

Die Thalbrücke bei Müngsten

Autor(en): **Rieppel, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 4

PDF erstellt am: **19.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-20726>

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.

INHALT: Die Thalbrücke bei Müngsten. II. (Schluss.) — Das neue Justizgebäude in München. I. — Miscellanea: Die neuen Pläne für den Panama-Kanal. Die Herstellung einer Strassenbahnlinie von 4 km Länge innerhalb eines Zeitraums von 22 Stunden. Kuriosum eines architektonischen Wettbewerbs. Ein Panorama der sibirischen Eisenbahn für die

Pariser Weltausstellung 1900. Villa Nabholz-von Grabow im Belvoir-Park in Zürich. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Hiezu eine Tafel: Das neue Justizgebäude in München.

Die Thalbrücke bei Müngsten.

(Nach einem Vortrag von A. Rieppel, Direktor der Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Nürnberg.)

II. (Schluss.)

Zu der Eisenkonstruktion ist nur basisches Flusseisen und zwar Martineisen für die Bleche und Thomaseisen für alle übrigen Stäbe verwendet worden. Die Herstellung der gesamten Ueberbauten geschah nach dem sogenannten *Zulageverfahren*. Die Konstruktionen wurden auf festen Zulagen aus den einzelnen ungebohrten, sonst aber fertigen Eisenstäben und Platten zusammengebaut und dann vermittle fahrbarer Krahnböhrmaschinen gebohrt. Die Pfeilerwände und Hauptträger der Gerüstbrücken wurden je im ganzen, die Hauptträger des Bogens je in drei Stücken mit allen für die Anschlüsse dienenden Teilen zugelegt. Bei den Zulagen haben die wegen der Einsenkung der Träger durch das Eigengewicht nötigen Ueberhöhungen Berücksichtigung gefunden.

Da die Nietarbeit auf dem Bauplatze auf das äusserste zu beschränken war, wurden die Teile im Werke in den für Versand und Montierung noch angängigen Grössen vernietet. Die im Werke für die Zulagen verwendeten eisernen Masstäbe waren mit jenen auf der Baustelle genau abgeglichen worden.

Von ganz besonderem Interesse ist der *Bauvorgang*, zu dessen Erklärung wir auf die bezüglichen Figuren der vorhergehenden Nummer, die daselbst gegebene Gesamtansicht und die beiden nachfolgenden Abbildungen Fig. 5 und 6 verweisen, welche den Bau des Bogens in bereits weit vorgeschrittenem Zustande zeigen.

Die Zufuhr auf der Eisenbahn zur Baustelle war nur von der Solinger Seite aus möglich, da die Linie auf der Remscheider Seite in der Ausführung sich noch im Rückstande befand. Es musste deshalb am Solinger Widerlager ein grosser Werkplatz geschaffen und von dort aus eine Förderbahn zu den einzelnen Baustellen also auch über die Wupper weg bis nach dem Remscheider Widerlager angelegt werden. Ausserdem war der ganze Bauplatz mit Nutzwasser zu versorgen; was nur von der Wupper aus geschehen konnte. Endlich sollten die an den einzelnen Baustellen erforderlichen Baumaschinen, ferner das Pumpwerk im Thale und die Förderbahn elektrisch betrieben und die Plätze elektrisch beleuchtet werden. Es war somit eine elektrische Kraft- und Lichtcentrale anzulegen. Da es sich einfacher einrichten liess, das Speisewasser für diese Centrale aus dem Thale in die Höhe zu schaffen, wo man ohnehin des Wassers bedurfte, als die Kohlen mit Landfuhrwerk vom Bahnhof Solingen aus ins Thal zu bringen, so wurde die Centrale zweckmässig auf der Solinger Seite in Höhe der Bahnkrone angeordnet. Die Anlage eines Hochbehälters war nach Lage der Dinge nicht zu umgehen. Er wurde rund 8 m über Schienenoberkante, also rund 115 m über dem Wupperwasserspiegel auf der Solinger Seite errichtet.

