

L  
1695

DER AUSBAU DES  
WERDER=  
BRÜCKENZUGES  
ÜBER DIE STADT=  
ODER



Archiwum

IN BRESLAU

 BIBLIOTEKA GŁÓWNA  
Magazyn  
KOWALE















**DER AUSBAU DES  
WERDERBRÜCKENZUGES  
ÜBER DIE  
STADTODER IN BRESLAU**



*L 1695 m*

---

**HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER  
HAUPTSTADT BRESLAU IM AUGUST 1930**





*L. 2/222.*

DIE DENKSCHRIFT IST IM ABSATZ I VON DEM DIREKTOR DES STADT-ARCHIVES, PROFESSOR DR. WENDT, IM ÜBRIGEN VON STADTBAURAT DR.-ING. TRAUER UND DEM LEITER DES STÄDTISCHEN BRÜCKENBAU-AMTES, MAGISTRATSBAURAT STEINWENDER, VERFASST WORDEN



100257N/1



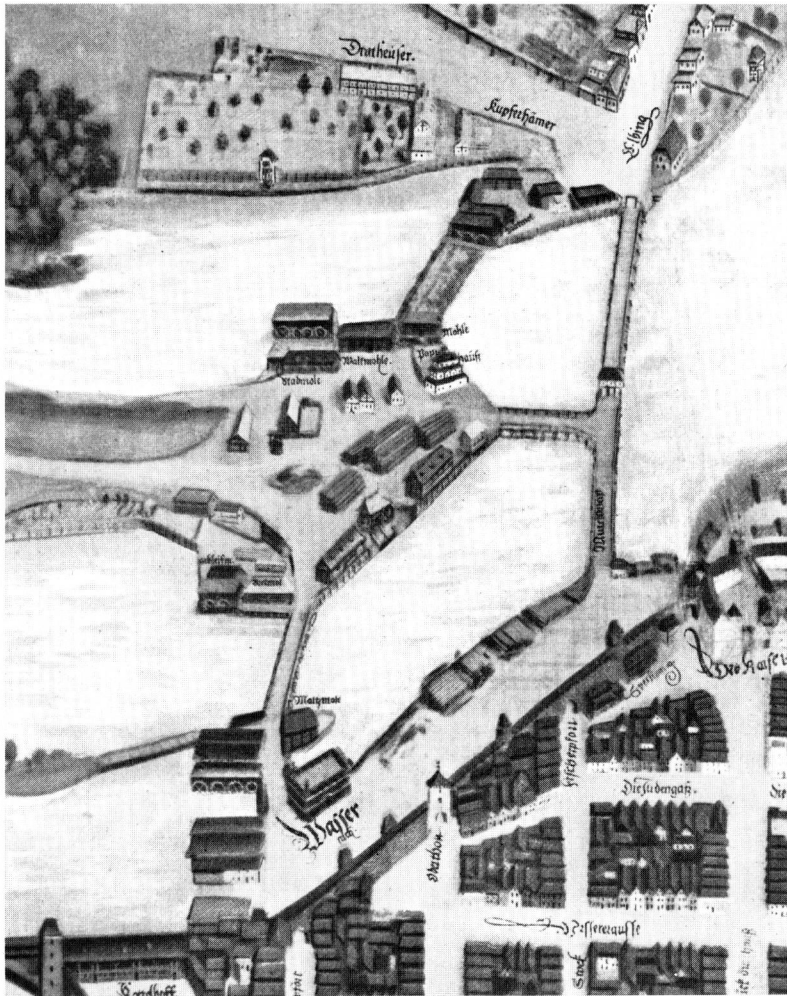
# **I N H A L T S V E R Z E I C H N I S**

- I. ZUR VORGESCHICHTE DES WERDERBRÜCKENZUGES
- II. VERANLASSUNG UND VORBEREITUNG DES BAUES
- III. ALLGEMEINE ANORDNUNG
- IV. BRÜCKE ÜBER DIE NORDERODER
  - 1. GLIEDERUNG UND ABMESSUNGEN
  - 2. PFEILER UND WIDERLAGER
  - 3. BRÜCKENÜBERBAU
- V. BRÜCKE ÜBER DIE BÜRGERWERDERSCHLEUSE
- VI. ABGEBROCHENE GEBÄUDE
- VII. BAUAUSFÜHRUNG
- VIII. SCHLUSSWORT





