

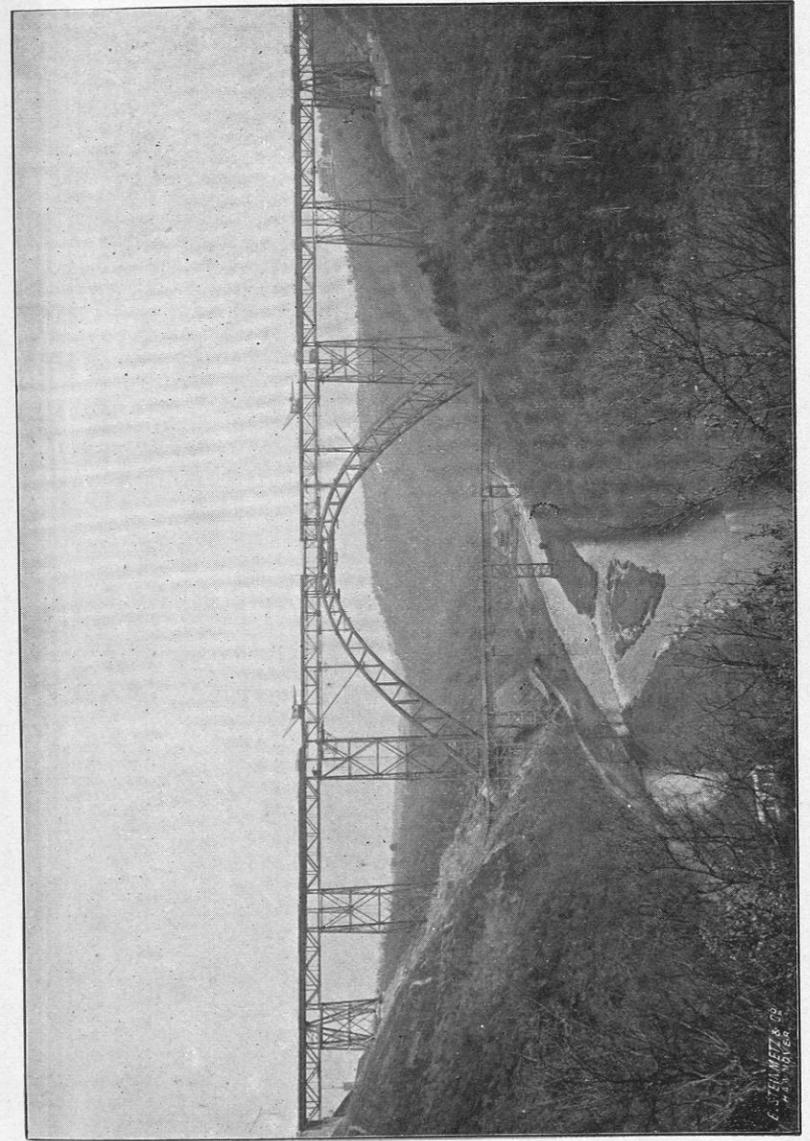
An jeder Seite des Bogens waren 4 Seile angeordnet, je 2 an jeder Seite der Landwiderlager. Durch sinnreiche Einschaltung hydraulischer Pressen konnte die Spannung der Seile reguliert werden.

Da bei dem Vorbau einer Bogenhälfte über das 4. Feld hinaus einzelne Stäbe des Bogenpfeilers und Bogens zu stark beansprucht worden wären, wurde der Bogen am Ende des 4. Feldes mit der oberen Gurtung der Parallelträger durch das provisorische Zugband $z^1 z^1$ verbunden, und da die Bogenhälften in Folge ihres Eigengewichts und der während der Montage auf ihnen ruhenden Belastung sich nach vorn je um etwa 15 cm recken und an ihren freien Enden um etwa 25 cm nach unten neigen mussten, waren zur Erleichterung des Bogenschlusses die Bogenpfeiler, ehe sie mit den Parallelträgern der Seitenöffnungen vernietet waren, thalseitig mittelst hydraulischer Pressen um 35 mm gehoben und unterkeilt und somit um den oberen Fusspunkt gedreht, so dass sich das obere Ende der Pfeiler um 210 mm rückwärts neigte und damit auch die freien Enden der Bogenhälften gehoben und zurück gelehnt wurden.

Auch die Ankerpfeiler waren um 5 cm gehoben. Dabei waren unter die thalseitigen Füße cylindrische Platten geschoben, so dass die Pfeiler über diesen Fusspunkten pendelten.

Mit dem Bogen, diesem meist um ein Feld voraus, wurden auch die Parallelträger in der Bogenöffnung frei auskragend vorgebaut, so dass die Kräne auf diesen nach Vernietung eines Feldes zur Montage des folgenden immer wieder vorgeschoben werden konnten. Das freie Vorbauen der Parallelträger war durch Anordnung provisorischer Druckstäbe im ersten Felde ermöglicht. Am Ende des vierten Feldes wurden Bogen und Parallelträger durch die erste Verticale verbunden.

Kaiser-Wilhelm-Brücke.



Ansicht der Brücke am 8. April 1897.