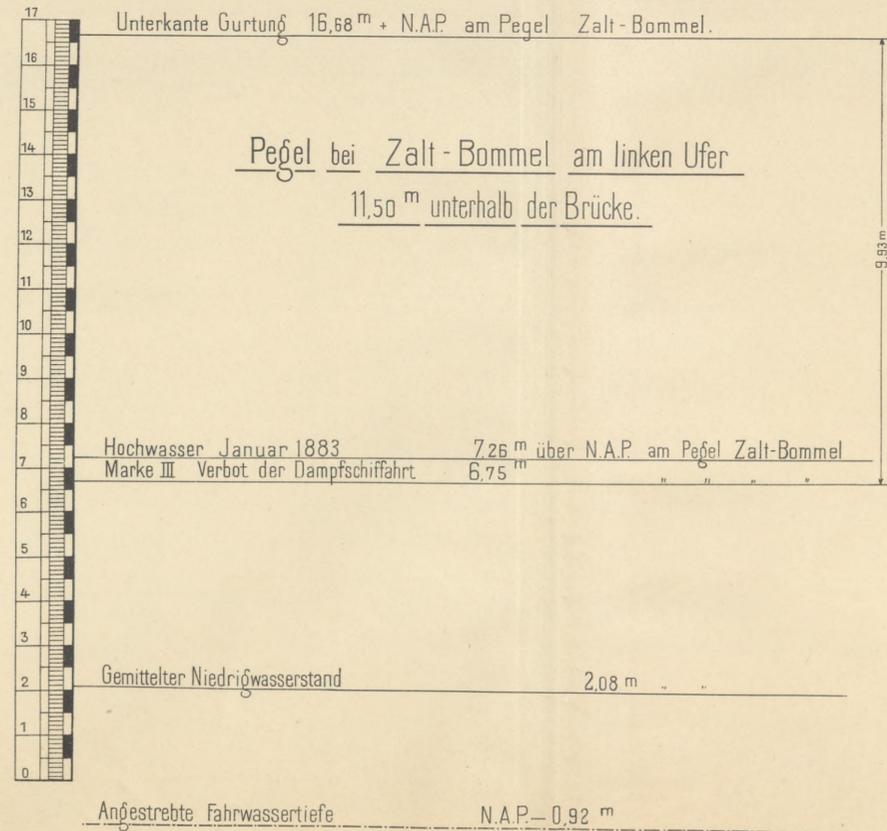
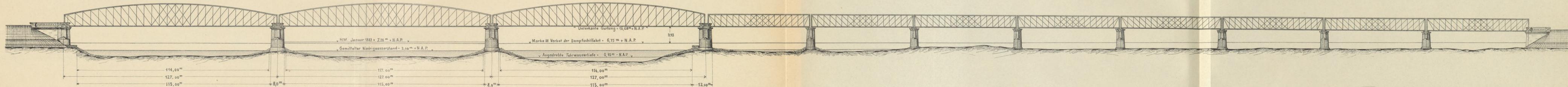


Nymwegen



Eisenbahnbrücke über die Waal bei Zalt-Bommel.

Erbaut 1865 bis 1869.

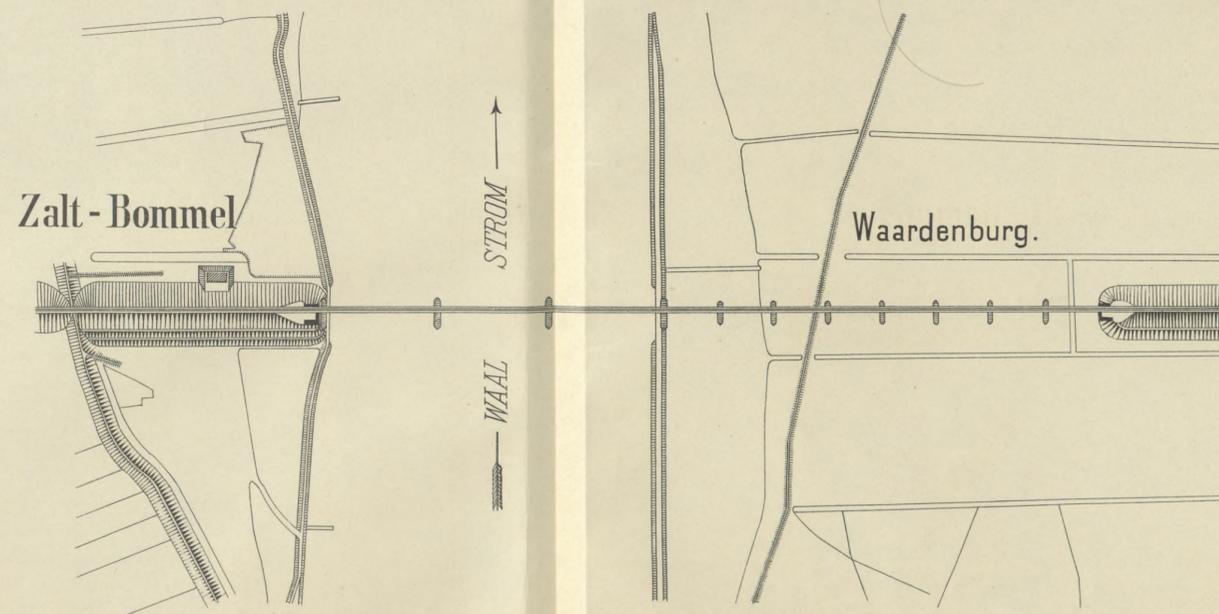
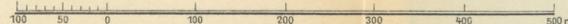


Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwertigen Wasserstände am Zalt-Bommeler Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.

Mafsstab für die Ansicht=1:1000.

