

Die Göltzschthalbrücke in Sachsen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **131 (1852)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-372763>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Mittwoch und Donnerstag wurden sie auf 36 kr., für Freitag auf 1 fl. 30 kr. und für Samstag wie bisher auf 3 fl. festgesetzt. Bei der strengen Feier des Sonntags in London, die bis gegen Abend Verabreichung von Speisen und Getränken in Gasthäusern nur mit Beschränkungen gestattet, blieb auch die Ausstellung geschlossen. Vom 1. Mai bis 11. Okt. besuchten dieselbe 6,063,968 Personen, deren Eintrittsgeld über 5½ Mill. abwarf. Waren an einem Tage nur 30,000 Personen in dem Gebäude, so war es nur schwach angefüllt; im Brachmonat und Heumonat betrug die Zahl der Besucher an jedem Tage meist über 50,000 und am 7. Oktober waren sogar 109,915 Personen in der Ausstellung, deren Schluß von der königlichen Kommission auf den 11. Weinmonat angesetzt worden ist.

Ein pffiffiger Bettler.

Ein von Almosen lebender Bettler hatte die Uebung, wöchentlich nicht mehr als einen Pfennig anzunehmen, und hielt diese Uebung so genau, daß, wer ihm auf ein Mal einen Sechser gab, sicher war, diesen Gast 24 Wochen bei seinem Hause vorbeigehen zu sehen. Derselbe kam einmal zufällig in ein Gasthaus, wo ein Fremder logirte, dem der Wirth die Eigenheit des Bettlers erzählte. „Ich will's probiren“, sagte der Fremde, und hielt ihm einen Thaler vor. Der Bettler nahm denselben in seine Hand, betrachtete ihn genau nach allen Seiten, blickte den Geber scharf an und sagte endlich mit warnend aufgehobenem Finger: „Dasmol will en jeh neh, aber chomm mer nimmä dehweg!“

Warum manche Jungfrau nie zum Heirathen kommt.

Die Ehe ist das Ziel, welchem alle Jungfrauen entgegensteuern. Daß viele es nicht erreichen, ist nur ihre eigene Schuld; denn bei dem ersten Freier gebrauchen sie gewöhnlich zu viel Vorsicht, beim zweiten haben sie ihre eigene Ansicht, beim dritten nehmen sie keine Rücksicht, beim vierten haben sie keine Einsicht, da schließt sich auf einmal die Aussicht und es bleibt ihnen nichts als die leere Uebersicht.

Die Gölschthalbrücke in Sachsen.

Am 16. Februar 1851 wurde eine der größten Brücken, die je gebaut worden, eingeweiht und sodann dem Verkehr übergeben. Es ist die

Gölschthalbrücke, welche die sächsisch-bayerische Eisenbahn über das zwischen den Städtchen Plauen und Reichenbach im Königreich Sachsen liegende Thal führt. Nachdem man sich in der Schweiz immer ernstlicher mit dem Bau von Eisenbahnen beschäftigt und die Anlegung derselben wegen unser's gebirgigen Landes großen Schwierigkeiten unterworfen ist, dürfte es manchen Leser interessieren, zu erfahren, wie man dergleichen Schwierigkeiten, Eisenbahnen über Berge und Thäler zu bauen, anderwärts überwunden hat. Im letzten Jahre hat der Kallendermacher dem Leser gezeigt, wie man im Württembergischen den Dampfwagen über Berge zu rollen verstanden hat; heuer macht er ihn mit einer Brücke bekannt, welche die Eisenbahn über ein ansehnliches Thal hinwegführt. Daß es sich hier nicht bloß um den Bau einer gewöhnlichen großen Brücke gehandelt hat, wird der Leser gleich aus nachstehender kurzen Beschreibung ersehen.

Die ganze, zum größten Theil aus Ziegeln erbaute Brücke ist etwas über 2000 Fuß (eine halbe Viertelstunde) lang und nicht weniger als 277 Fuß hoch. Wie die Abbildung zeigt, besteht sie gleichsam aus 4 übereinander gebauten Reihen Gewölben. Das erste Stockwerk hat eine Höhe von 85 Schuh und 10 Pfeiler, welche 26 Schuh auseinander stehen und durchschnittlich über 20 Schuh dick sind. Das zweite Stockwerk, 72 Schuh hoch, hat 17 Pfeiler, das dritte mit 22 Pfeilern hat eine Höhe von 62 und das vierte mit ebensoviel Pfeilern ist noch 58 Schuh hoch. Obschon seit Vollendung der Arbeiten an dem sehr tief liegenden, aus ungeheuern Granitsteinen bestehenden Grundbau oder Unterlager im Jahr 1848 durchschnittlich 1500 Arbeiter an diesem Riesenbau beschäftigt waren, so hätten sie diesen in dritthalb Jahren doch nicht zu Stande gebracht, wenn die Thätigkeit der Arbeiter nicht noch durch Dampfmaschinen unterstützt worden wäre, welche die Lasten emporzogen, das nöthige Wasser in die Höhe hoben, Pochwerke trieben u. s. w. Unweit dieser wurde noch eine zweite, ebenfalls kolossale Brücke gleichzeitig gebaut, fast ebenso hoch, aber nicht länger als 528 Fuß. Die Kosten für beide sollen den Voranschlag von 14 Millionen Gulden überschritten haben.

Die Güterfahrbühne in Saffien.