Die Brücke zur Ueberführung der Förderbahn und des Verkehrs von einer Thalwand zur andern lag mit Schienenoberkante 31 m über dem Wupperwasserspiegel und bestand zum Teil aus Eisen, zum Teil aus Holz, wie es die vorhandenen Pfeiler und Träger ergaben.

Ausser diesen Anlagen waren natürlich ein grosses Baubureau, Werkstätten, Materialschuppen, auf der Solinger und teils auch auf der Remscheider Seite und eine Telephonanlage vom Bureau zu sämtlichen Baustellen zu errichten. Für den Betrieb der Förderbahn war zeitweise ein optischer Signaldienst nötig. Für den Verkehr der Beamten und

Arbeiter von einer Baustelle zur andern mussten Fusswege (Treppen) gebaut werden.

Um den rund 7500 m² Fläche bedeckenden *Grossen Werkplatz* (auf den Abbildungen nicht ersichtlich) am Solinger Widerlager zu gewinnen, war eine Materialbewegung von mehr als 10 000 m³ Lehmbo den und Schieferfelsen zu bewältigen. Auf dem Platz waren untergebracht: Die Maschinenstation, bestehend aus zwei Röhrenkesseln, zwei stehenden Tandem-Dampfdynamos von je 23 000 Watt Leistung, eine Schmiede und Schlosserei, ein Werkzeugmagazin, ein Materialmagazin, eine maschinelle Mörtelbereitungsanlage und das Windwerk für die Solinger Seite der Bremsbahn; dann etwas abseits der Hochbehälter und die Bureaux der Bauleitung, sowie Unterkunfts räume für Meister, Vorarbeiter und Arbeiter.

Vom Werkplatze aus wurde südlich der Brücke die *Förderbahn* zur Bedienung sämtlicher Bauplätze angelegt. Diese bedingte bei den Niveauabständen der verschiedenen Bauplätze zwei Bremsbahnen, je auf der Solinger und auf der Remscheider Seite (Fig. 5 und 6) mit einer zwischenliegenden Förderbrücke. Die Fahrbahn der letzteren wurde zweckmässig in der Höhenlage der Auflager des grossen Bogens angelegt. Da die Bremsbahnen gleichzeitig mehrere Bauplätze zu bedienen hatten, entschied man sich für eineleisige Anlage derselben mit Abzweigung mittels Weichen aus den eingeleisigen Strängen auf die Bauplätze, und führte nur über die provisorische Wupperbrücke die Geleisanlage zweispurig durch. Das Windwerk stand auf der Solinger Seite auf dem Werkplatz, auf der Remscheider Seite zunächst dem dortigen Widerlager. Die Spurweite wurde mit 800 mm bestimmt; das Gefälle in den Rampen stieg bis zu 57%. Die Windwerke von 25 P. S. Leistung beförderten Zuglasten bis zu 12 t, bei 10 t Nutzlast, mit einer Geschwindigkeit von 1,1 m/Sek. Das Stahldrahtseil hatte 31 mm im Durchmesser.

Zur Zeit des stärksten Materialbedarfes bei Herstellung der Mauerkörper war diese eingeleisige Bahn natürlich nicht leistungsfähig genug; sie stand deshalb während dieser Zeit Tag und Nacht im Betriebe.

Erwähnenswert sind noch die eigenartigen Einrichtungen der Wagen, um den Transport der schweren und langen Konstruktionsstäbe bei den starken Gefällbrüchen und scharfen Kurvenabzweigungen zu ermöglichen. Die Schemel gewährten nämlich Beweglichkeit nicht nur im wagrechten, sondern auch im senkrechten Sinne.

Von Interesse sind auch unter anderem die Seilführung, die Kuppelung des Seiles mit den Wagen und die Achsstellung der Wagen wegen der grossen Neigungen; die Achsen waren nicht symmetrisch zur Wagenmitte angeordnet.