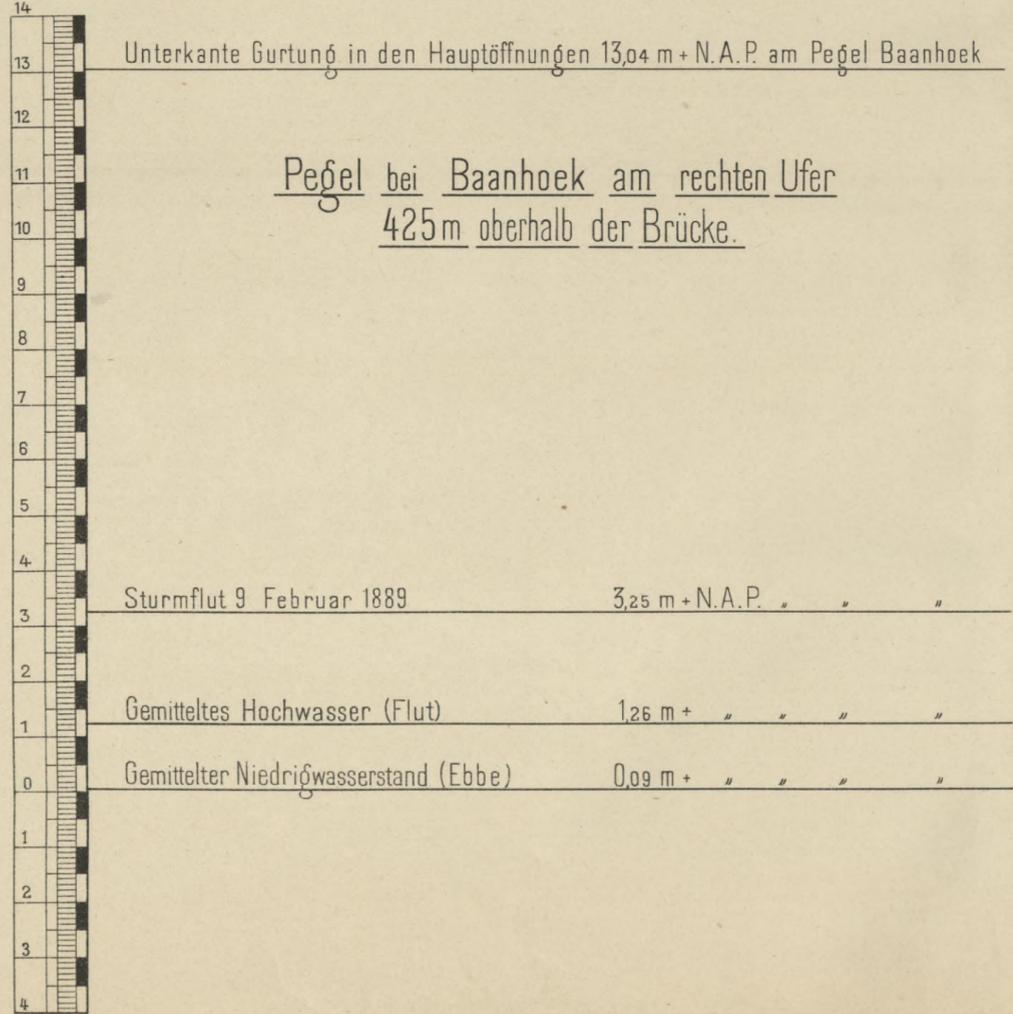
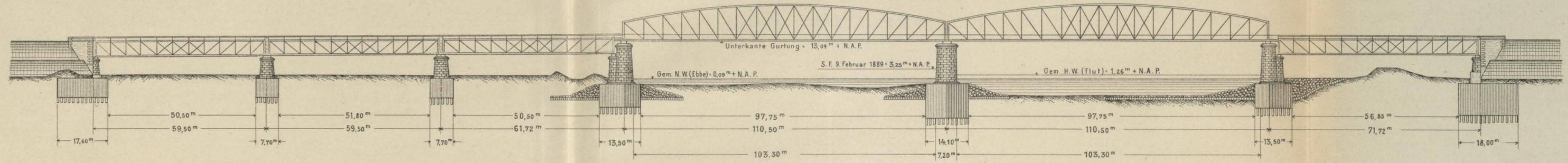


Mafsstab für den Lageplan=1:5000.



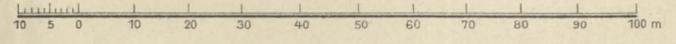
Eisenbahnbrücke über die untere Merwede bei Baanhoek.

Erbaut 1880 bis 1885.

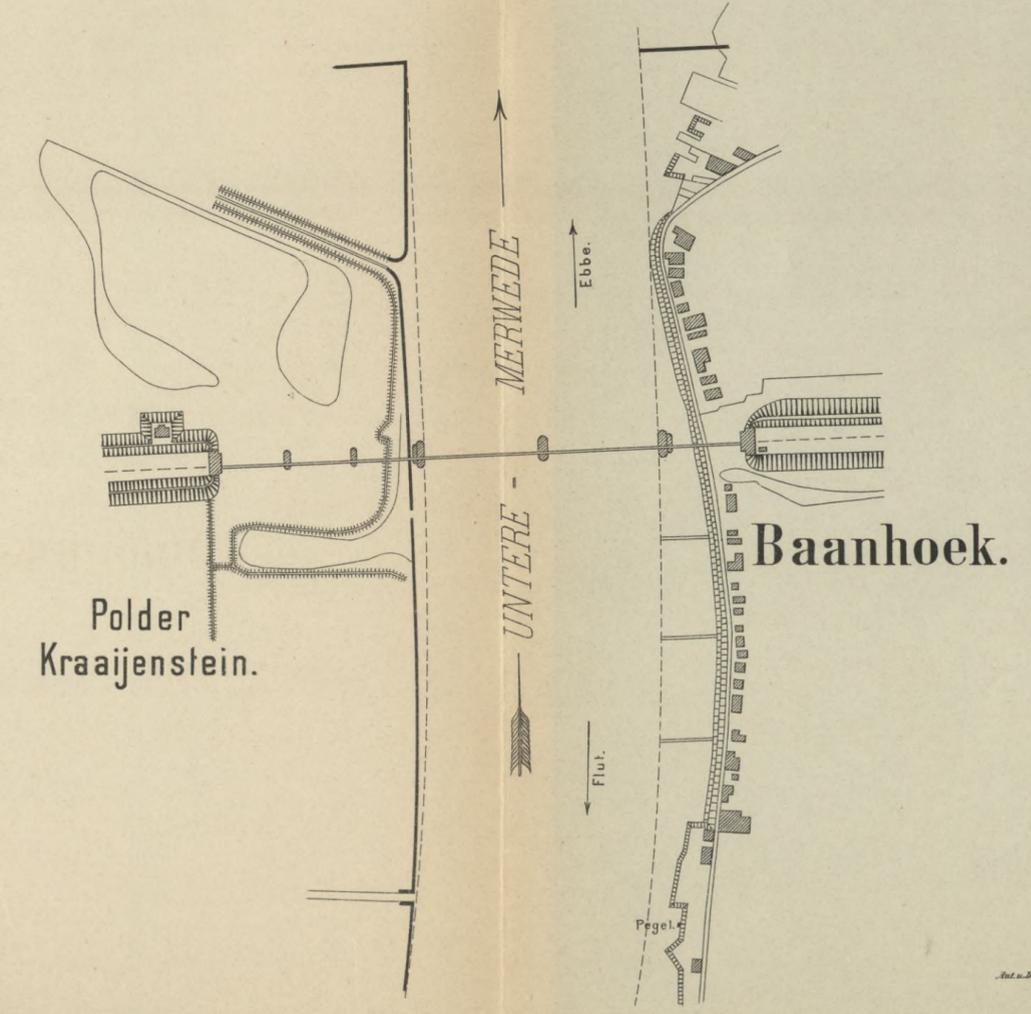
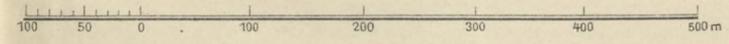


Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die absoluten Höhen über dem Nullpunkt des neuen Amsterdamer Pegels.

Mafsstab für die Ansicht = 1:1000.

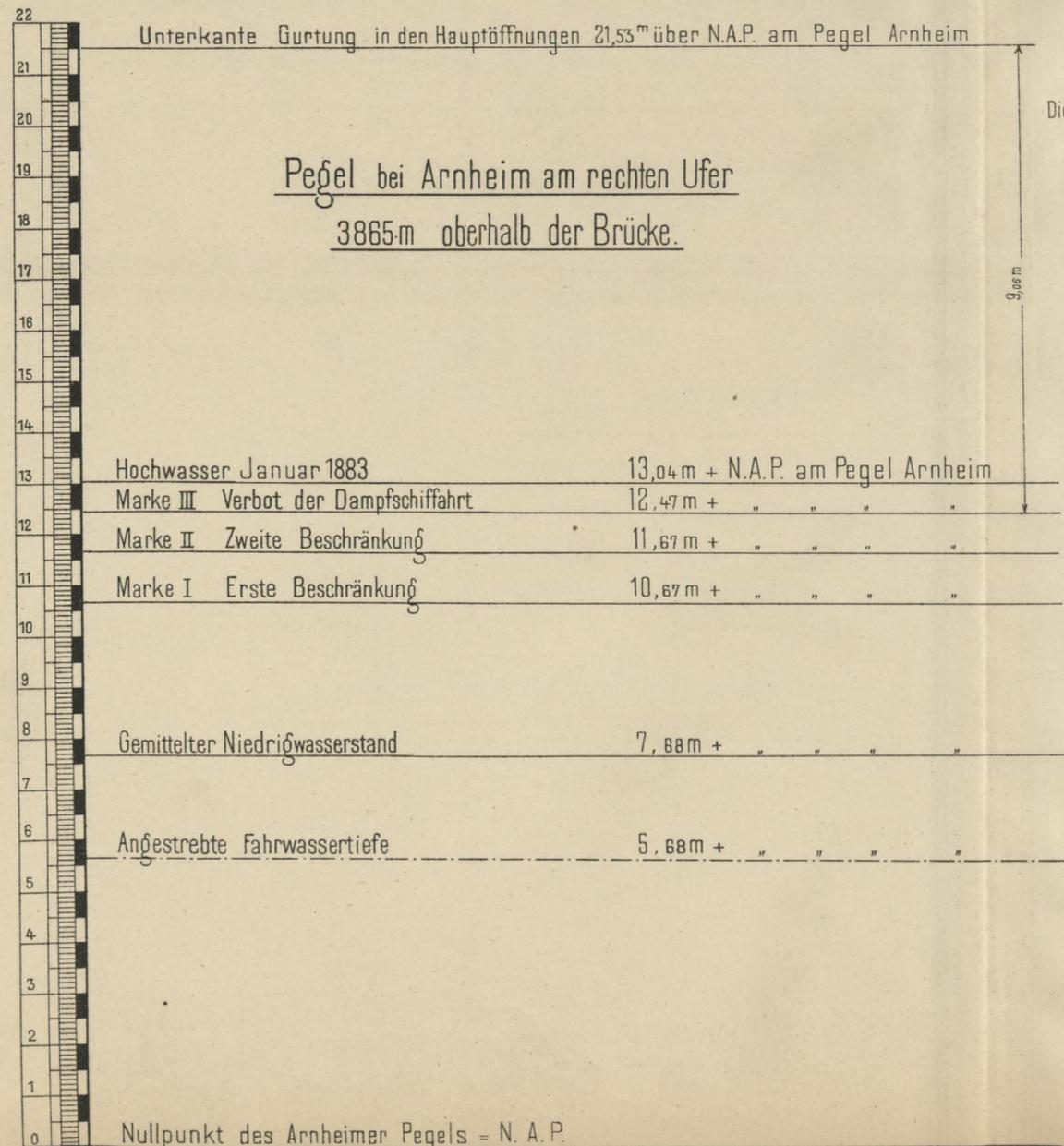
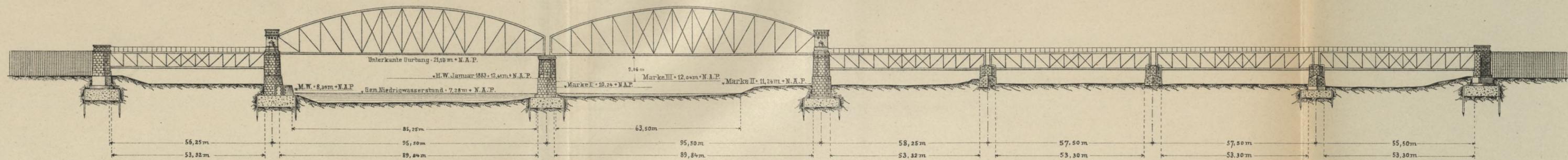


Mafsstab für den Lageplan = 1:5000.



