

für einige ausgezeichnete Punkte lokale Untersuchungen mit Hilfe der Zerlegung von Kräften nach dem Kräfteparallelogramm angestellt haben.

So geschehen auch bei anderen Brücken dieser von Frankfurt nach Basel führenden badischen Rheintallinie. Der vorerwähnte Becker schildert eine rechnerische Untersuchung einer reinen gußeisernen Hängewerksbrücke im Jahrgang 1844 der „Allgemeinen Bauzeitung“.

Allerdings darf nicht verkannt werden, daß eben ein reines Hängewerk, dem hölzernen Vorbild nachempfunden, in seiner viel klareren Form sich auch viel eher einer Beurteilung des Tragverhaltens erschloß. Und so hat es auch nicht an Kritiken gefehlt, die das System der Brücke von Hecklingen mit Mißtrauen betrachteten. Es gab eben zur damaligen Zeit schon Brücken aus Gußeisen, die in ihrer Form klarer waren und demzufolge auch ihr mögliches Tragverhalten deutlich zu erkennen gaben.

Zunächst aber eine Schilderung dieser Brücke, so wie sie zunächst als Eisenbahnbrücke über die Elz bei Hecklingen erbaut wurde (Abb. 5). Die Brücke hatte zwei Öffnungen. Es gab also einen Mittelpfeiler im Flußbett. In jeder Öffnung lagen drei Hauptträger: je einer links und rechts, und der dritte in der Mitte zwischen den beiden Gleisen. Der wurde naturgemäß am

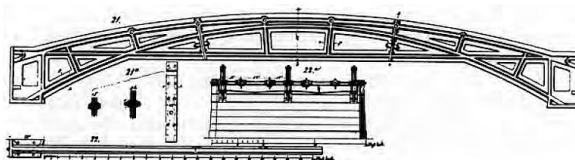


Abb. 5 Die Neumagen-Brücke, wie sie in ihrer ursprünglichen Form über die Elz bei Hecklingen als Eisenbahnbrücke erbaut wurde
Aus: Becker „Der Brückenbau in seinem ganzen Umfange“, Tafel XVI, Abb. 21

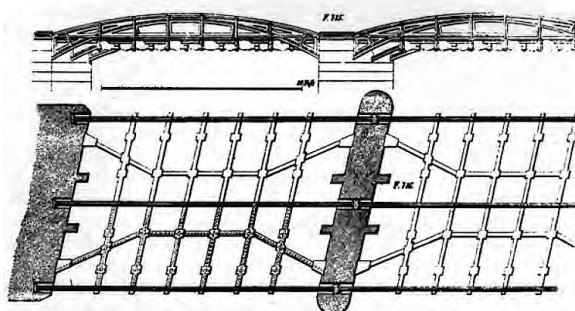


Abb. 6 Eisenbahnbrücke über die Elz bei Hecklingen — Ansicht und Grundriß —
Aus: Müller „Der Brückenbau in seinem ganzen Umfange“, Tafel 80, Abb. 715/716