

Zum Geleit!

Immer stärker und dringender macht sich das Verlangen nach der seit 1928 mit der Zeitschrift „Die Bautechnik“ verbundenen Beilage „Der Stahlbau“ geltend. Wohl hat sich die Schriftleitung seit dem Wiedererscheinen der „Bautechnik“ im Herbst 1947 bemüht, den Fragen des Stahlbaues in gebührender Weise Raum zu geben, doch kann sie den berechtigten Forderungen der Stahlbauer natürlich nicht voll genügen. Der Verlag hat sich daher entschlossen, zunächst mit diesem Heft beginnend, einen besonderen Teil der Zeitschrift „Die Bautechnik“ frei zu machen, und darin unter dem seit 1928 geführten Zeitschriftentitel „Der Stahlbau“, Teil der Zeitschrift „Die Bautechnik“ Fachschrift für das gesamte Bauingenieurwesen, wissenschaftliche und praktische Fragen des Stahlbaues zu behandeln.

Schon bisher wurde die Schriftleitung der „Bautechnik“ in Fragen des Stahlbaues weitgehend von o. Professor Dr.-Ing. Kurt Klöppel, Darmstadt, beraten, der nun dankenswerterweise die Schriftleitung der Beilage „Der Stahlbau“ ab 1. Januar 1951 übernimmt. Anfang 1951 hoffen wir, wie früher, die Beilage „Der Stahlbau“ zugleich als Sonderausgabe herausgeben zu können.

Der deutsche Stahlbau wird somit wieder über eine Fachschrift verfügen, die es ihm ermöglicht, sich laufend über die neuesten Erkenntnisse der Forschung zu unterrichten und ein Bild seiner Leistungsfähigkeit und seiner großen Stahlbauwerke auf dem Gebiete des Stahlhochbaues, des Brückenbaues und des Stahlwasserbaues zu geben. Die internationale Verbreitung der „Bautechnik“ wird zugleich die Gewähr bieten, daß durch die Beilage „Der Stahlbau“ auch das Ausland von dem hohen Stand des deutschen Stahlbaues in konstruktiver, werkmäßiger und nicht zuletzt schönheitlicher Hinsicht Kenntnis erhält.

Zur Erreichung dieser Ziele bitten wir um rege Mitarbeit aller Berufenen aus Wissenschaft, Verwaltung und Praxis auf diesem Gebiet.

Verlag und Schriftleitung der Zeitschrift
„Die Bautechnik“.

Wiederherstellung der zweigleisigen Eisenbahnbrücke über den Rhein unterhalb Duisburg-Ruhrort (Haus-Knipp-Brücke).

Von Reichsbahnrat Willy Reuter, Essen, Dr.-Ing. Wilhelm Stoltenburg, Oberhausen-Sterkrade, und Dipl.-Ing. Karl Brunner, Duisburg.

Vor dem Kriege überquerten 16 Eisenbahngleise den Rhein in der britischen Zone. Bei Kriegsende waren alle Uebergänge durch Kriegseinwirkung und Sprengungen zerstört. Von den Alliierten wurden als Ersatz 3 eingleisige Behelfsbrücken errichtet, die jedoch einen erheblichen Engpaß für die Rheinschifffahrt und bei Eisgang darstellten. Es war deshalb dringend erforderlich, einen Ersatz dieser Ueberbauten durch endgültige Brücken zu schaffen. Die einzige

Stützweite (zweigleisige Ueberbauten), über den 3 linksrheinischen und neun rechtsrheinischen Flutöffnungen aus parallelgurtigen Fachwerkträgern unter der Fahrbahn von je 41 m Stützweite (eingleisige Ueberbauten). Baujahr: 1910—1912.

Die Abb. 1 zeigt den gesamten Brückenzug nach der Sprengung. Einzelheiten werden bei den Erläuterungen der Wiederherstellungsarbeiten behandelt.

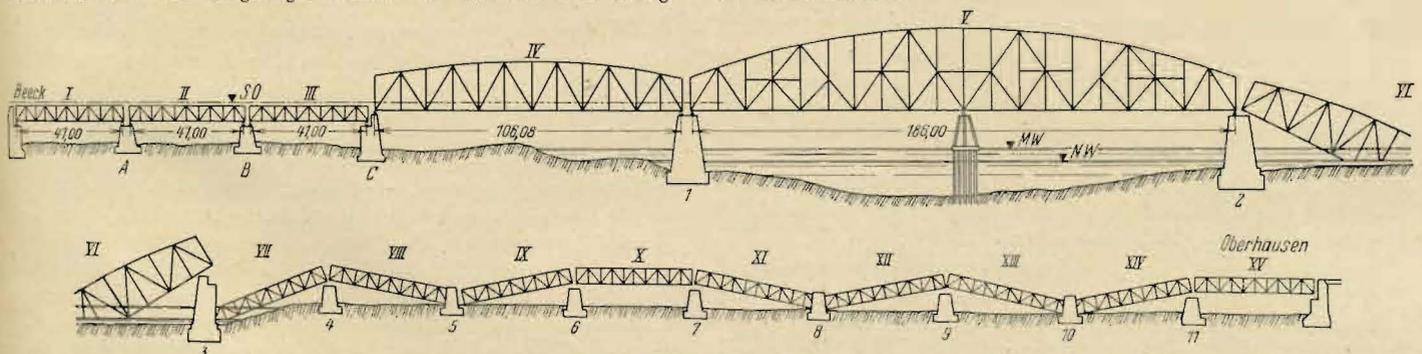


Abb. 1. Gesamter Brückenzug nach der Sprengung.

Brücke, welche bei den letzten Kriegereignissen nicht völlig vernichtet wurde, war die Rheinbrücke unterhalb Duisburg-Ruhrort im Zuge der Eisenbahnstrecke Duisburg-Beek—Baerl (Haus-Knipp-Brücke). Im Juli 1945 befahl die britische Militärregierung die beschleunigte Wiederherstellung bis zum Beginn des Winterhochwassers und Eistreibens.

Die Rheinbrücke in ihrer ursprünglichen Gestalt und nach ihrer Zerstörung.

Die Brücke bestand über den 3 Stromöffnungen aus Halbparabelfachwerkträgern mit Strebenfachwerk von 106,08—186—106,08 m

Die Wiederherstellung.

I. Planung und Kräfteeinsatz.

Das Ziel der Wiederherstellung war die endgültige Instandsetzung aller zerstörten Bauteile. Die Vielzahl der Zerstörungspunkte auf nahezu 1 km Brücklänge erforderte den Einsatz von zahlreichem Brückenbaugerät und bester Fachkräfte. Dies führte bei der damals schwierigen Arbeitskräftebeschaffung zu einer weitgehenden Arbeitsteilung.

Die Stahlbauarbeiten wurden in 3 Abschnitte eingeteilt:

1. Wiederherstellung der Mittelöffnung und der linksrheinischen Vorflutöffnungen durch die Fa. Demag.