Eisenbahnbrücke über den Niederrhein bei Oosterbeek

Erbaut 1875 bis 1879.

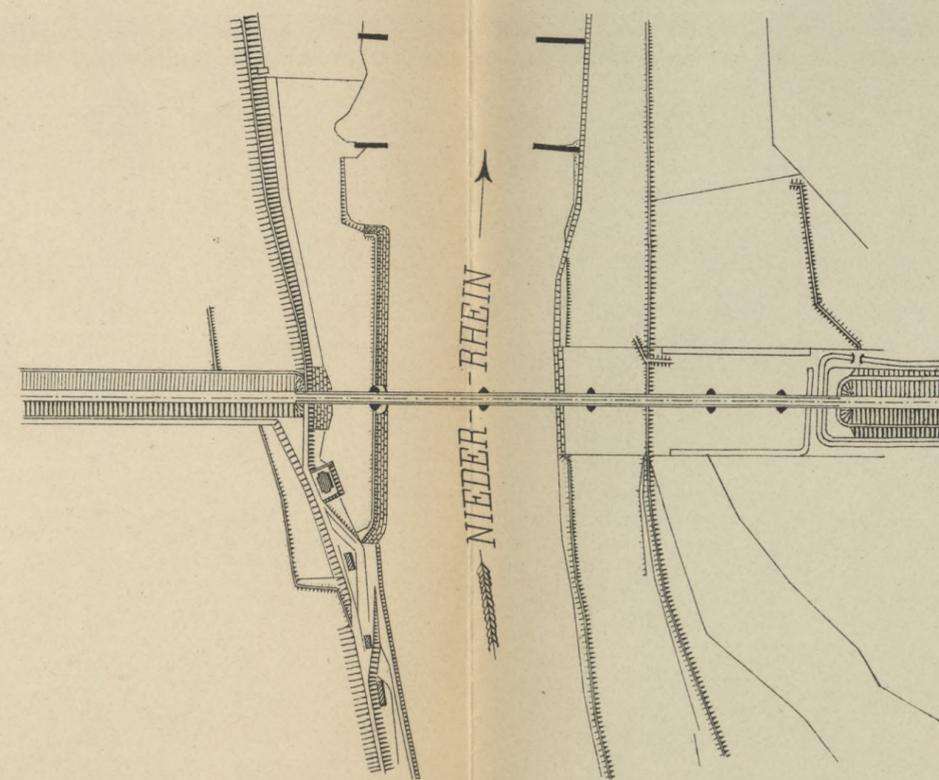
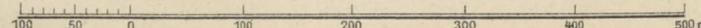


Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwerthigen Wasserstände am Arnheimer Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.

Mafsstab für die Ansicht=1:1000.

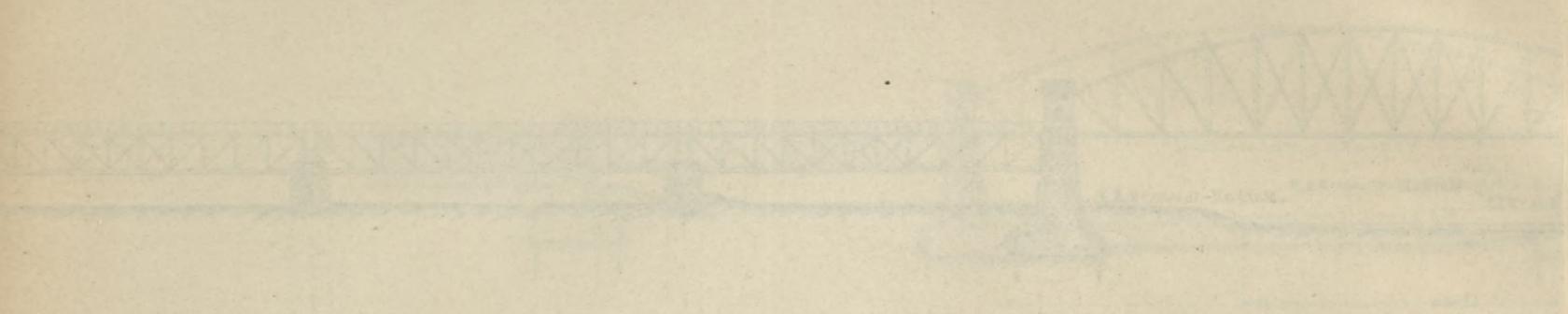


Mafsstab für den Lageplan=1:5000.