# I. VORGESCHICHTE DES WERDERBRÜCKENZUGES



**ABB. 1: DIE ALTEN BRÜCKEN AN DER UNTEREN STAUSTUFE DER STADT- ODER IN Breslau**

nach dem Stadtplan von 1562 (Wiedergabe von 1826)

Die Überbrückung der Oder durch den die Altstadt (innere Stadt) Breslaus durchziehenden südnördlichen Verkehr gibt in ihrer Entwicklung ein verkehrsgeschichtlich interessantes Bild. Dieser Verkehr hat sich für unsere heutigen Begriffe erstaunlich spät und langsam soweit gesteigert, daß zu den von Alters her bestehenden beiden Oderübergängen noch ein dritter treten mußte.

Der Verkehr, der nach den nördlichen und nordöstlichen Nachbarorten, aber auch als Groß- und Fernhandel in die Weite nach Polen, Preußen, Litauen, Nordrußland zielte, nahm in ältester Zeit bis ins 13. Jahrhundert den Weg ausschließlich im Zuge der heutigen Sandbrücke und Gneisenaubrücke über die den Übergang erleichternden Flußinseln<sup>1</sup>. Aber als nach dem Mongolenbrande von 1241 die deutsche Bürgerstadt Breslau mit dem Ring als Mittelpunkt entstanden war, schuf sich der Süd–Nordverkehr einen zweiten Oderübergang, der bald die Sandbrückenlinie überflügelte: den meist als „Lange Oderbrücke“ bezeichneten Brückenzug, an dessen Stelle 1866–69 die Universitätsbrücke getreten ist. Er hatte zunächst noch keinen Stützpunkt an Flußinseln, da der östliche Ausläufer des Bürgerwerders, auf dem heute die Universitätsbrücke ruht, erst im 18. Jahrhundert entstanden ist<sup>2</sup>. Am Nordende dieser Brücke gabelte sich der Verkehr: im Zuge der heutigen Matthiasstraße über Ols nach Nordosten und

<sup>1</sup> Markgraf, Straßen Breslaus (Mitteilungen a. d. Stadtarchiv u. d. Stadtbibl. II) S. 176 ff.

<sup>2</sup> Markgraf S. 144. Vgl. auch die Stadtpläne von 1741 und 1781.

Osten, im Zuge der heutigen Rosenthaler Straße über Trebnitz nach Norden. Aus der Altstadt nach der Brücke führten zwei Hauptwege:

1. östlich die Schmiedebrücke (Brücke bedeutet hier wie bei Schuhbrücke die gepflasterte Straße<sup>1</sup> vorbei an der herzoglichen, später königlichen und kaiserlichen Burg (nach der die Burgstraße heißt, jetzt Ostteil der Universität) durch das Kaisertor<sup>2</sup>.

2. westlich die Oderstraße durch das Odertor<sup>3</sup>.