Der Betrieb für den Transport von Material zur Solinger Baustelle ging einfach von statten. Die Wagen wurden zur Baustelle abgelassen, abgeladen und leer zurückgezogen. Bei dem Transport für die Remscheider Seite gingen die beladenen Wagen zur Brücke ab, wurden dort wegen der unsymmetrischen Achsstellung gedreht, von Hand über die Brücke geschafft und dann aufgezogen. Gleichzeitig kamen auf dem zweiten Geleise leere Wagen von der Remscheider Seite zurück, die nach erfolgter Drehung an der Solinger Seite hochgezogen wurden.

Auf der Solinger Seite konnte der Windenführer die Bahn nicht übersehen; deshalb traf man eine Einrichtung, durch die der jeweilige Stand der abzulassenden oder aufzuziehenden Wagen in seiner Standhütte erkennbar war.

Ausser der bereits erwähnten maschinellen Einrichtung sind noch die Aufzugvorrichtungen für die Montierung der Gerüstpfeiler und die zur freien Montage dienenden,

zwei grossen fahrbaren Drehkrane von 10 m Ausladung und 10 t Tragkraft hervorzuheben. Zur Zeit des stärksten Betriebes genügten die beiden Dampfmaschinen nur sehr knapp.

Die Fertigstellung des Werkplatzes und der Förderbahnanlage erforderte neun Monate Zeit, bis Mitte April 1894, mit welchem Zeitpunkte die *eigentlichen Bauarbeiten* beginnen konnten.

Die gesamten *Grab- und Sprengarbeiten* betrugen rund 21 000 m³; hiervon treffen 11 500 m³ auf die beiden Bogenwiderlager. Bei diesen lag der Fels zu tage, weshalb alles gesprengt werden musste. Verbraucht wurden zu den Sprengarbeiten rd. 1600 kg Pulver und 1400 kg Dynamit.

Die *Mauerarbeiten* an den acht Baustellen umfassen 10 872 m³; hiezu waren 18 500 Rollwagenladungen Steine und 3 300 m³ trockener Mörtel mit der Förderbahn zu bewegen. Zieht man noch den Transport der Gerätschaften in Betracht, so ersieht man, welch ausserordentliche Leistung der Bahn bei den gewaltigen Höhenunterschieden für die Ausführung der Mauerarbeiten zugemutet wurde.

Der Mörtel gelangte in trockenem Zustande zu den einzelnen Baustellen. Bei der starken Neigung der Bahn von 57 % würde es schwer gehalten haben, flüssigen Mörtel gut zu transportieren, und bei Bereitung des Mörtels an den Baustellen würde es nicht leicht gewesen sein, ein gleichmässiges richtiges Mischungsverhältnis zu erzielen. Ausserdem wäre eine ganze Anzahl Mörtelmaschinen nötig gewesen. Man mischte deshalb auf dem Werkplatze den Mörtel im vorgesehenen Verhältnis: ein Teil Portlandcement, vier Teile Wasserkalk und acht Teile Sand, im trockenen Zustande mittels einer von der Maschinenstation aus angetriebenen Mörtelmaschine und brachte, wie schon gesagt, das trockene Gemisch auf die einzelnen Baustellen. Dort wurde es aus den bedeckten Kippwagen in eine geschlossene Bude gestürzt, von der aus für gewöhnlich mit Schiebern verschlossene Rutschen zu etwas tiefer liegenden Mörtelpfannen führten. Sobald der Schieber geöffnet wurde, rutschte das trockene Gemisch ab, während gleichzeitig aus der Wasserleitung das erforderliche Wasser zugegeben wurde. Es genügte, den Mörtel zweimal mit der Krücke hin und her zu ziehen, um eine innige Vermengung herbeizuführen. Durch diese Arbeitsweise hatte man stets frischen Mörtel in der zur Verarbeitung nötigen Menge, ohne sich mit der Zubereitung des trockenen Gemisches genau nach dem Fortgange der Mauerarbeiten richten zu müssen.

Ein besonderes Interesse beansprucht bei diesem Baue die *Aufstellung der Eisenkonstruktion* im Gesamtgewichte von rd. 5100 t.

