

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1891

269 (2.10.1891)

Beilage zu Nr. 269 der Karlsruher Zeitung.

Freitag, 2. Oktober 1891.

Die Friedrichs-Brücke in Mannheim.

In der gestrigen Nummer des Bl. haben wir über die in Gegenwart Seiner königlichen Hoheit des Großherzogs gefeierte Einweihung der neuen Kettenbrücke in Mannheim berichtet. Der Bericht erwähnte auch, daß bei dem Weisheit der Vorstand der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus, Geh. Oberregierungsrat Haas, in einer längeren Ansprache die Geschichte dieses Brückenbaues darlegte. Die Eröffnung der neuen Brücke bedeutet ein so wichtiges Ereignis für die Entwicklung des Verkehrs in Mannheim, sie erscheint so bedeutungsvoll für das Gesamtinteresse dieser Stadt, daß wir glauben, die sachlichen Mittheilungen aus der bezeichneten Rede hier wiedergeben zu sollen. Nach dem vom Mannheimer „Generalanzeiger“ mitgetheilten Wortlaut der Rede sagte Herr Geh. Oberregierungsrat Haas nach den einleitenden Worten:

Es ist noch kein halbes Jahrhundert verfloßen, seit die Verbindung zwischen den beiden Ufern des Neckars an dieser Stelle noch durch eine Schiffbrücke vermittelt wurde, und wenn auch schon in den ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts das Bedürfnis nach Erstellung einer festen Brücke erkannt war, so wurde doch erst im Jahre 1841 an die Verwirklichung des Gedankens herangetreten, indem die Stadt, welcher die Ausführung des Baues ausschließlich oblag, für die Herstellung einer Kettenbrücke nach dem Projekt des hannoverschen Ingenieurs Wendelstett und unter dessen Leitung sich entschied; bestimmend für diese Wahl war der Umstand, daß, insbesondere mit Rücksicht auf den Wasserverkehr, die Zahl der Strompfeiler möglichst beschränkt werden mußte und daß Brücken mit eiserner Oberbaukonstruktion von großer Spannweite — die lichte Weite der Hauptöffnung mißt 86 Meter — nach dem damaligen Stande der Technik noch nicht bekannt waren.

Im Jahre 1845 konnte die Brücke dem Verkehr übergeben werden und der Gesamtumfang für das Unternehmen, welches nach damaliger Meinung die Dauer von Jahrhunderten haben sollte, betrug 874 600 fl.; dieser Aufwand sollte theils durch das von der Stadt zu erhebende Brückengeld bestritten werden, der übrige Theil war mit jährlich mindestens 10 000 fl. vom Jahre 1850 an durch Gemeindefürsorge, bezw. im Wege der Gemeindebesteuerung zu tilgen.

Das für Benützung der Brücke zu entrichtende Brückengeld, von welchem nur die Ortsfremden betroffen wurden, während die Einwohner der Stadt hiervon befreit waren, wurde den benachbarten Gemeinden als eine schwere und unbillige Last empfunden, auch die Kreisversammlung Mannheim hat die Befreiung derselben wiederholt bei der Großh. Regierung und bei den Ständen unter dem Hinweis darauf in Anregung gebracht, daß die Brücke nicht sowohl dem Verkehr zwischen den auf beiden Ufern gelegenen Stadt- und Gemarkungstheilen, sondern auch als Verbindungsstück zwischen der Stadt und den auf die Brücke mündenden, theils an die hessische Landesgrenze, theils an die Bergstraße führenden Landstraßen zu dienen habe.

Die Großh. Regierung mußte den auf Befreiung des Brückengeldes, als einer lästigen Fessel des freien Verkehrs gerichteten Wunsch als berechtigt anerkennen, und zwar um so mehr, als es ein unnatürlicher Zustand war, daß die Landstraße an dem Ufer des Flußes halt machte und die Sorge für Herstellung der Verbindung zur Stadt dieser selbst überlassen blieb. Dieser Wunsch war aber nach Lage der Sache nur auf dem Wege erfüllbar, daß der Staat die bestehende Brücke, sowie die künftige Unterhaltungs- und Hauptlast übernahm.

