

Regierungsbaumeister Rohlfs im Centralblatt der Bauverwaltung No. 13a vom März d. J. völlig zutreffend; ich gebe deshalb die bezügliche Stelle nachstehend wörtlich wieder:

»Die Einzelheiten wurden im Einvernehmen mit der kgl. Eisenbahndirektion von der Maschinenbau-A.-G. Nürnberg entworfen, wobei alle wichtigen Entscheidungen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten getroffen wurden. Bei der kgl. Eisenbahndirektion Elberfeld waren zunächst Geh. Baurat Illing und Regierungs- und Baurat Delmes und, nachdem diese am 1. April 1895 in den Ruhestand getreten waren, Geh. Baurat Brewitt mit der Oberleitung betraut. Die Prüfung der Berechnungen und Entwürfe, aber auch ein großer Teil der grundlegenden Berechnungen selbst wurde vom Regierungsbaumeister Carstanjen ausgeführt. An Stelle desselben, der am 1. April 1895 zu der ausführenden Firma überging und auch dort noch regen Anteil an dem Verlauf der Arbeiten nahm, trat der Regierungsbaumeister Rohlfs, der gleichzeitig die Arbeiten in der Brückenbauanstalt beaufsichtigte. Die Leitung für die Herstellung des Mauerwerks führte der Regierungsbaumeister Ilkenhans. Die Leitung der Eisenaufstellung war zunächst dem Ingenieur Habicht übertragen und wurde dann, als die Zulagen in der Werkstatt im wesentlichen beendet waren, am 1. Juli v. J. ebenfalls dem Regierungsbaumeister Rohlfs zugeteilt.

Innerhalb der ausführenden Firma wurden unter Leitung des Direktors Rieppel die Berechnungen zum größten Teil von Professor Dietz und Ingenieur Bohny ausgeführt, während namentlich Ingenieur Herrmann für die Ausarbeitung der Einzelheiten des Eisenwerkes thätig war. Die Betriebsleitung in der Brückenbauanstalt führte der Ingenieur Bilfinger. Die

Bauausführung lag in den Händen des Ingenieurs Möbus, dem der Ingenieur Bohny zur Seite gestellt war.«

Das Werk in den Einzelheiten seiner Ausführung ist das Ergebnis eines einmütigen, thatkräftigen Zusammenwirkens der kgl. Eisenbahndirektion und der ausführenden Firma. Es ist mit einer großen Genugthuung, hervorheben zu können, dass während der 5 Jahre, die für die Planung und Ausführung des Baues erforderlich waren, zwischen dem Bauherrn und dem Unternehmer nicht der geringste Zwiespalt zu verzeichnen war. Die Vollendung des kühnen Bauwerkes dürfte als ein Markstein in der Entwicklung der Brückenbau-technik zu bezeichnen sein. Die deutsche Technik ist gewohnt, ihre Werke nur auf völlig sicherer wissenschaftlicher Begründung aufzubauen. Sie hat sich deshalb nicht sprunghaft, sondern in gleichmäßiger Sicherheit und Stetigkeit voranschreitend entwickelt. Damit wird aber gewährleistet, dass unsere deutsche Technik stets den höchsten Anforderungen mit weitestgehender Zuverlässigkeit gerecht zu werden vermag. Auch bei der Müngstener Brücke wurde mit der sprichwörtlichen deutschen Gründlichkeit vorgegangen. Die Konstrukteure und ausführenden Ingenieure setzten ihren Stolz darein, jedem möglichen Kräftespiel nachzuspüren und ihm in der zuverlässigsten Weise Rechnung zu tragen. Es würde für alle beim Bau beteiligten Ingenieure sicher die schönste Genugthuung sein, wenn von ihren Fachgenossen das angestrebte Ziel als erreicht erachtet werden könnte¹⁾.

¹⁾ Ein in der nächsten Nummer erscheinender Nachtrag wird einige Mitteilungen über Vollendung und Einweihung der Brücke sowie über die Belastungsprobe bringen und von einem Gesamtbild der fertigen Brücke begleitet sein.