Es war von vornherein als feststehend erachtet, dass Gerüstpfeiler und Gerüstbrücke von festen Gerüsten ausmontiert, die Mittelöffnung, der Bogen, mit der darüber liegenden Gerüstbrücke dagegen vermittels fahrbarer Drehkrane, die auf den Obergurten der Gerüstbrücke liefen, frei vorgebaut werden sollte. Da zu diesem freien Vorbau des Mittelfeldes die Aussenfelder für die erforderliche Rückverankerung nötig waren, so ergab sich die Reihenfolge des Arbeitsvorganges von selbst. Es mussten Gerüstpfeiler und Gerüstbrücken, an den beiden Brückenenden beginnend, gegen die Mitte zu hergestellt werden und das Mittelfeld als letzte Arbeit verbleiben.

Zum Aufstellen der *Gerüstpfeiler* dienten sogenannte Kerngerüste und je ein drehbarer doppelseitiger Ausleger, der auf dem Kranz der oberen Gerüstschicht ruhte und zwei Drahtseilauzüge hatte. Die elektrisch angetriebenen Windwerke hierzu waren im unteren Pfeilergeschoss gelagert.

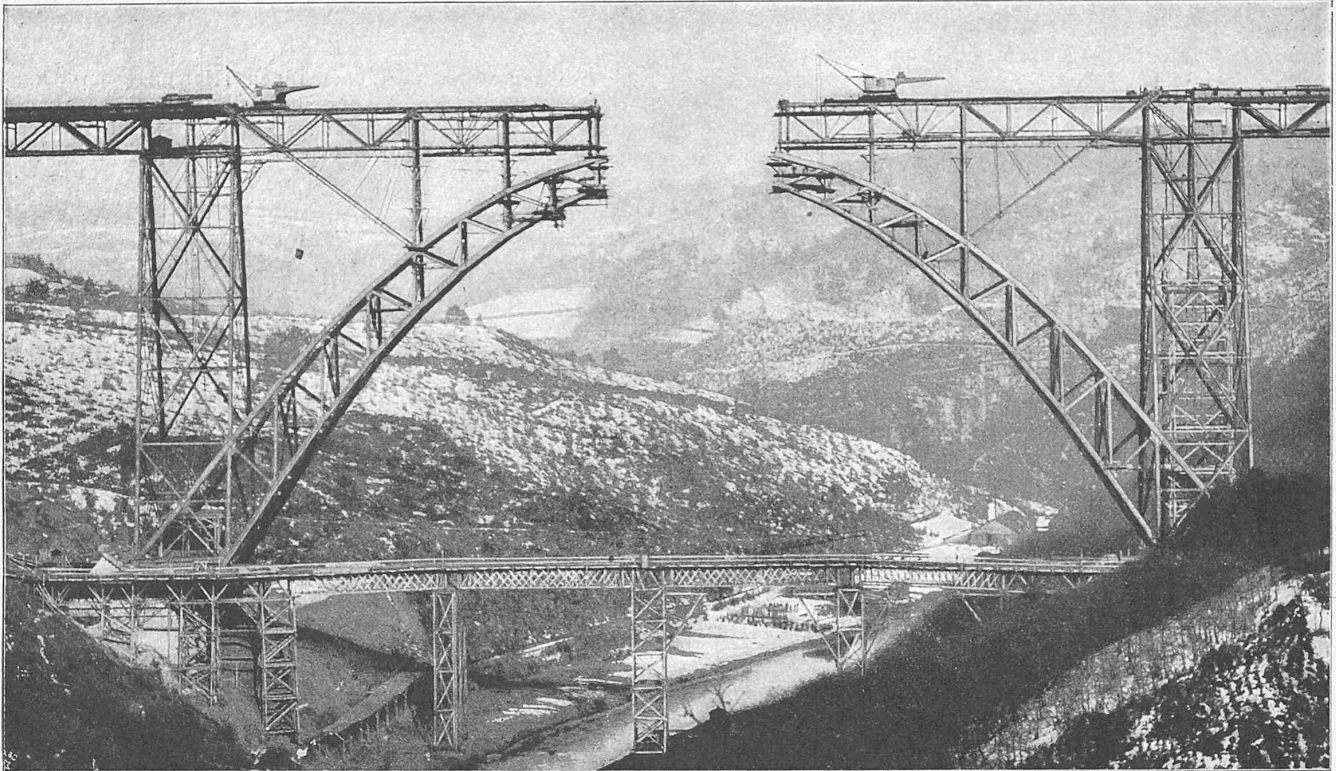
Was die *Kerngerüste* anbetrifft, so wurden sie mit dem Pfeiler selbst, diesem nur um zwei Geschosse voraussend, in die Höhe geführt und gegen die Konstruktion der Pfeiler abgestützt.