Die in diesem Sinne zwischen dem damaligen Großh. Handelsministerium und der Stadtgemeinde gepflogenen Verhandlungen führten zu dem Uebereinkommen vom 3. Dez. 1878, wonach einerseits die Kettenbrücke vom 1. Juli 1879 an in das Eigenthum der Straßenbauverwaltung übergeben und von diesem Zeitpunkt an als ein Bestandtheil der in dieselbe einmündenden Landstraße behandelt werden sollte, andererseits vom 1. Juli 1879 ab die Entrichtung jeglicher Abgabe für die Benützung der Brücke in Wegfall zu kommen habe; der noch ungedeckte Rest der Brückenbauschuld mit 130 000 fl. wurde von der Staatskasse mit der Maßgabe übernommen, daß der Kreisverband Mannheim nach den damals gültigen straßengesetzlichen Vorschriften ein Sechstel hierzu zu tragen habe.

Nachdem die Kreisversammlung, sowie die Stadtgemeinde Mannheim dem Uebereinkommen ihre Zustimmung erteilt, hat dasselbe durch die Aufnahme der erstmaligen Tilgungsquote in das Stadtbudget für 1874/75 die Allerhöchste Landesherliche und kaiserliche Genehmigung erhalten.

Wenige Jahre nach diesem Vorgange wurden Zweifel darüber laut, ob die Kettenbrücke gegenüber dem inzwischen außerordentlich gesteigerten Verkehr noch die Eigenschaft einer unter allen Umständen sicheren Tragfähigkeit besitze; nach wiederholten und eingehenden Untersuchungen und Beobachtungen ergaben sich diese Zweifel als berechtigt, man war genöthigt, die Benützung der Brücke erheblichen und sehr einschneidenden Beschränkungen zu unterwerfen, insbesondere den Transport von Lasten auf ein geringeres Maß einzuschränken, sogar verschließbare Thore an den Brückeneingängen anzubringen, um einem größeren Andrang von Menschen nöthigenfalls begegnen zu können. Dabei konnte aber die Gefahr nicht in Abrede gestellt werden, daß, wenn infolge irgend eines Zufalls oder außergewöhnlichen Ereignisses die Grenze der zulässigen Belastung erheblich überschritten würde, die Brücke einer solchen nicht zu widerstehen vermöchte und unter Umständen eine Katastrophe der entsetzlichsten Art eintreten könnte. Hiernach erschien es als ein unabweisliches Pflichtgebot, diesem äußerst bedenklichen Zustande ein Ende zu machen. Dazu drängte außerdem die Unzulänglichkeit der Größenverhältnisse der Brücke, welche bei dem raschen Anwachsen der Stadt und ihres Verkehrs mit der Umgegend, sowie der Vervollkommnung aller Verkehrsmittel dem Bedürfnisse nicht mehr zu genügen vermochte.

Abhilfe konnte nur durch den Bau einer neuen festen Brücke geschaffen werden und die Großh. Regierung konnte sich angesichts dieser Sachlage dieser Aufgabe nicht entziehen. Hierbei bestand zwischen der Großh. Regierung und den hiesigen Behörden Uebereinkommen darüber, daß im Hinblick auf die bestehenden, noch lange Zeit maßgebend bleibenden Verkehrsverhältnisse der

Neubau an der gleichen Stelle zu errichten sei, an welcher sich die Kettenbrücke befand, die hiernach nach nur 45jähriger Dauer zur Abtragung gelangen sollte.