Der Weg durch die Schmiedebrücke und das Kaisertor über die Langebrücke, später Universitätsbrücke, nach Norden, der schon als gradlinige Fortsetzung der Schweidnitzer Straße die Hauptverkehrsader wurde und blieb, hat fast 6 Jahrhunderte dem Bedürfnisse genügt, bis er gegenüber der Verkehrsentwicklung gegen Ende des 19. Jahrhunderts zu versagen begann. Zunächst hemmte die Enge des Kaisertors. Während das Odertor bei der Entfestigung Breslaus (nach 1813) gefallen war, war an die Stelle des alten Kaisertors beim Bau des Universitätsgebäudes (1728–36) ein enger Durchlaß durch die Universität getreten, der neuerdings erst durch einen besonderen Nebendurchlaß für Fußgänger und dann durch den Einbahnverkehr einigermaßen erträglich geworden ist. Dazu kam, je länger je mehr, die Verkehrshemmung infolge der ungeheuer wachsenden Überlastung der Universitätsbrücke. Sie vor allem erzwang den dritten Brückenschlag aus der Altstadt nach Norden, der nun endlich in der Werderbrücke vollendet ist. Warum man nicht schon im 13. Jahrhundert die Oder, statt im Zuge der Universitätsbrücke, westlich davon in der Linie der Oderstraße überbrückt hat, können wir nicht sicher entscheiden. Vielleicht war es eine Fernwirkung der Richtung der Schweidnitzer Straße. Vielleicht bereitete aber auch die von der heutigen abweichende Beschaffenheit des noch ganz unbebauten Bürgerwerders, die wir für das 13. Jahrhundert annehmen müssen<sup>4</sup>, der Überbrückung besondere Schwierigkeiten. Erst als im Anfang des 14. Jahrhunderts der Bürgerwerder seine jetzige Gestalt erlangt hatte, wurde er von seiner Besitzerin, der Stadtgemeinde, für verschiedene Zwecke benutzt und bebaut. Auf den stromaufwärts liegenden Inseln, (Sand, Bleichen) wurde schon längst die Wasserkraft der oberen Staustufe teils von verschiedenen Klöstern und Stiftern, teils von Privaten benutzt zum Betriebe von Mühlen, die der Bürgerschaft unentbehrlich waren<sup>5</sup>. Nunmehr seit 1334 nutzte die Stadtgemeinde, die bisher nur zwei kleine Ohlemühlen besessen hatte, auf ihrer Insel, dem „Werder“<sup>6</sup> der Bürger, die Wasserkraft der unteren Staustufe zu einer Reihe von Mühlen und andern, den verschiedensten Gewerben dienenden Anlagen, deren wechselvolle Entwicklung zu betrachten, gewerbe-geschichtlich sehr lehrreich ist.

Diese Anlagen, die in der Denkschrift der Wasserkraftwerke von 1924 eingehender behandelt sind, bedingten eine Verbindung des Bürgerwerders mit der Altstadt. Deshalb verband man einmal die Vorläuferin der Universitätsbrücke mit der damaligen Ostspitze des Bürgerwerders<sup>7</sup> durch eine Querbrücke; sodann schuf man eine Verbindung im Zuge der Herrenstraße. Diese hat, ebenso wie die Junkernstraße, ihren Namen von den dort liegenden Grundstücken der die Stadt regierenden patrizischen Großkaufleute, die man mit Bezeichnungen, wie Herren, Junker ehrte. Jetzt, wo sie auf die Stadtmühlen an der Oder zuführte, nannte man ihren nördlichen Abschnitt „Mühlgasse“ und die dortige Pforte durch die Stadtmauer Mühlpforte<sup>8</sup>. Hinter der Mühlpforte begann dann ein, zum Teil erst beim Bau des Südoder-Kraftwerks beseitigter

<sup>1</sup> Markgraf S. 184 f.

<sup>2</sup> Markgraf S. 27.

<sup>3</sup> Markgraf S. 143 f.

<sup>4</sup> Wendt, Bresl. Stadt- u. Hospitallandgüter (Mitteilungen a. d. Stadtarch. etc. IV) S. 68.

<sup>5</sup> Die Wasserkraftwerke der städt. Elektrizitätswerke (Breslau 1924) S. 5 f.

<sup>6</sup> Werder = Flußinsel, Markgraf S. 236.

<sup>7</sup> Siehe oben.

<sup>8</sup> Markgraf S. 71 f, 83 f.



Brückenzug, der an der Vorder-, Mittel- und Neumühle vorbei nach dem Bürgerwerder führte. Eine Weiterführung dieser Brücke über die Norderoder wurde in älterer Zeit wohl nie geplant. Die Lange Oderbrücke genügte dem Fernverkehr, aber auch dem Nahverkehr, umso mehr als die westliche Odervorstadt, der „Stadelbing“<sup>1</sup> sich besonders langsam entwickelt hat und noch im Anfange des 19. Jahrhunderts überwiegend eine nur von wenigen ländlichen Siedlungen und gewerblichen Anlagen unterbrochene, stellenweise sumpfige, öde Hutungsfläche war. Deshalb wurden auch unbedenklich beide Seiten der Norderoder, beim Großen Wehr, mit Mühlen und anderen gewerblichen Anlagen besetzt, die, soweit sie sich bis in die Gegenwart erhalten hatten, jetzt dem Neubau der Werderbrücke haben weichen müssen.