Bei den *Gerüstbrücken* wurde für die Aussenfelder 1 und 7, in denen die Höhe mässig ist, gewöhnliche Einrichtung mit hölzernen Querwänden und Längssprengwerken und kleinere Träger angewendet. In den übrigen Feldern wurden an die Gerüstpfeiler Konsolen angebaut und auf diese vorläufige Gerüstbrücken, wie sie die Maschinenbau-

Aktiengesellschaft Nürnberg in grosser Zahl besitzt, gelagert. Diese Gerüstbrücken wurden unten auf dem Boden zusammengebaut und hochgezogen. Auf den geschaffenen Plattformen der Gerüstbrücken bewegten sich in der Längsrichtung eiserne Montierwagen zum Versetzen der einzelnen Konstruktionsstücke.

Bei der grossen Höhe des Mittelfeldes war eine Montierung auf festen Gerüsten für den *grossen Bogen* von vornherein als ausgeschlossen zu erachten; es konnte sich nur darum handeln, die Freimontage einerseits durch entsprechende Durchbildung der Konstruktion und anderseits durch Beschaffung bester Hilfsmittel soweit als erreichbar einfach und günstig zu gestalten. Die Konstruktion des eisernen Ueberbaues ist thatsächlich unter diesem Gesichtspunkte zum grossen Teil entworfen und in den Einzelheiten bearbeitet worden. Es war darnach auch als gegeben zu erachten, dass die Gerüstpfeiler an den beiden Thalwänden einschliesslich jener über den Bogenwiderlagern, und die Gerüstbrücken vor Beginn der Bogenmontage fertig sein mussten. Die Gerüstpfeiler über den Bogenwiderlagern stehen auf den Bogenanfängen und werden durch die unteren Bogengurte 0—1 zum Teil unterschritten (Fig. 3). Diese Teile des Bogens mussten also zunächst auf festen Gerüsten zusammengesetzt werden, wobei bemerkt sei, dass die Bogenstücke 0—1 je rd. 25 t wiegen. Die Verankerung des Bogenanfanges bei X giebt dem Bogenpfeiler genügende Standfestigkeit trotz der erwähnten starken Unterschneidung durch die Bogenuntergurte. Sobald nun die Gerüstbrücken an den Thalwänden samt den Bogenpfeilern standen, gestaltete sich die Freimontage im allgemeinen wie folgt: Bei den Bogenpfeilern wurden die Stäbe *LE* (1) (vergl. Fig. 3) mit den kontinuierlichen oberen Gurten der Gerüstbrücken und diese mit den Ankerpfeilern 2 und 7 (Fig. 2) fest verbunden. Ausserdem wurden von den Spitzen der Ankerpfeiler 2 und 7 je zwei Stahldrahtseile mittels Schächte in die Thalwände geführt und dort fest verankert. Zwischen Drahtseilen und Pfeilerspitzen waren starke Reguliervorrichtungen mit hydraulischen Winden eingeschaltet. An den Bogenpfeilern 4 und 5 (Fig. 2) wurden nun zunächst mittels der auf dem Obergurt der Gerüstbrücken laufenden, elektrisch angetriebenen Drehkrane von 10 m Ausladung und 10 t Tragkraft die anstossenden Gerüstbrückenfelder unter Benutzung der Hilfsstäbe (1) (2) (Fig. 3) Stück um Stück, teilweise in ganzen Fachen, mit Verwendung von fliegenden Hilfsgerüsten vorgebaut und die Krane auf den Gurten dieser freivorschwebenden Brücken vorgefahren. Sobald die Krane über die Bogenöffnung etwas eingefahren waren, konnte angefangen werden, unten an dem Bogen Stück um Stück anzubauen, wobei für den Stand der Arbeiter leicht verschiebbliche, eiserne Gerüste an dem Bogenuntergurt befestigt waren. So konnte Zug um Zug oben die Gerüstbrücke, unten der Bogen verlängert werden. Als man die ersten über die Pfeiler vorspringenden 30 m, also die Stelle des ersten Pendelpfeilers über dem Bogen, erreicht hatte, wurde ein Hilfsband vom Bogenstützpunkt VI des Pendeljoches zum Punkt *E* des Gerüstbrückenobergurttes geführt und beiderseits befestigt (Fig. 3). In der Mitte war das Band an einer Stosstelle lose zusammengehängt. Mittels einer einfachen Schraubenregulierung wurde es angespannt, der Bogen um das Mass seiner elastischen Einsenkung bei dem freien Vorbau zurückgeholt und das Zugband an der Stosstelle fest verbolzt. Von da ab wurde das Bogengebilde durch die Rückverankerung an dem Punkt VI, also 30 m in die freie Öffnung vorgreifend, gehalten. Nun wurde auf den Punkt VI das Pendeljoch aufgesetzt, das Gerüstbrückenfeld um seine elastische Durchbiegung gehoben und mit dem Joch verbunden. Die Gerüstbrückenfelder von 30 m Weite mussten behufs freien Vorbaues durch den vorläufig eingeschalteten Stab (1) (2) eine feste Verbindung mit den Gerüstpfeilersäulen erhalten. Nach Aufstellung des Pendeljoches war der Hilfsstab (1) (2) zu entfernen. Das Gerüstbrückenfeld hatte also beiderseits bei *E* und (*VI*) freies Auflager. Der Obergurt blieb dagegen bei *E* noch konti-

