

Beschluß der Bürgerschaft

vom 30. Juli 1873.

1. Kaiserbrücke.

Die Bürgerschaft hat die Gründe für und wider die Festlegung der Kaiserbrücke nochmals sorgfältig erwogen; sie kann aber nur bei ihrer Ansicht beharren, daß die Störung des Schiffahrtsverkehrs durch die Drehjoche, welche nur Nachts geöffnet werden könnten, nicht beseitigt wird, daß dagegen die Verbreiterung der Brücke für den Landverkehr von so großer Bedeutung ist, daß es zweckmäßiger scheint, eine feste Brücke gleich so breit, als es zulässig ist, zu erbauen und die Mehrkosten zu sparen. Sie wünscht aber, daß die Construction des Oberbaues einer nochmaligen Prüfung unterzogen und darüber berichtet werde, besonders um, wenn irgend möglich, die Trennung der Fußwege von der Fahrbahn zu vermeiden.

Die Bürgerschaft ersucht daher den Senat ihr nunmehr zuzustimmen, damit der Brückenbau möglichst beschleunigt und rasch vollendet werden möge.

2. Jahresbericht der Gasanstalt.

Die Bürgerschaft hat den Bericht dankend entgegen genommen und ist damit einverstanden, daß auf die angeregten Fragen bei Berathung des Budgets zurückzukommen sei.

3. Vahrster Landstraße.

Die Bürgerschaft dankt der Baudeputation für den erstatteten Bericht, und ist damit einverstanden, daß von der staatsseitigen Herstellung der fraglichen Zweig-Chaussee Abstand genommen werde.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 5. August 1873.

Kaiserbrücke.

Wie der Senat am 18. Juli c. in Aussicht gestellt hat, will derselbe nunmehr, da die Bürgerschaft laut Beschluß vom 30. Juli bei der Meinung beharrt, daß einer festen Brücke der Vorzug zu geben sei, auch seinerseits sich damit einverstanden erklären, und hat, da hierüber eine Vereinbarung vorliegt, die Baudeputation ermächtigt, unverweilt die zur Beseitigung der für den wegfallenden Drehpfeiler geschlagenen Spundwand erforderlichen Arbeiten in Angriff zu nehmen.

Wegen des gleichzeitig von der Bürgerschaft geäußerten Wunsches, daß die projectirte Construction des Oberbaues der Brücke einer nochmaligen Prüfung in der Richtung unterzogen werden möge, um thunlichst die Trennung der Fußwege von der Fahrbahn zu vermeiden, theilt der Senat den darüber erstatteten technischen Bericht des Bauconducteurs Böttcher der Bürgerschaft hieneben mit und giebt derselben anheim, ihren Antrag, welchem gewichtige Bedenken entgegen stehen, um so mehr fallen zu lassen, als durch die vier Uebergänge von einem Trottoir zum andern, welche in dem von der Baudeputation vorgelegten Project vorgesehen sind, dem Verkehrsbedürfniß genügend Rechnung getragen wird.

Der Senat sieht daher nunmehr baldigst auch Seitens der Bürgerschaft der definitiven Genehmigung des vorgelegten Projects einer festen Brücke entgegen und wird nach Eingang dieser Erklärung die Wiederaufnahme der sistirten Bauarbeiten veranlassen.

Anlage
zur Mittheilung des Senats
vom 5. August 1873.

An

Herrn Senator Dr. Herm. Gröning.

Erhaltenem Auftrag entsprechend erlaube ich mir bezüglich der durch die Bürgerschaft am 30. Juli er. beantragten nochmaligen Prüfung der Construction des Oberbaues der Kaiserbrücke, besonders um wenn irgend möglich die Trennung der Fußwege von der Fahrbahn zu vermeiden, Folgendes ganz ergebenst zu berichten.

Soll eine fortwährende Communication zwischen den beiden Fußwegen der Brücke stattfinden, so ist dies nur durch eine Verstellung der Hauptträgerwände (Längswände) an die Außenseiten der Brücke zu ermöglichen. Da hierdurch aber der Zwischenraum der Trägerwände um 20 Fuß = 5,787 m vermehrt wird, so müssen nicht allein die Querträger entsprechend verlängert und um 2,25 Fuß = 0,651 m höher gemacht werden, sondern es wird auch erforderlich, dieselben in Anbetracht der Vermehrung der ursprünglich nur auf die Fahrbahn berechneten Last durch das Hinzukommen derjenigen der beiden Fußwege, welche sonst von außen auf Consolen an die Trägerwände angehängt waren, entsprechend zu verstärken. Die durch das Fortfallen der für die Fußwege sonst nöthigen Consolen entstehende Gewichtsverminderung wird durch die jetzt zwar überflüssig erscheinenden, jedoch mit Rücksicht auf die großen Maschenweiten der Trägerwände und zur Sicherung der Passage nöthigen Handgeländer, welche an die innere Seite der Trägerwände zu stellen sind, aufgewogen, und ist ferner eine Verlängerung und Verstärkung der unter der Brücke liegenden Windstreben nicht zu umgehen.