Die über den Niederrhein bei Oosterbeek

Erbaut 1875 bis 1878



1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

1:1000

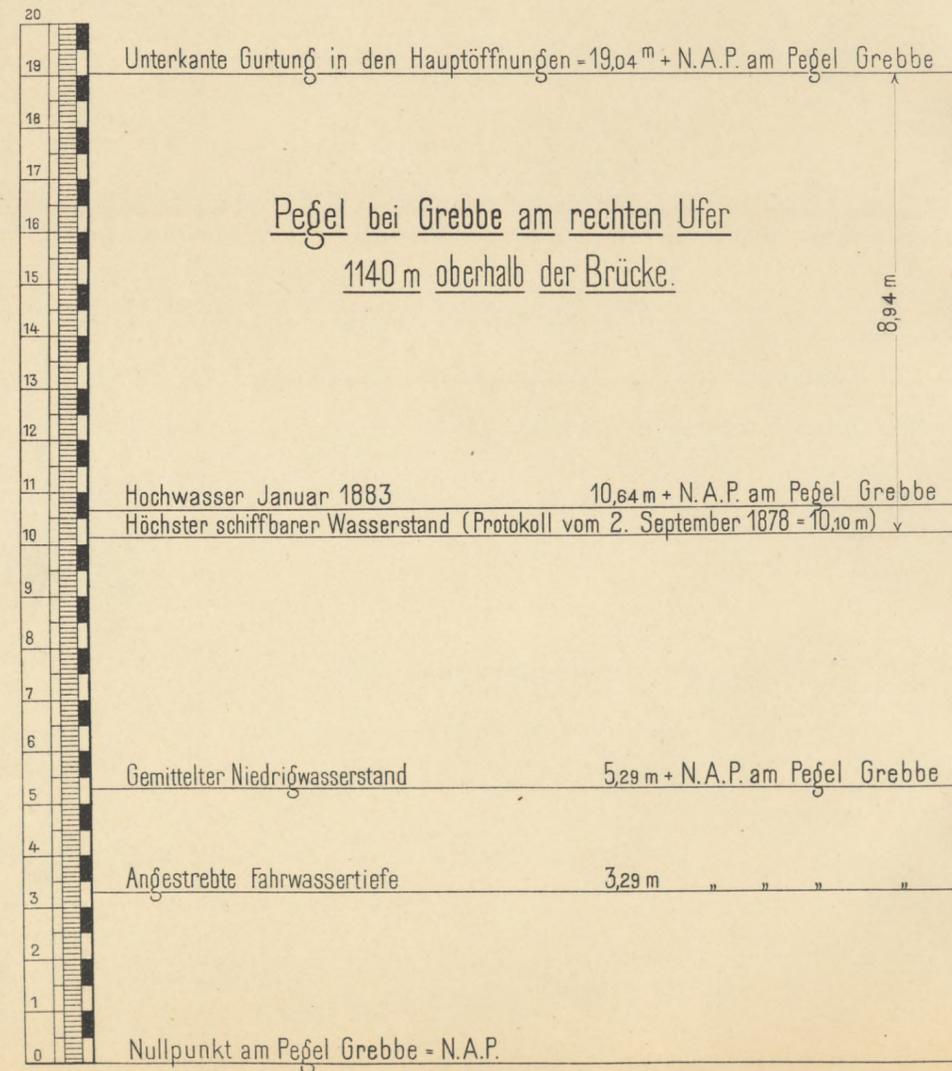
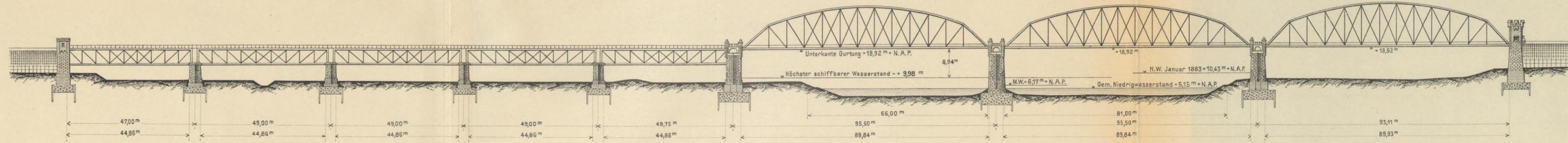
1:1000

1:1000

1:1000

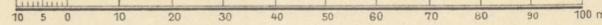
Eisenbahnbrücke über den Niederrhein bei Rhenen.

Erbaut 1879 bis 1883.

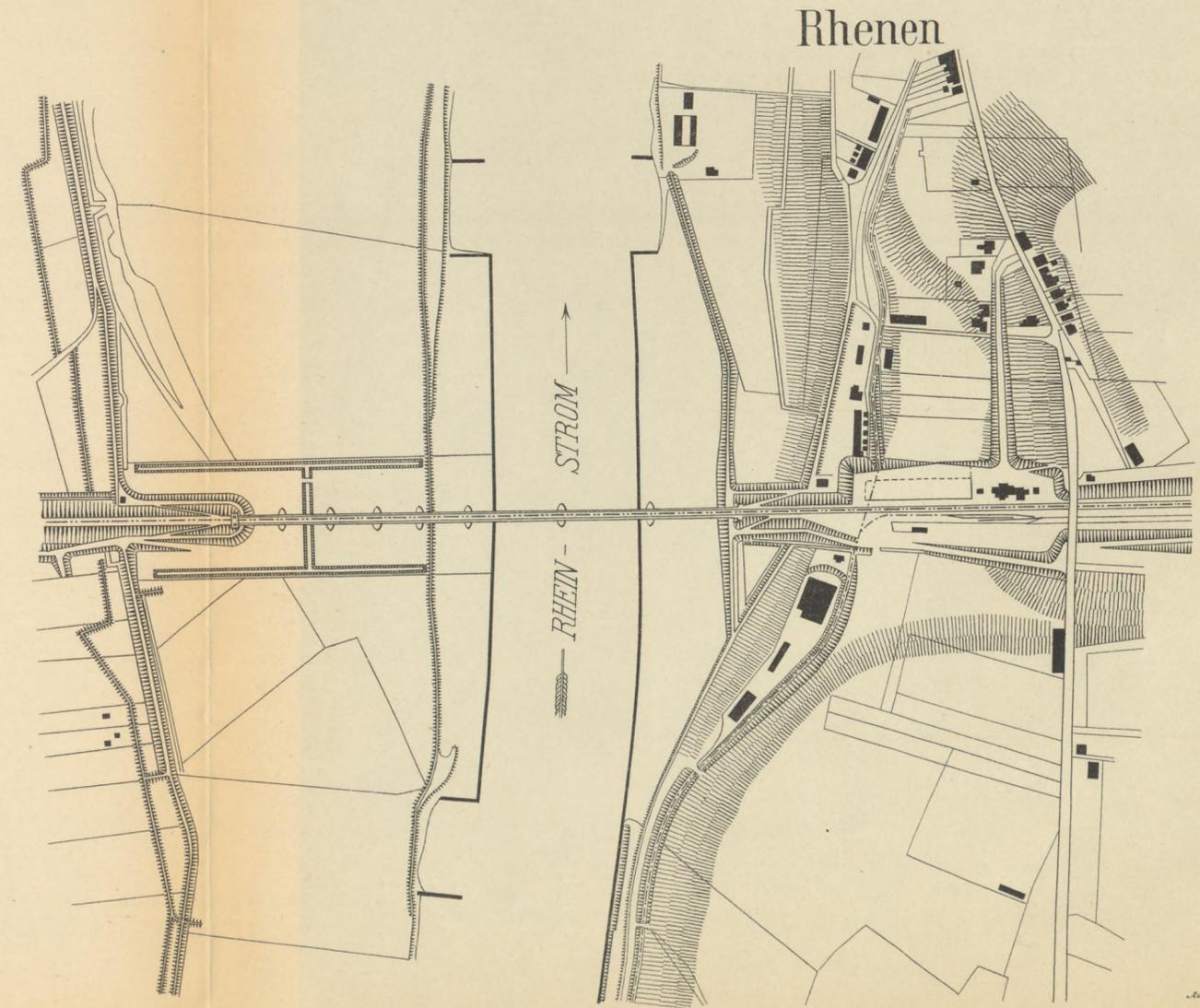
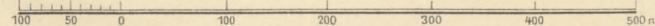


Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwertigen Wasserstände am Grebbe Peßel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Peßel bis zur Brückenstelle.

Mafsstab für die Ansicht = 1:1000.



Mafsstab für den Lageplan = 1:5000.



Brückenbau über den Niederrhein bei Rhein

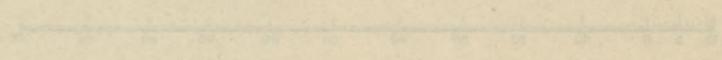
Erbaut 1879 bis 1882



Die Brücke ist einseitig einstufig gebaut. Die Pfeiler sind in der Mitte und an den Enden. Die Pfeiler sind durch die Brückenbögen verbunden. Die Pfeiler sind durch die Brückenbögen verbunden.

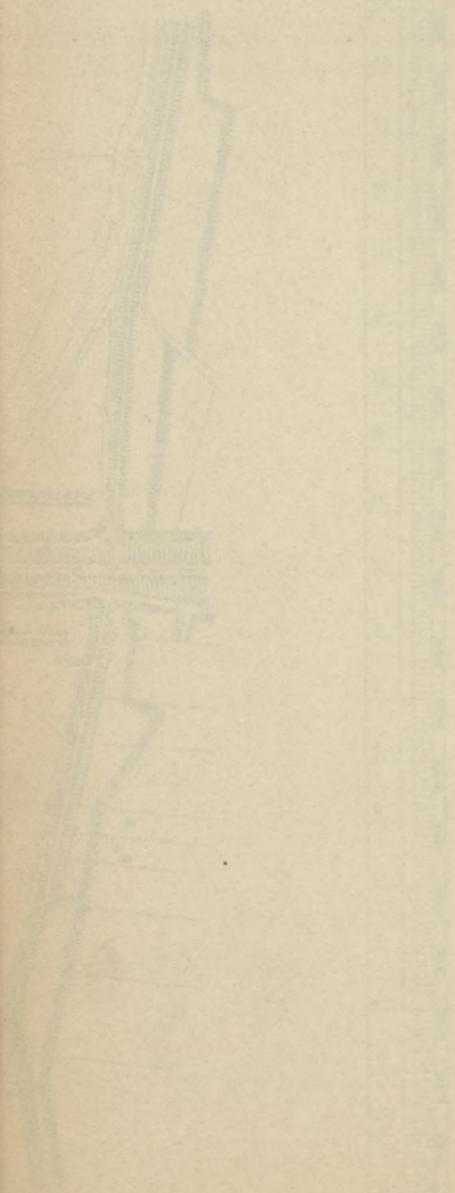
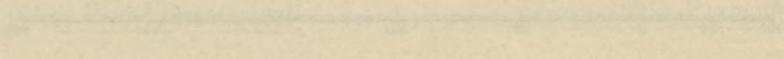
Pfeiler an Ordebe am rechten Ufer
1145 m oberhalb der Brücke