An dem Bürgerwerder-Ufer der Norderoder, südlich des Großen Wehres, entstanden schon im Mittelalter die Werdermühle, eine Tuchwalke und zwei Schleifmühlen. Die Werdermühle war vielleicht schon 1365 vorhanden; sicher bezeugt ist ihr Bestehen seit 1387. In der wahrscheinlich 1512/13 verfaßten Beschreibung Breslaus von Barthel Stein wird sie als „schöne Getreidemühle“ gerühmt. 1579 erfuhr sie einen Erneuerungsbau, der zu der irrtümlichen Angabe des Chronisten Gomolcke, daß sie 1579 überhaupt erst angelegt worden sei, Anlaß gegeben hat. Sie wurde von der Stadt 1845 an den Branntweinbrennereibesitzer Anwand verkauft<sup>2</sup>.

Die Tuchwalke, die dem alten, zeitweilig blühenden Tuchmachergewerbe diente, lag östlich der Werdermühle an der Stelle des späteren Grundstücks Werderstraße 3d. Als in der höchsten Blütezeit des Gewerbes im 18. Jahrhundert 4 Tuchwalken bestanden, in deren Benutzung die beiden Tuchmacherinnungen, der Altstadt und der Neustadt, sich teilten, war diese Walke den Neustädtern zugeteilt.

<sup>1</sup> Über ihn vgl. Wendt, Stadt- u. Hospitallandgüter S. 123–149.

<sup>2</sup> Denkschrift „Wasserkraftwerke“ S. 7, 9. Gomolcke, Merkwürdigkeiten der Stadt Breslau Tl. 1 S. 11.



**ABB. 2: KUPFERSTICH AUS DEM JAHRE 1740 VON DEM DAMALIGEN SCHIESSWERDER AN DER STELLE DER NEUEN BRÜCKENRAMPE ZWISCHEN SALZSTRASSE UND NORDERODER**

Als später die Tuchmacherei zurückging, wurde sie 1844 verkauft und zu einer Furnierschneide- und Ölmühle umgebaut<sup>1</sup>. An der Stelle des späteren Grundstücks Werderstraße 3b befand sich 1445 eine Schleifmühle der Messerschmiede, neben ihr 1468 noch eine zweite Schleif- und Poliermühle. An die Stelle der Schleifmühlen trat 1750 eine von den Barettmachern und Strumpfstrickern benutzte Strickerwalke. Diese wurde 1829 von der Stadt verkauft und an ihrer Stelle eine 1885 abgebrochene Ölmühle errichtet<sup>2</sup>. An der Stelle des Grundstücks Werderstraße 3a wurde 1526, nachdem eine ältere, an der Nordseite des Großen Wehrs liegende Papiermühle abgebrannt war, eine neue Papiermühle errichtet. Zeitweilig sehr ertragreich, wurde sie später durch die Höhe der Unterhaltungskosten eine Last für die Stadtgemeinde, so daß, als sie 1845 abbrannte, die Brandstelle an den Besitzer der benachbarten Ölmühle verkauft wurde<sup>3</sup>. Auch gegenüber dem Bürgerwerder, an der Nordseite des Großen Wehrs, entstand schon früh eine Reihe gewerblicher Betriebe: ein Kupferhammer, eine Papiermühle, Lohmühle, Drahtmühle, Tuchwalke und Weißgerberwalke. Am östlichsten, unweit des Nordendes der Langen Oderbrücke, lag der Kupferhammer, der 1534 angelegt wurde, aber nach 1730 wieder außer Betrieb kam. Die geplante Anlegung eines Marmor-, Schleif- und Polierwerks an dieser Stelle scheint nicht ausgeführt worden zu sein<sup>4</sup>. An der Stelle des heutigen Grundstücks am Großen Wehr 3 lag die Lohmühle der Rotgerber. Sie wurde 1438 von der Stadtgemeinde erbaut, aber gegen 9 Mark jährlichen Zins der Rotgerberinnung überlassen. Sie befand sich bis 1921 im Besitz der Gerberinnung, zu der sich später die Rotgerber mit den Weißgerbern und Corduanern vereinigten<sup>5</sup>. Neben der Lohmühle lag die älteste Papiermühle, die, seit 1497 erwähnt, 1523 abbrannte und 1526 durch die oben erwähnte Papiermühle auf dem Bürgerwerder ersetzt wurde<sup>6</sup>. Hinter der Lohmühle, an der Stelle der Grundstücke am Großen Wehr 4 und 5, die jetzt zur Verbreiterung des Großen Wehres abgetragen worden sind, lag einmal eine der 4 Tuchwalken, die, wie oben erwähnt, von den Tuchmachern in der Zeit ihres schwunghaftesten Gewerbebetriebes benutzt wurden, und sodann eine Weißgerberwalke. Die Weißgerber, deren Gewerbe im 16. Jahrhundert einen plötzlichen, ungeahnten Aufschwung nahm, hatten seit 1534 eine Walkmühle auf dem Bürgerwerder gehabt, die aber 1549 abbrannte. Sie erhielten dafür die neue Walkmühle, die an der Stelle einer 1536 angelegten, gleichfalls 1549 abgebrannten Drahtmühle errichtet wurde<sup>7</sup>.

