

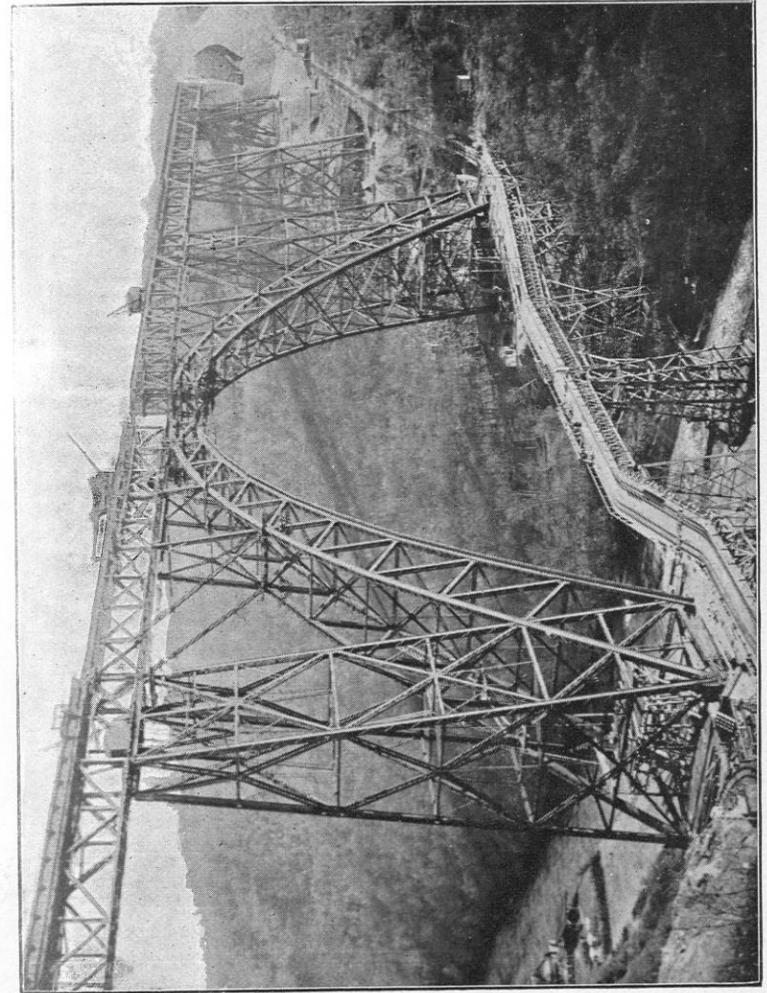
dieser für die Standfähigkeit der Brücke wichtigen Auseinanderspreizung der Pfeiler und des Bogens sind letztere noch hauptsächlich gegen Winddruck, Temperatureinflüsse und Bremskräfte durch mächtige Anker gesichert, die namentlich an den Bogenwiderlagern tief in das Mauerwerk eingreifen und durch Verzweigungen, die an den Enden mit eisernen Rosten verbunden sind, ungeheure Mauerwerkskörper umfassen. Die Landwiderlager zusammen mit den Pfeilerfundamenten und Bogenwiderlagern enthalten annähernd 11000 cbm Mauerwerk.

Das Gewicht der Eisenconstruction der Brücke beträgt ca. 5100 Tons, d. i. 5 100 000 kgr.

Damit die Ausdehnung der Eisentheile in Folge von Temperaturerhöhungen ungehindert stattfinden kann, sind die Parellelträger im allgemeinen wie bei der Windfelner Brücke auf Pendelstützen und Rolllagern ruhend angeordnet. Nur an drei Punkten und zwar im Bogenscheitel und auf den Pfeilern 2 und 7 (vergl. Blatt 2) sind die Träger mit dem Unterbau fest verbunden, während auf den beiden Bogenpfeilern 4 und 5 sogenannte Dilatationsvorrichtungen angebracht sind. Die Ausdehnung des Bogens und der Pfeiler in verticalem Sinne hat besondere Einrichtungen nicht bedingt, da die durch das geringe Wachsen des Bogens und der Pfeiler entstehenden Unebenheiten in der Höhenlage der Schienen unbedenklich sind und Schwierigkeiten für den Betrieb nicht bieten.

Die Montage der eisernen Pfeiler erfolgte von Kerngerüsten aus, so zwar, dass diese stückweise höher geführt wurden, nachdem der untere Theil gegen die fertige Eisen-Construction abgesteift werden konnte. Von den Pfeilern aus wurden alsdann provisorische Konsolen ausgekragt und die Zwischenräume zwischen zwei benachbarten Konsolen wurden durch armierte Balken, durch Hängewerke oder eiserne Gerüstträger je nach der Weite der Oeffnung überspannt. Auf

Kaiser-Wilhelm-Brücke.



Montage des Bogens am 26. Februar 1897.