Die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus hatte sich nunmehr mit der Bearbeitung des Bauprogramms zu befassen, und die Schwierigkeiten, welche sich hier darboten, waren ganz erhebliche; sie waren einerseits bedingt durch die Wasserstandsverhältnisse sowohl des Neckars als des Rheins, insbesondere durch die Rücksicht auf etwaigen Hochwasserstand oder Eisgang, aus diesem Grunde war als Baugzeit während eines Jahres nur die Zeit von Anfang März bis Ende November anzusehen und durften von Ende November bis Anfang März keinerlei Einbauten im Abflußprofil des Neckars, also insbesondere auch keine Nothbrücke bestehen; andererseits waren die Schwierigkeiten veranlaßt durch die Lage und Beschaffenheit der Flußsohle und erschien es in dieser Beziehung geboten, den Unterbau der neuen Brücke namhaft tiefer zu gründen, als dies i. Zt. bei den Pfeilern und Ranken der Kettenbrücke geschehen war; endlich durfte sowohl Schiffahrt und Flößerei, wie auch der Landverkehr über den Fluß während des Umbaus der Brücke keine Unterbrechung oder nennenswerthe Beschränkung erleiden. So bedeutend nun auch diese Schwierigkeiten waren, so erschien doch eine Lösung der Aufgabe als thunlich, welche es gestattete, an Stelle der Kettenbrücke einen soliden, den jetzigen und auch künftigen zu erwartenden Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Flußübergang herzustellen, ohne daß die Stadt während der Ausführung in Hochwasser- und Eisgefahr gebracht und ohne daß der Verkehr zu Wasser und zu Lande Unterbrechungen erfahren mußte. Dabei sollten die bestehenden 3 Deffnungen im wesentlichen unverändert beibehalten und dieselben durch zwei eiserne Hauptträger überbrückt werden, welche wegen der geringen Höhe zwischen Hochwasserstand und Fahrbahn über der letzteren angebracht werden mußten, die Breite der Fahrbahn war auf 10 m, jene der beiderseitigen Gehwege auf 3,5 m bemessen und die Tragfähigkeit der Brücke wurde so bestimmt, daß Wagen von 40 Zentner Belastung unbeanstandet passiren können. Zur Erlangung geeigneter Projekte und zuverlässiger Kostenberechnungen empfahl es sich, den Weg des allgemeinen Konkurrenzverfahrens zu betreten, wie dies zuvor beim Bau ähnlicher Objekte in größeren Städten mehrfach und mit bestem Erfolge geschehen war; hiernach wurde ein Preisanschreiben unter Anerbieten dreier Preise für die den Anforderungen der Wissenschaft und Technik entprechenden besten Projekte mit dem Anfügen erlassen, daß es den Teilnehmern an der Konkurrenz gleichzeitig anheimgegeben sei, auch etwaige Angebote hinsichtlich der Uebernahme der Bauausführung selbst zu stellen. Unter den eingelangten 11 Entwürfen wurden drei als preiswürdig erkannt; das Preisgericht war jedoch der Meinung, daß keiner der vürämirteten Entwürfe unmittelbar zur Ausführung geeignet sei, daß aber unter Benützung der beiden mit den höheren Preisen bedachten Entwürfe, welche hinsichtlich der praktischen und ästhetischen Anforderungen die besten Lösungen enthielten, ein in jeder Beziehung befriedigendes Bauwerk geschaffen werden könne. Diese waren eingereicht, und zwar das in erster Reihe prämiirte von August Bernag und Grün in Mannheim und in Forzheim, das in zweiter Reihe bedachte von Heinrich Gerber, Direktor der vormaligen süddeutschen Brückenbau-Aktiengesellschaft in München, Friedrich Thiersch, Professor der Technischen Hochschule daselbst, Ferdinand Beutzel, Bauamtsassessor der obersten Baubehörde in München, und Anton Riepel, Ingenieur und Vorstand der Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg, Filiale GutsMuths.

Die Kombination der beiden genannten Projekte erfolgte in der Weise, daß von dem erdgedachten Entwurfe die Anordnung des Unterbaues und das damit in Zusammenhang stehende Bauprogramm im Wesentlichen angenommen wurde, während man sich für den Oberbau und dessen architektonische Gestaltung der zweckentsprechenden und sehr schön entworfenen Konstruktion des zweiten Entwurfs angeschlossen.

Die Kosten des Brückenbaues wurden zu 1 1/2 Millionen veranschlagt; hierzu leistet nach der getroffenen Vereinbarung die Stadtgemeinde Mannheim einen Beitrag von einem Drittel und außerdem mit Rücksicht auf die durch die lokalen Bedürfnisse veranlaßten Aufwendungen den weiteren Betrag von 50 000 M. Nachdem die erforderlichen Mittel unter Zustimmung der Stände die Höchstlandesherrliche Bewilligung gefunden hatten, wurde mit den Verfassern der beiden benützten Projekte, die sich bei der Wettbewerbung gleichzeitig zur Uebernahme der Bauausführung angeboten hatten, nämlich mit den Bauunternehmern August Bernag und Grün in Mannheim und mit der Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg, Filiale GutsMuths, welche beide Firmen für diesen Zweck zu einer Bauunternehmung sich vereinigt, unter Zugrundelegung ihrer Angebote Vertrag über die Ausführung des Baues abgeschlossen. Dabei wurde der Unternehmung die von ihr angenommene Verpflichtung auferlegt, sich der Mitbetheiligung der beiden Verfassers der Entwürfe für die Eisenkonstruktion und die architektonische Ausstattung der Brücke, nämlich der Herren Direktor Heinrich Gerber und Professor Friedrich Thiersch in München, in der Weise zu versichern, daß dieselben bei der Ausarbeitung der Detailpläne und der statischen Berechnung der Baubestandtheile mitwirken. Der Bau sollte im Jahre 1889 beginnen und bis zum 1. September 1891 vollendet sein. Der letztere Termin wurde so genau eingehalten, daß schon einige Wochen vor dem genannten Zeitpunkt der Bau in allen Theilen beendet war.