Westlich von diesen gewerblichen Anlagen lag der Frauenwerder, ursprünglich, wie schon der Name sagt, eine Flußinsel, aber allmählich mit dem Ufer verwachsen. Jahrhundertlang war er sumpfiges, buschiges Odland, bis er 1566 als Schießplatz für die von den Innungen gebildete Schützenbrüderschaft hergerichtet wurde. Ein um 1740 gezeichnetes Bild dieses ältesten „Schießwerders“, mit seinem von hübschen Anlagen umgebenen Schießhause, zeigt seitlich Schiffsverkehr auf der Oder, im Hintergrund die Elisabethkirche und den Rathausturm, ähnlich wie sie jetzt nach Vollendung der Werderbrücke von Norden her sichtbar geworden sind. Aber der nach dem Siebenjährigen Kriege von Friedrich dem Großen vollzogene Ausbau der Stadtbefestigung zerstörte dieses freundliche Bild. Das Gebäude des Schießwerders wurde in das die Lange Oderbrücke nördlich deckende „Odertor-Kronwerk“ einbezogen und daher der Schießplatz der Innungen 1777 an seine heutige Stelle verlegt<sup>8</sup>.

Die gewerblichen Anlagen am Großen Wehr wurden von dem Festungsbau nicht berührt, da-

<sup>1</sup> Ebd. S. 7, 9. <sup>2</sup> Ebd. S. 7–9. <sup>3</sup> Ebd. S. 7, 9.

<sup>4</sup> Stadtarchiv Hschr. L. 41, S. 585. Akten 7. 105 Bl. 47.

<sup>5</sup> „Wasserkraftwerke“ S. 7.

<sup>6</sup> Ebd. S. 7.

<sup>7</sup> Ebd. S. 8 Zeitschrift des Vereins für Gesch. Schlesiens, Bd. 61, S. 124 f.

<sup>8</sup> Markgraf, Straßen S. 181. Wendt, Stadt- u. Hospitallandgüter, S. 132. Kieseritzky, Das Gelände der ehemal. Festung Bresl. (Mitteil. a. d. Stadtarchiv etc., Heft 7) S. 11. Stadtbibliothek, Karten Um 260,1.

gegen von den Fortschritten der gewerblichen Entwicklung. 1765, bei Verhandlungen über Umbauten an der Lohmühle, wird berichtet, daß diese, und zwar seit lange, nebenbei auch als Rötémühle diene. Der seit dem 16. Jahrhundert in Schlesien eingebürgerte Bau der „Röte“, später meist „Krapp“ genannten Farbpflanze hatte unter Friedrich dem Großen, besonders auch in der Umgebung Breslaus, einen großen Aufschwung genommen. Für die Benutzung der „Rötestampfe“ in der Lohmühle wurden 10 Pf. vom Zentner an die Kämmerei gezahlt<sup>1</sup>. Wie diese älteste Rötémühle später durch andere Betriebe ersetzt wurde, wird noch zu berichten sein.