Fig. 5 und 6. Die Thalbrücke bei Müngsten. — Aufstellung der Eisenkonstruktion.



nuierlich mit den Obergurten der übrigen Gerüstbrücken verbunden. Nachdem dieser erste Abschnitt der Bogenmontage erreicht war, wurde zunächst durch eine feste Verbindung mit dem 30 m -Felde die anstossende 15 m lange Gerüstbrücke und dann auch das darunter befindliche Bogenstück montiert. Darauf kam in gleicher Weise das nächste Feld an die Reihe u. s. w.

Die Hauptarbeiten der Bogenmontage fielen in die Wintermonate. Das Bauwerk war mit den in belastetem Zustande je

Das neue Justizgebäude in München.

Architekt Prof. Fr. von Thiersch in München.

(Mit einer Tafel.)

I.

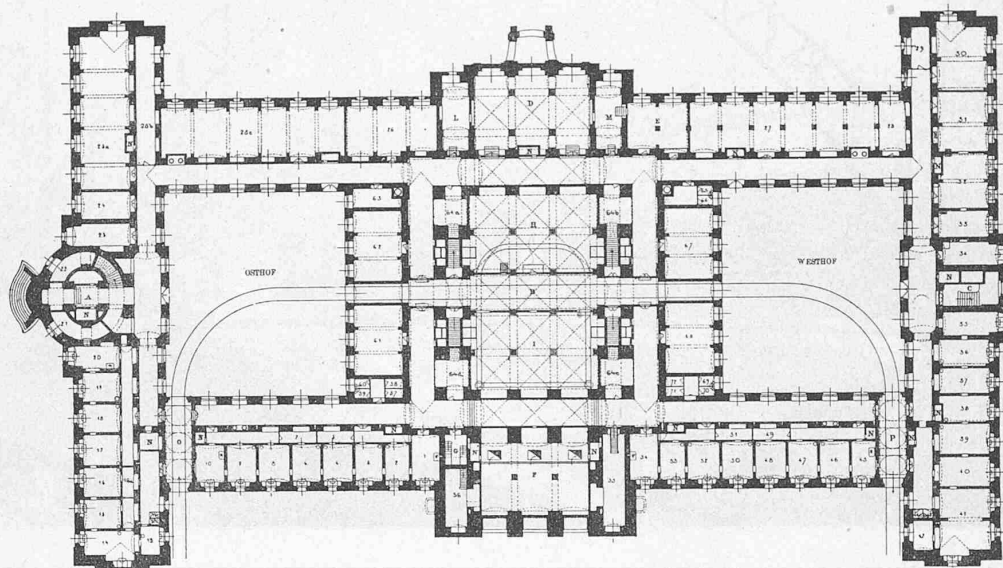
Auf dem Areal des ehemaligen „Herzoggartens“ am Karlsplatz in München, an der Stelle des Ende 1890 abgebrochenen Kadettenkorpsgebäudes, erhebt sich der nach den Plänen Fr. von Thierschs erbaute, am 10. Mai 1897 er-

Das neue Justiz-Gebäude in München.

Architekt: Prof. Fr. von Thiersch.

Legende:

- A. Osttreppehaus.
- B. Durchfahrt.
- C. Westtreppehaus.
- D. Maschinenraum.
- E. Akkumul. Raum.
- F. Centr.-Luft-Vorw.-Kammer.
- G. Gefangenen-Treppe.
- H. Kesselhaus.
- I. Kohlenraum.
- L. Werkstätte.
- M. Lagerraum.
- N. Heizkammern.
- O. Einfahrt.
- P. Ausfahrt.
- 1—10. Wohnungen für Boten.
- 11—12. W. C.
- 13—16. Wohnung f. d. Centralheizer.
- 17—20. Wohnung f. d. Hausinspektor.