Maßstab für die Ansicht 1:1000



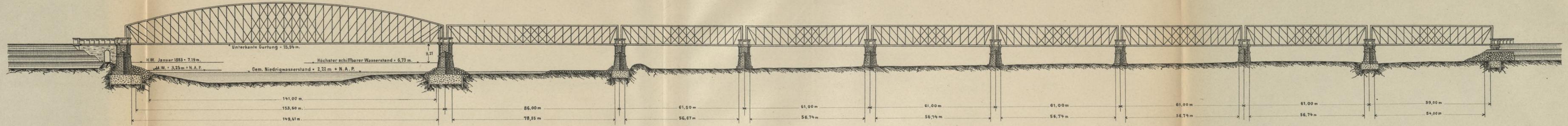
Verfasser: J. A. N. K. 1882

Maßstab für den Längsplan 1:5000

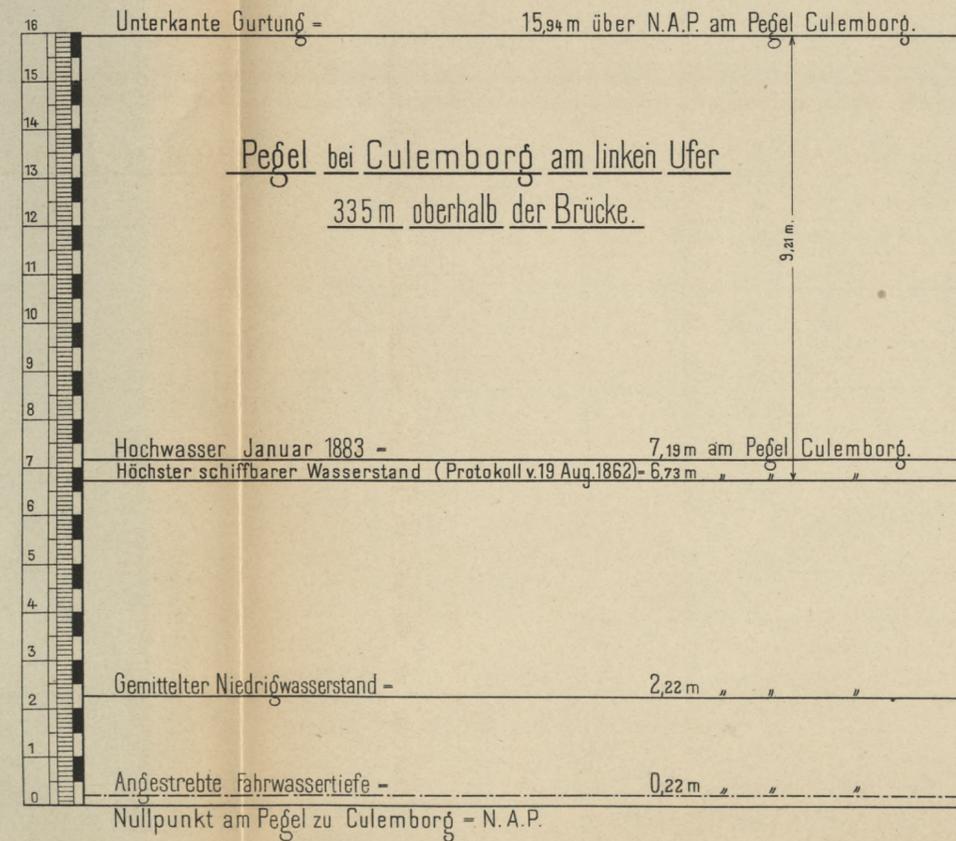


Eisenbahnbrücke über den Leck bei Culemborg.

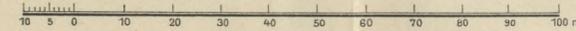
Erbaut 1863 bis 1868.



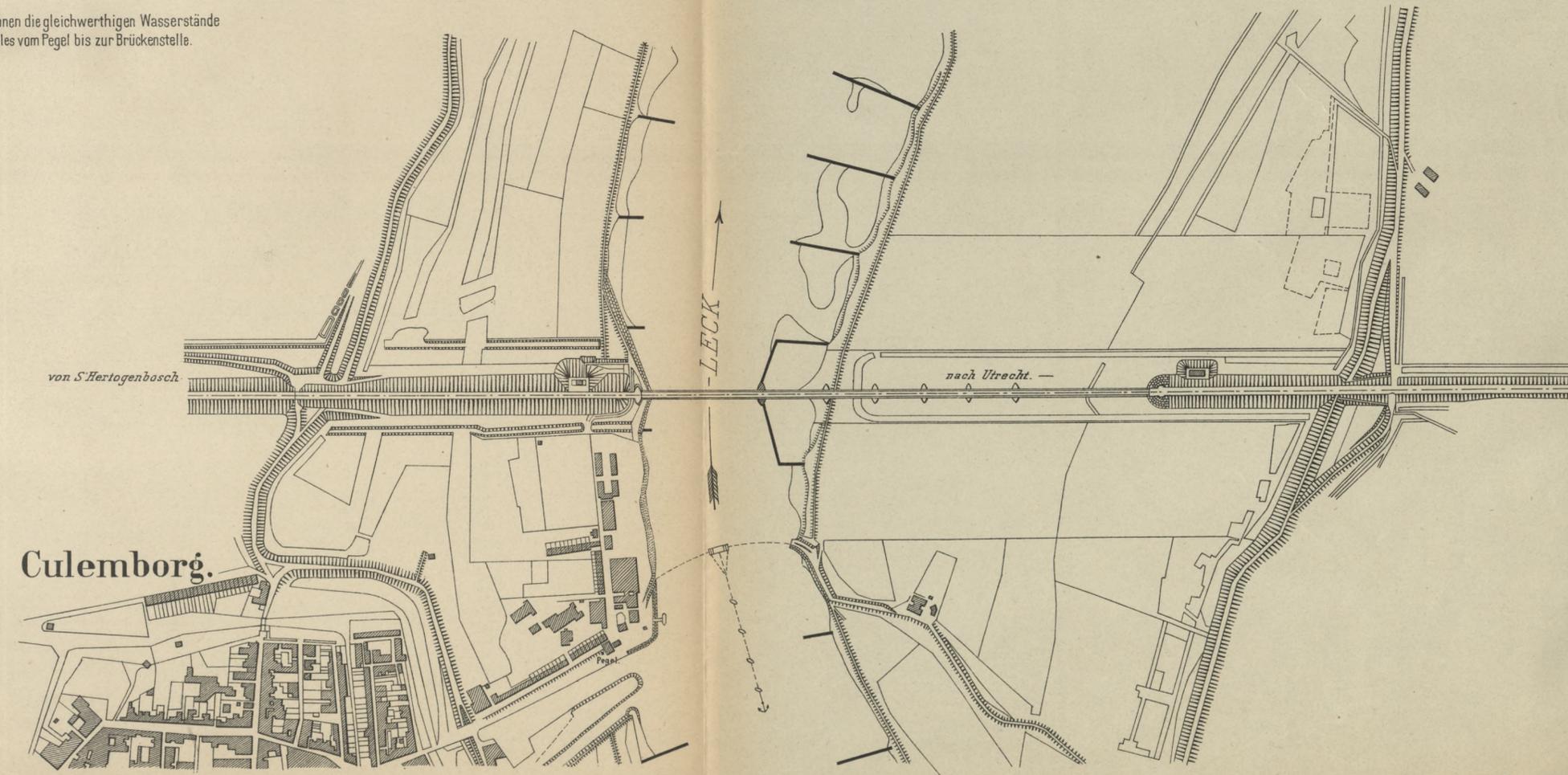
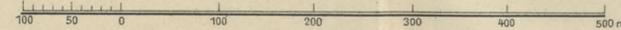
Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die gleichwertigen Wasserstände am Culemborger Pegel in Berücksichtigung des Stromgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.



Mafsstab für die Ansicht 1:1000.