Selbstverständlich wird hierdurch und durch die bei Erhöhung und Verstärkung der Querträger eintretende Gewichtsvermehrung auch eine Verstärkung wie Vermehrung des Eigengewichtes der Hauptträgerwände bedingt. — Die weitere Folge ist, daß unter Beibehaltung der Brückenunterkante an den Unterpfeilern auf + 20 Fuß = 5,787 m die Fahrbahnoberkante von + 23 Fuß = 6,655 m auf + 25,25 Fuß = 7,306 m gelegt werden muß, letzteres aber wieder ein größeres Steigungsverhältniß der Rampen nach sich zieht. Dasselbe würde sich dann wie folgt stellen:

Neustadtseite.

Von der Kaiserbrücke nach der Haschenstraße zu 1:42.
nach der Hohenthorstraße zu 1:42.
nach der Grünenstraße zu 1:45.

Altstadtseite.

Von der Kaiserbrücke nach der Krähnpforte zu 1:38.
nach dem Ende der Schlachte stromab zu 1:37.

Eine Befahrung solcher Rampen ist indessen nur mit großen Schwierigkeiten verbunden und könnte ein günstigeres Steigungsverhältniß, ähnlich wie das in dem früher vorgelegten Projecte, nur dadurch erzielt werden, wenn eine Verlängerung der Rampen stattfände und müßten sodann die an die hierbei angenommenen Straßen stoßenden Nebenstraßen dem Anschlusse passend erhöht werden; wobei ich jedoch auf die früheren Erörterungen mit den hierdurch benachtheiligten Anwohnern dieser Straßen zu verweisen mir erlaube.

Gleichfalls dürfte noch zu erwägen sein, daß bei dem früher vorgelegten Projecte die von den Pfeilern zu tragende Last mehr nach der Mitte zu vertheilt war, durch das bei Verstellung der Hauptträgerwände eintretende Bedingniß dieselbe aber an den Endpunkten der Brücke verlegt werden soll. Aus diesem Grunde wird zur Erreichung der ersten Annahme eine Eisenconstruction auf den Pfeilern, deren Größenverhältnisse nach dem erst genehmigten Projecte und ohne Rücksicht auf eintretende Eventualitäten berechnet sind, angeordnet werden müssen.

Ebenso bedürfen die auf den Strompfeilern projectirten architectonischen Aufbaue, welche zur Unterbrechung und Abschließung der langen Gitterwände dienen, einer Verstärkung wie auch Umänderung, und wird dieselbe wahrscheinlich nur zu Ungunsten der Aesthetik des Baues ausfallen.

Alle vorerwähnten Aenderungen können jedoch nur unter sehr bedeutenden Mehrkosten hergestellt werden, und dürften dieselben sowie die entstehenden Schwierigkeiten bei Herstellung einer neuen und soliden Construction des Oberbaues in gar keinem Verhältniß zu dem gebotenen Vortheile einer freien, fortwährend ungehinderten Communication zwischen den beiden Fußwegen der Brücke stehen.

Meiner Ansicht nach kann es sich nur empfehlen, den Oberbau nach dem mit meinem Berichte vom 2. Juli c. vorgelegten Projecte, bei welchem durch die Stellung der Hauptträgerwände zwischen Fahrbahn und den Fußwegen eine bedeutend bessere und billigere Construction zur Anwendung kommt, auszuführen. Derselbe bietet hiernach schon an und für sich auf jedem Pfeiler eine freie Communication von einem Fußwege zu dem anderen und sind zu diesem Zwecke, wie auch bereits in dem Berichte des Oberbaurath Berg vom 20. September 1872 (Sen. u. Bürgerst. Verhdl. de 1872, Seite 578, al. 5) erwähnt ist, zwischen den Enden der einzelnen Hauptträgerwände 8 Fuß = 2,315^m im Lichten weite Oeffnungen gelassen.

Der Verkehr auf den Fußwegen wird außerdem bei Absperrung der Fahrbahn —, abgesehen von den vorbezeichneten Durchgängen auf den Pfeilern, — und bei einer zu treffenden Verordnung des sich Rechtshaltens der die Brücke benutzenden Personen stets ein geregelter und schneller bleiben, wie sich das auch bei der Eisenbahnbrücke über die Weiser bewährt hat; ebenso wird durch die Absperrung um so eher Unglücksfällen, wie solche durch das Herabfallen von Waarencollis von den Fahrzeugen zc. entstehen können, vorgebeugt.