Der Versuch, die Schwabacher Nähnadelfabrikation in Breslau einzubürgern, führte dazu, daß die Stadt 1766 im Gebäude der Weißgerberwalke (Am großen Wehr 4) eine Schleif- und Poliermühle für Nähadeln errichtete<sup>2</sup>. Als die Tuchmacherwalke (Am Großen Wehr 5) entbehrlich geworden war, verkaufte man sie 1789 einem aus Fürth zuziehenden Spiegelfabrikanten zur Errichtung einer Spiegelschleifmühle, mit der später eine Gips- und Schmirgelstampfe verbunden war<sup>3</sup>.

Die erste Grundlage für die neuzeitliche, großstädtische Raumgestaltung Breslaus, die 1807 begonnene, aber erst nach den Freiheitskriegen durchgeführte Entfestigung der Stadt, ließ größtenteils auf früherem Festungsgelände die Salzstraße und die Kohlenstraße entstehen. Beide erhielten ihren Namen von den Zielen, auf die sie westlich zuführten: die Salzstraße von den zwischen dem heutigen Wilhelmsufer und der jetzigen Schießwerderstraße gelegenen Salzmagazinen, die der Fiskus für das bis 1816 bestehende Salzmonopol brauchte, aber erst 1870 verkaufte; die Kohlenstraße benannte man nach der Kohlenniederlage an der Oder, nordöstlich der heutigen Wilhelmsbrücke, deren Gelände später, als der Kohlenhandel zur Eisenbahnzeit andre Stapel- und Umschlagsplätze aufsuchte, sich in Holzplätze verwandelte<sup>4</sup>.

In der Verwendung der Wasserkraft an der Nordseite des Großen Wehrs brachte das 19. Jahrhundert, besonders in seinem zweiten und letzten Drittel, steten, grundstürzenden Wechsel. Alte Betriebe starben ab, neue wuchsen stark empor, um dann auch ihrerseits veränderten wirtschaftlichen Bedingungen zum Opfer zu fallen. Schließlich hat nur eine der neu entstandenen Betriebsarten das Feld behauptet: die neuzeitliche, Furniere und Sperrhölzer erzeugende Holzbearbeitung, deren Vorläufer, der alte Brettschneidebetrieb, am Bürgerwerder schon im Mittelalter heimisch geworden war<sup>5</sup>. Aber die heutige Holzbearbeitung verwendet das Wasser nicht mehr als Triebkraft, sondern in Form von elektrischer Kraft, der nunmehr die gewerbliche Ausnutzung der Wasserkraft auf der 2. Staustufe ausschließlich zugefallen ist<sup>6</sup>. Von den noch ins 19. Jahrhundert eintretenden drei alten Betrieben 1. der Spiegelfabrik, 2. der Weißgerberwalke und Nadelschleifmühle und 3. der Lohmühle wurde die Spiegelfabrik (Am Gr. Wehr 4) zuerst 1817 durch Umwandlung in eine Graupen- und Mehlmühle ihrem alten Berufe entfremdet. Als sie 1834 abbrannte, wurde sie nicht wieder aufgebaut, sondern von dem Müllermeister Ulke und dem Kaufmann Döring zum Zwecke der Umwandlung in eine Holzschneide- und Walkmühle erworben<sup>7</sup>. Die am Gr. Wehr 5 gelegene Doppelanlage: Weißgerber-Walkmühle und Nadelschleifmühle, die an die Weißgerber- und die Nähadlerinnung verpachtet war, sollte schon 1815 wegen ihrer hohen Unterhaltungskosten auf Drängen der Stadtverordneten abgebrochen werden. Aber sie blieb zunächst erhalten; als sie jedoch 1835

<sup>1</sup> Rep. Reg. 21. 3. 3. 3, Bl. 18, 45 ff. Gebauer, Breslaus kommunale Wirtschaft, S. 96, 126. Wendt, Stadt- und Hospital-landgüter, S. 169, 173.

<sup>2</sup> „Wasserkraftwerke“ S. 8.

<sup>3</sup> Rep. Reg. 21. 3. 3. 2, Bl. 146, 199.

<sup>4</sup> Markgraf, Straßen S. 100, 175. Kieseritzky, Gelände d. Festung Br. S. 52 ff., 71.

<sup>5</sup> „Wasserkraftwerke“ S. 7.

<sup>6</sup> Ebd. S. 14 ff.