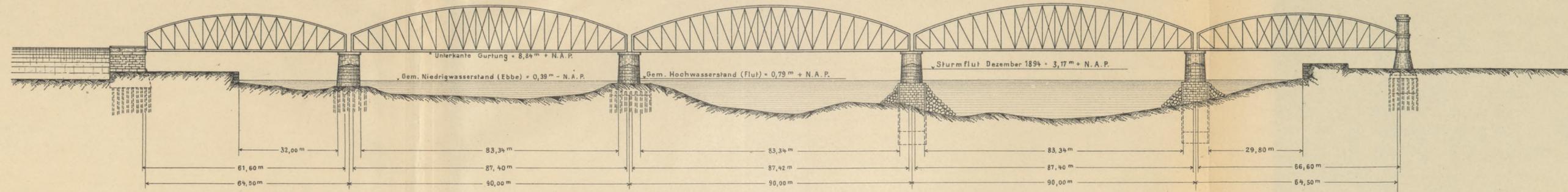


Mafsstab für den Lageplan 1:5000.

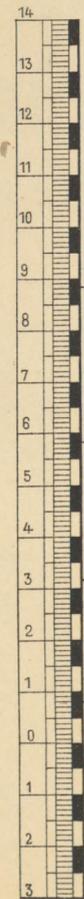
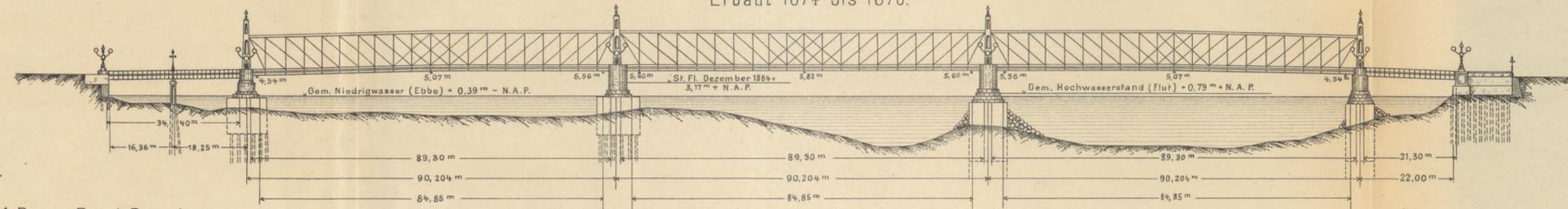


Eisenbahn-und Strassenbrücke über die Neue Maas bei Rotterdam.

Eisenbahnbrücke.
Erbaut 1870 bis 1876.



Strassenbrücke.
Erbaut 1874 bis 1878.



Pegel bei Rotterdam am rechten Ufer
106,5m oberhalb der Eisenbahnbrücke.

Unterseite Gurtung Eisenbahnbrücke 8,84m über N.A.P. am Pegel Rotterdam.

Strassenbrücke in der Mitte der mittleren Oeffnung 5,82m. am Pegel Rotterdam.

Sturmflut Dezember 1894.

3,17m.

Gemittelter Hochwasserstand (Flut)

0,79m.

Gemittelter Niedrigwasserstand (Ebbe)

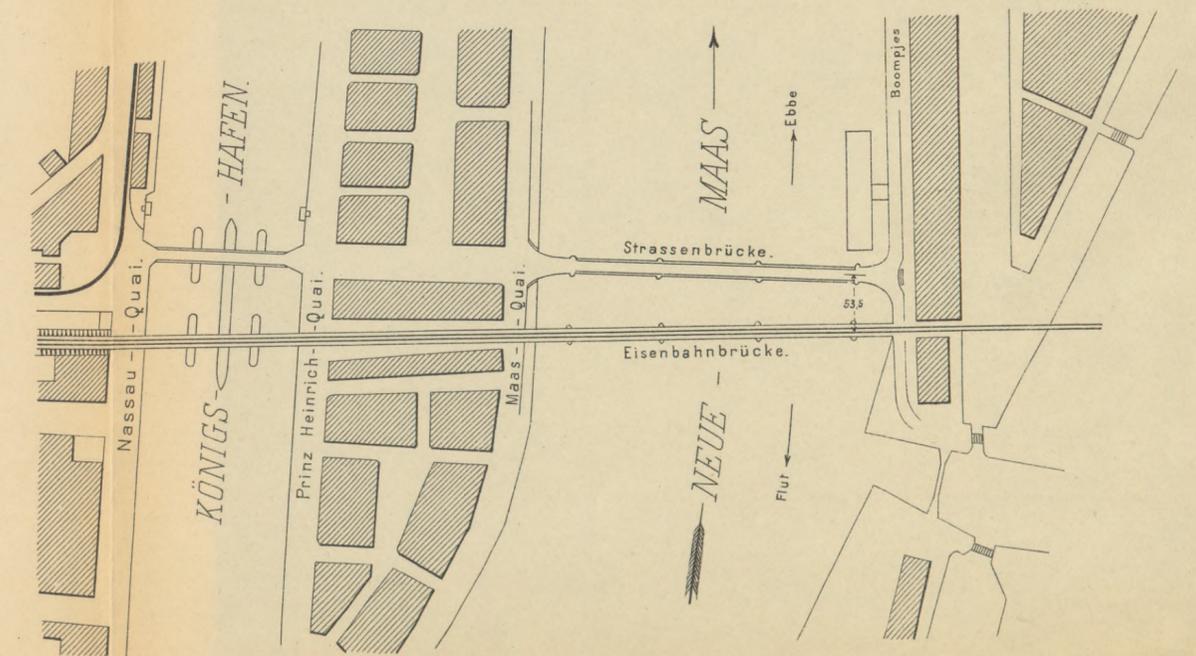
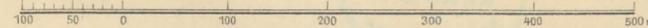
0,39m. unter N.A.P.

Die in der Brückenansicht eingetragenen Höhenzahlen bezeichnen die absoluten Höhen über dem Nullpunkt des Amsterdamer Pegels.

Mafsstab für die Ansicht=1:1000.



Mafsstab für den Lageplan=1:5000.



WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

III 17988
L. inw.

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

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300718