Hierbei ist noch zu bemerken, daß den Passanten wenigstens eine seitliche freie Aussicht geboten ist, während bei Verstärkung der ca. 13 Fuß = 3,762^m über die Fußwege hohen Trägerwände an die Außenseiten der Brücke dieselbe total beschränkt wird.

Daß man auch in anderen großen Städten bei Anlage stark frequentirter Brücken auf die Absperrung der Fahrbahn von den Fußwegen Rücksicht genommen hat, dürfte zur Genüge bekannt sein, und erlaube ich mir hier einige, wie solche namentlich in und bei Wien ausgeführt sind, anzuführen.

I. Brücken über den Wienfluß:

- 1) Nevillebrücke, erbaut im Jahre 1852.
- 2) Pilgrambrücke, erbaut im Jahre 1866.
- 3) Rudolfsbrücke, erbaut im Jahre 1828.
- 4) Leopoldsbrücke, erbaut im Jahre 1865.

II. Brücken über den Donaucanal:

- 5) Brigittabrücke, bisher Strohedbrücke genannt und zur Verbindung der Vorstädte Alsergrund und Brigittenau im Jahre 1871 erbaut.
- 6) Augartenbrücke, vollendet im Jahre 1873.
- 7) Aspernbrücke, erbaut in den Jahren 1863 und 1864.
- 8) Sophienbrücke, erbaut im Jahre 1872.
- 9) Kaiser Josefsbrücke, erbaut im Jahre 1872.
- 10) Neue Straßenbrücke, über den Donaudurchstich, der Bau begann 1872.
- 11) Die Kettenbrücke über die Donau zu Pesth, erbaut in den Jahren 1839—1845.

Mein Antrag geht nun dahin, die Ausführung des Oberbaues der Kaiserbrücke, in Ermägung, daß die Verstärkung der Hauptträgerwände an die Außenseite der Brücke eine bedeutende Verstärkung des ganzen eisernen Oberbaues sowie eine Erhöhung und Verlängerung der Rampen zc.

nach sich zieht, abgesehen von den hierdurch eintretenden enormen Mehrkosten aber bereits Communicationen zwischen den beiden Fußwegen durch die auf den Pfeilern befindlichen, 8 Fuß = 2,315 m im Lichten weiten Durchgänge vorgesehen sind,

nach dem von mir mit Bericht vom 2. Juli cr. vorgelegten Projecte zu genehmigen.

Schließlich bemerke ich noch, daß die in demselben Berichte angeführten und auf Null gemessenen Durchflußweiten der Kaiserbrücke auch bei einer Annahme von 17 Fuß = 4,919 m über Null stets ein gleich günstiges Resultat gegenüber denjenigen der beiden oberhalb belegenen Weserbrücken ergeben.

Es betragen hiernach bei einem Wasserstande von 17 Fuß = 4,919 m über Null die lichten Weiten:

I.

der Kaiserbrücke		
zwischen Schlachte und Theerhof	420,375 Fuß =	121,637 m
Theerhof und Neustadt	229,792 Fuß =	66,491 m
	650,167 Fuß =	188,128 m
der großen Weserbrücke	412,167 Fuß =	119,262 m
der kleinen Weserbrücke	177,333 Fuß =	51,312 m
	589,500 Fuß =	170,574 m
Mithin mehr für die Kaiserbrücke	60,667 Fuß =	17,554 m

II.

der Kaiserbrücke		
zwischen Schlachte und Theerhof	420,375 Fuß =	121,637 m
der großen Weserbrücke	412,167 Fuß =	119,262 m
Mithin mehr für die Kaiserbrücke	8,208 Fuß =	2,375 m

III.

der Kaiserbrücke		
zwischen Theerhof und Neustadt	229,792 Fuß =	66,491 m
der kleinen Weserbrücke	177,333 Fuß =	51,312 m
Mithin mehr für die Kaiserbrücke	52,459 Fuß =	15,179 m

Selbst für den Fall nun, daß später die kleine Weserbrücke ganz in Wegfall kommt und dadurch die lichte Weite zwischen den Ufermauern daselbst nach dem Berichte des Oberbaurath Berg vom 26. October 1868 sich auf 190 Fuß 2 1/4 Zoll = 55,032 m bei Null gemessen stellen wird, was bei einem Wasserstande von 17 Fuß = 4,919 m und 1/12 Anlauf der Ufermauern 193 Fuß 1/4 Zoll = 55,852 m ausmacht, so ergiebt ein Vergleich dieses Maasses mit der lichten Weite der Kaiserbrücke zwischen Theerhof und Neustadt (229,792 Fuß = 66,491 m) immer noch ein Mehr von 36,771 Fuß = 10,639 m zu Gunsten der letzteren.

Bremen, den 4. August 1873.

(gez.) **Böttcher.**