- 21 u. 22. Keller.
- 23. Verfügbar.
- 24. Wasch- u. Baderaum.
- 25 a—c. Verfügbar.
- 26. Repon. Registr. Amtsgericht.
- 27. Verfügbar.
- 28. Keller.



Untergeschoss. — Masstab 1 : 1000.

Legende:

- 29. Geräte.
- 30. Repon. Registr. Staatsanw. Münch. I.
- 31. Versteiger.-Lokal.
- 32. Verwahrungs-Lokal.
- 33. Versteig.-Beamter.
- 34. Gemeinsame Waschküche.
- 35—38. Wohnung des Hausverwalters.
- 39—42. Autogr. Presse.
- 43—44. W. C.
- 45—54. Wohn. f. Boten.
- 55—56. Keller.
- 57—58. Holzlege.
- 59—60. W. C.
- 61. Rep. Registr. Oberlandesgericht.
- 62. Garderobe f. Rechtsanwälte.
- 63. Dienstzimmer für den Heizer.
- 64 a—d. Verfügbar.
- 65—66. W. C.
- 67—68. Rep. Registr. Landgericht München I u. II.
- 69—70. W. C.
- 71—72. Holzlege.

rund 42 t wiegenden Drehkranen an den Spitzen der Vorkragungen den stärksten Windangriffen ausgesetzt. Während der Bogenschlussarbeiten in der dritten Märzwoche d. J. tobten fast Tag für Tag Stürme, begleitet von starken Gewittern, Ingenieure und Werkleute harhten dabei an den gefährdetsten Punkten bei der Arbeit aus, und wohl keinem der Beteiligten ist auch nur der leiseste Zweifel an der genügenden Sicherheit des Bauwerkes gekommen. Die Konstrukteure und ausführenden Ingenieure waren sich vollständig über das auftretende Kräftespiel klar, und die Werkleute hatten ein unbedingtes Vertrauen zum Werk und seinen Leitern.