Heute, wo wir das große Werk vollendet vor uns sehen, ist es mit eine werthe Pflicht, den hiesigen Ingenieuren, sowohl jenen des Staats als der Bauunternehmung, die Anerkennung der oberen Baubehörde für ihre tüchtigen und ersprießlichen Leistungen, und ferner den Herren Professoren Thiersch und Direktor Gerber für ihre freundliche und erfolgreiche Mitwirkung den verbindlichsten Dank auszusprechen.

Auf Befehl Seiner Königl. Hoheit des Großherzogs widme ich dieses Baumwerk dem allgemeinen Verkehr. Dasselbe wird auch für künftige Geschlechter ein bereites Denkmal dafür sein, wie unter dem Vorhild des für das Beste seines Landes begeisterten Landesfürsten alle beteiligten Organe zu einträchtigem Schaffen für das öffentliche Wohl sich verbunden haben, und darf es uns mit befriedigendem Stolz erfüllen, daß es deutsche Techniker sind,

welche den Plan entworfen, und deutsche Techniker, welche ihn aus deutschem Stein, Eisen und Stahl ausgeführt haben.

Möge dieses Werk die Wünsche und Erwartungen alle in Erfüllung gehen lassen, die an dessen Entstehung geknüpft worden sind, und mögen die Opfer, die hierfür gebracht wurden, sich in noch recht langer Friedenszeit als ein Segen erweisen für Stadt und Land.

Großherzogthum Baden.

Karlsruhe, den 1. Oktober.

2 (Postalisches.) Mit dem heutigen Tage wird in Wildferdingen in Vereinigung mit dem daselbst bestehenden Postamte, welches von diesem Tage ab vom Bahnhof nach dem Orte verlegt ist, eine Reichstelegraphenanstalt mit beschränktem Tagesdienst eröffnet werden. Zum gleichen Zeitpunkt wird die Postbilstelle in Singen, Amt Durlach, in eine Postagentur mit Telegraphenbetrieb umgewandelt.

3 (Der Karlsruher Kohlenverein) hielt am 29. Sept. seine erste Generalversammlung ab und beschloß, nach genügender Referenzstellung, 4 Proc. Dividende an seine Aktionäre zu vertheilen. Vermittelt wurden vom 1. Juli 1890 bis 30. Juni 1891 11 430 Tonnen Saarlohlen im Werthe von 127 728 Mark und wurde der Zweck der Vereinigung, nämlich der gemeinschaftliche Einkauf von Steinkohlen und Abgabe derselben zu Bergwerkspreisen, in befriedigender Weise erfüllt. Die bisherigen Aufsichtsrathmitglieder wurden wieder gewählt.

8* (Pforzheim, 29. Sept. (Kirchenkonzert.) Gestern Abend fand in der hiesigen Schloßkirche von Seiten des hiesigen Evangelischen Kirchensors unter der Leitung des Herrn D. Hübnert und unter der Mitwirkung der Konzertsängerin Fräulein Klara Keller aus Stuttgart, des Violinvirtuosen Herrn Alfred Raffelt aus Baden und des Herrn Orgelvirtuosen P. Werner von dort ein Konzert statt. Dasselbe war äußerst zahlreich besucht und bot durchaus vortreffliche Leistungen; insbesondere die Solopartien fanden reichen Beifall. Das Spiel des Violinisten verband mit einer außerordentlich weit gehenden Technik einen seelenvollen Vortrag. Von den ausgezeichneten Vorträgen des Organisten, der sein Instrument in stimmungswerther Weise beherrschte, heben wir nur die Durchführung seiner eigenen Komposition „In Memoriam“ (dem Andenken des Prinzen Ludwig Wilhelm von Baden gewidmet) besonders hervor. Auch die jugendliche Sängerin, welche eine ausgiebige, zu den besten Hoffnungen berechtigende Mezzo-Sopranstimme besitzt, fand lebhaften Beifall.

