Bild 35. Talübergang bei Christophstal, Strecke Rastatt—Freudenstadt.

gens verlassen wurde. Da die auf einem Pfeiler liegenden Kämpfer zweier benachbarter Bogen infolge der starken Steigung der Brücke theoretisch nicht auf der gleichen Höhe liegen, wurde zur Erzielung eines symmetrischen Abschlusses der Pfeilerköpfe der höherliegende Bogen nach unten verlängert, und die dort jeweils angeordneten Pfeilergesimse trennen zugleich die Pfeiler mit ihrem leichten Anzug und ihrer ringsum geradlinigen Begrenzung von dem oberen Teil der Brücke mit durchgehendem Bogen und ohne Anzug der Flächen. Bild 35 gibt ein Bild des in allen Einzelheiten und in der Gesamtanordnung vorzüglich gestalteten Talübergangs.

21. Die Eisenbahnbrücke über die Ohrn bei Öhringen in der Strecke Heilbronn (Neckar)—Crailsheim.

Das alte Bauwerk bestand aus 6 in Naturstein gemauerten zweigleisigen Gewölben von 8,9 bis 9,7 m lichter Weite auf ebenfalls gemauerten Pfeilern. Bei der Sprengung waren nur 2 Gewölbe und 2 Pfeiler erhalten geblieben, deren Standsicherheit vorübergehend durch Zuganker in den Kämpfern und durch seitliche Absteifung gewährleistet wurde; die übrigen Öffnungen wurden eingleisig behelfsmäßig durch Peiner Träger auf stählernen Pendeljochen überbrückt (Bild 36). Die zerstörten Gewölbe bzw. Pfeiler wurden in Stahlbeton bzw. in an den Außenseiten bewehrtem Stampfbeton in

Bild 36. Eisenbahnbrücke über die Ohrn bei Öhringen. Behelfsbrücke und Sicherung des Pfeilers.

einem Bauabschnitt auf die ganze Brückenbreite erneuert, wobei die Stahljoche der Behelfsbrücke einbetoniert wurden; an den beiden Anschlußstellen an die alten Mauerwerksteile wurde die Einspannung der Gewölbe in das Mauerwerk durch Stahlanker hergestellt. Die Unterseiten der beiden erhaltengebliebenen Natursteingewölbe und die in ihrer Verlängerung liegenden Breitseiten der gemauerten Pfeiler wurden mit einer 20 cm dicken, im Mauerwerk verankerten Stahlbetonschürze verstärkt, weil das Mauerwerk z. T. schon stark verwittert war.

Der Aufbau über den Gewölben wurde in 2 Abschnitten durchgeführt. Dabei wurden über den neuen Gewölben zur Entlastung der schlanken Pfeiler rd. 7 m weit gespannte Stahlbetonplatten und über den alten Natursteingewölben wegen der dort zur Verfügung stehenden geringeren Höhe Platten aus einbetonierten Trägern angeordnet. Auch über den nicht sichtbaren Spargewölben in den Widerlagern wurden Stahlbetonplatten eingebaut, um die Widerlager als feste Endpunkte der Bogenreihe auszubilden und die Bogenschübe auf die ganzen Widerlagerkörper zu verteilen. Die neuen Betonsichtflächen blieben unbearbeitet und passen sich den mit Sandstrahl gereinigten Flächen des aus Keupersandstein bestehenden Natursteinmauerwerks der alten Bauteile (in Bild 37 die beiden rechten Gewölbe) in der Farbe recht gut an.

Bild 37. Ansicht der Eisenbahnbrücke über die Ohrn bei Öhringen.

22. Die beiden gewölbten Talbrücken in km 22,73 und 23,9 der eingleisigen Strecke Erdorf—Igel (ED Trier).

Die erstgenannte Brücke über die Nims bestand ursprünglich aus 4 Gewölben von 13 + 26 + 13 + 4,5 m lichter Weite mit Sparbogen über den Pfeilern und Widerlagern. Die in Sandstein hergestellte Brücke war völlig zerstört. Beim Wiederaufbau fielen die vierte kleine Öffnung und die Sparbogen weg, und die 3 größeren Gewölbe wurden in Stahlbeton, die Pfeiler in Stampfbeton neu aufgebaut und die ganze Brücke mit gelbem Sandstein verkleidet (Bild 38). Statt der schweren massiven Brüstungen wurden Stahlgeländer auf auskragenden Abdeckplatten verwendet.

Bild 38. Talbrücke über die Nims, Strecke Erdorf—Igel.

Die zweite Brücke bestand aus 5 gemauerten Gewölben von je 16 m lichter Weite, davon waren nur ein Bogen, zwei Pfeiler und die Widerlager erhalten geblieben. Bei der Wiederherstellung wurde der letzte zu schwache Bogen abgebrochen und die 5 Gewölbe in Stahlbeton, die übrigen Teile in Beton erneuert. Die Brücke wurde mit gelbem Sandstein, die Stirnseiten der Gewölbe und die Pfeilerecken wurden, wie früher, mit rotem Sandstein verkleidet (Bild 39). Auskragende Stahlbetonplatten tragen die Geländer.

23. Das Kreuzungsbauwerk im Bahnhof Baal im Schnittpunkt der zweigleisigen Bahnlinie Aachen—Neuß (oben) mit der eingleisigen Strecke Jülich—Dalheim (unten), das früher aus