Die Montage-Arbeiten an den Gerüstfeilern wurden im Frühjahr 1895, der Bogenvorbau im Juli 1896 begonnen. In den ersten Tagen des Monats Juli 1897 war die Brücke mit den Geleisanschlüssen zum Betriebe fertig. Am 3. Juli mittags 12 Uhr ging der erste Zug mit bekränzter Lokomotive unter begeisterten Zurufen der versammelten Bauleute über das Bauwerk. Unmittelbar im Anschluss daran fand während vier Tagen eine eingehende Probelastung unter Zuhilfenahme von Dehnungs- und Einbiegungsmessern und anderen einschlägigen Instrumenten statt. Die verwendeten zwei Probezüge bestanden je aus drei schwersten Güterzuglokomotiven und 40 beladenen Wagen. Die drei Lokomotiven folgten unmittelbar aufeinander und hatten die ungünstigsten Stellungen. Die Wagen waren teils vor, teils hinter den Lokomotiven angehängt. Aus den Ergebnissen der Probelastung sei nur erwähnt, dass irgend eine Bewegung der Bogenwiderlager nicht festzustellen war, und dass der Bogen bei Belastung beider Geleise mit den erwähnten zwei Zügen in seinem Scheitel die maximale Einbiegung von 15,4 mm zeigte.

Die feierliche Eröffnung und Verkehrsübergabe der Linie Solingen-Remscheid und damit der Brücke erfolgte am 15. Juli v. J. Das Bauwerk wurde hierbei „Kaiser Wilhelms-Brücke“ getauft.

öffnete, neue Justizpalast der bayerischen Hauptstadt. Anlässlich der Einweihungsfeier hatte der Erbauer in einer reich illustrierten Denkschrift über die Entstehung, Anlage und Einrichtung dieses Monumentalbaues berichtet. Bei der hervorragenden Bedeutung, welche dem Gebäude sowohl nach seiner Zweckbestimmung als auch hinsichtlich der künstlerischen Lösung der hier zu bewältigenden, grossen baulichen Aufgabe zukommt, wird es unsern Lesern erwünscht sein, wenn wir aus der erwähnten Veröffentlichung Thierschs das Wesentliche der Baugeschichte und Baubeschreibung, letztere durch bildliche Darstellungen veranschaulicht, wiedergeben.*)

Das Grundstück des sog. „Herzoggartens“, das nach Uebersiedlung der Militärbildungs-Anstalten auf das Marsfeld für den Justiz-Neubau zur Verfügung gestellt wurde, liegt unweit des Bahnhofes und des Karlsthores, östlich durch den Karlsplatz, südlich durch die Prielmayerstrasse und nördlich durch die am botanischen Garten entlang laufende Elisenstrasse begrenzt. Zwischen dem Centralbahnhof und dem Mittelpunkt der alten Stadt gelegen, war mit dieser Baustelle der denkbar günstigste Standort für das so wichtige öffentliche Gebäude gefunden. Ohne von dem Geräusch eines allzugrossen Verkehrs bedroht zu sein, ist die Lage des Gebäudes für das Publikum insofern eine bequeme, als der Schwerpunkt der ganzen Stadt sich immer mehr nach Nordwesten hin verschiebt und sich in der Nähe des Justizpalastes die wichtigste Trambahnkreuzung befindet. Den ersten mit Rücksicht auf diesen Platz bearbeiteten Entwurf für einen Justiz-Neubau hatte die oberste Baubehörde geliefert; in der architektonischen Ausstattung

*) Das neue Justizgebäude in München. Denkschrift zur Feier der Eröffnung, herausgegeben von Friedrich Thiersch. — München. Verlag von L. Werner, 26 S. Text und mit 13 Abbild. und 20 Tafeln in Folio. In Mappe Preis 18 M. Dieser Veröffentlichung sind auch grösstenteils die beigegebenen Abbildungen mit Genehmigung des Verfassers und Verlanges entnommen worden.
Die Red.