4 (Zähr, 30. Sept. (Neubauten.) Im Lauf des nächsten Monats werden hier drei öffentliche Neubauten ihrer Bestimmung übergeben werden: das Postgebäude, die Friedrichs-Schule und die Kleinkinderbewahranstalt. Das Postgebäude befindet sich an der Luisen-Straße, zunächst dem Bahnhof, ist ein statilicher Bau und gereicht der ganzen Stadt zur Zierde. Der Grundriß hat eine rechteckige Form mit zwei an der Straße liegenden Risaliten. Das ganze Gebäude ist im deutschen Renaissancestil ausgeführt und enthält zwei Stockwerke. Ueber den beiden Stockwerken befindet sich ein Mansarddach in Verbindung mit einem Holzcementdach. An der Westseite des Gebäudes ist ein thurmartiger Anbau angebracht, welcher über Dach mit einem von Zinkblechen gefestigten Spiegelgewölbe endigt. An demselben befinden sich die Isolatoren für die Telegraphen- und Telephonverbindungen. Die Fasadendächer sind in weißem Sandstein (aus Pfalzburg) mit gelber Marmorverkleidung ausgeführt, der Sockel besteht aus rothem Sandstein. Die Fassade, welche keine Fensteröffnungen enthält, ist durch Verbienbleine in verschiedenartige Felder eingetheilt, welche theilweise mit Freskomalereien ausgefüllt sind. Auf der Nordseite sieht sich bis zum Gewerbekanal ein großer Garten hin. Die innere Einrichtung entspricht der sehr gefälligen Außenseite und wird als recht praktisch bezeichnet. Das Haus wird bereits am 1. Oktober bezogen und soll von diesem Tag an ein erweiterter Postdienst, der dem gesteigerten Verkehr in jeder Beziehung Rechnung trägt, eingerichtet werden. Besondere Festlichkeiten werden, wie uns mitgeteilt wird, bei dem Umzug nicht stattfinden.

7 (Konstanz, 29. Sept. (Städtisches.) Den Mitgliedern des Bürgerausschusses ist eine Drucksache des Stadtraths über die Verwendung der im Rechnungsjahr 1890 eingegangenen städtischen Gelder, sowie über die ökonomischen Verhältnisse der Stadtgemeinde nach dem Stand vom 31. Dezember 1890 als Rechenschaftsbericht für 1890 zugegangen. Die Einnahmen der Stadtkasse beliefen sich auf 874 578 M. 37 Pf., die Ausgaben auf 864 755 M. 23 Pf. Unter ersteren figuriren 92 972 M. als Ertrag der Verbrauchssteuer (Detroi), welche rund 3000 M. mehr ergab, als im Voranschlag vorgesehen war; mindestens 2000 M. entfallen auf hier gebrautes Bier und nur 1000 M. auf die übrigen Positionen des am 3. Juli in's Leben getretenen neuen Tarifs. Der Vaufond hat auch im Jahr 1890 wieder eine entsprechende Zunahme seines Referendums zu verzeichnen, welcher jetzt 13 804 M. 51 Pf. beträgt. Die Ueberflüsse des Wasserwerks ermöglichen neben 4 Procent Verzinsung des Bauaufwandes und der früheren Betriebsdefizite eine Amortisirung in kleinerem Betrag. An dem für die Armentasse vorgesehenen Zuschuß von 18 017 M. wurde der Betrag von 836 M. nicht erforderlich. Die zum Anwachsen bestimmten Fonds weisen einen Vermögensstand von 12 066 M. 48 Pf. und eine Zunahme im Betrag von 1943 M. 93 Pf. auf. Nach der Darstellung des Gesamtvermögens- und Schuldenstandes der Stadt Konstanz betragen die Passiva am 1. Januar d. J. 4 598 708 M. 2 Pf., die Aktiva 4 092 603 M. 57 Pf., so daß sich ein Ueberschuß der Passiva im Betrag von 504 104 M. 45 Pf. ergibt, was gegen den Stand vom 1. Januar v. J. eine Verminderung der Passiva um 12 291 M. 42 Pf. bedeutet.

8 (Vom Bodensee, 30. Sept. (Kartoffelernte. — Hopfenhandel.) Die Kartoffelernte ist i. Zt. in vollem Gange. Es gibt im Ganzen weniger Kartoffeln, wie voriges Jahr, zumal solche an vielen Orten klein blieben; dagegen sind sie gesunder. In leichten Böden und bei geeigneten Sorten fiel der Ertrag relativ am besten aus. Insbesondere wird die Ernte der Kaiserkartoffel wohl sich verbunden haben, und darf es uns mit befriedigendem Stolz erfüllen, daß es deutsche Techniker sind,