<sup>7</sup> Rep. Reg. 21. 3. 3. 2 Bl. 219, 226, 255, 257 ff.

abbrannte, wurde sie nicht wieder aufgebaut, sondern die Brandstelle an den Kaufmann Grüttner verkauft<sup>1</sup>. Dieser ließ die Umfassungswände wieder aufmauern und richtete dort eine Stampfe und ein Quetschwerk für Röte und Krapp ein. Die nun „Rötemühle“ genannte Anlage verkaufte Grüttner an die erwähnten Besitzer des Nachbargrundstückes, Döring und Ulke, die sie mit ihrem Walk- und Holzschneidewerk und einer Graupenmühle verbanden<sup>2</sup>.

Aber die Verbindung der Rötemühle mit dem Nachbargrundstück war schon 1842 wieder gelöst. Die „Röte- und Farbwarenfabrik“ wurde damals von ihrem Besitzer, der Firma Berg u. Becker umgebaut und erhielt 1844 eine Erwärmungsanlage für das Wasserrad. Etwa von 1857–61 wurde die Rötemühle von der Firma Schmidt und Huguenel, dann bis 1890 von E. und C. P. Huguenel, endlich bis 1897 von des letzteren Witwe betrieben. Die Familie Huguenel, die anscheinend aus dem klassischen Lande der Krappkultur, Frankreich, stammte, muß lange Zeit von der Rötemühle guten Ertrag gehabt haben, denn noch im 19. Jahrhundert stand in Schlesien der Krappbau in voller Blüte und erlangte in den 60er Jahren durch die Entwicklung der Baumwollindustrie eine besonders gute Konjunktur. Die Rötemühle muß also einer der lohnendsten Fabrikbetriebe Breslaus gewesen sein. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts bewirkte die Entdeckung der Anilinfarben einen bedeutenden Rückschlag, und durch die Herstellung des Alizarins aus Steinkohlenteer wurde dem Krappbau jede Bedeutung genommen. Es ist also durchaus ein Zeichen der Zeit, wenn die Rötemühle 1898–1900 nach den Adreßbüchern „unbewohnt“ war und erst 1901 durch Einbeziehung in den Holzbearbeitungsbetrieb der Firma Pohlenz zu neuem gewerblichen Leben erweckt wurde. Doch auch dieses fand sein Ende, als 1929 die Rötemühle mit ihrem noch aus den Zeiten der Weißgerberwalke stammenden Wasserrade dem Bau der Werderbrücke und der Verbreiterung des Großen Wehrs weichen mußte<sup>3</sup>.

Der Betrieb in dem Grundstück Am Gr. Wehr 4 wird 1843–1852 als Brett- und Furnierschneideanstalt, Rötemühle nebst Fensterblei-Walzwerk (1852 Messingdraht-Walzwerk) von Hertel bezeichnet. Seit 1852 betrieb dort Kaufmann Sindermann eine Anlage, die 4 Rötgänge, 2 Knochenstampfwerke und 1 Ölmühle mit 4 hydraulischen Pressen umfaßte. 1855 wurden an Stelle der Röte- und Knochenstampfwerke eine Mahl- und Graupenmühle eingebaut. Noch 1866 wird der Betrieb als Mehlmühle bezeichnet, doch bald darauf muß diese eingegangen sein und nur noch die Ölmühle blieb bestehen. Die Ölmüllerei hatte in Breslau einen guten Verdienst, solange der Rapsbau in der schlesischen Landwirtschaft eine große Rolle spielte. Aber dieser ging seit Ende der 60er Jahre erheblich zurück infolge der Konkurrenz des Petroleums und des Überhandnehmens von Schädlingen. Die Sindermannsche Ölmühle kam etwa 1872/73 in den Besitz der Aktiengesellschaft „Vereinigte Breslauer Ölfabriken“, die auch auf der Paradiesstraße eine Fabrik hatte. Aber der Betrieb am Großen Wehr 4 war von kurzer Dauer. Seit 1880 diente das Gebäude nur noch als Lagerschuppen und verfiel schließlich ganz, so daß das Adreßbuch seit 1911 nur noch eine Baustelle verzeichnet<sup>4</sup>.

Am längsten behauptete sich von den alten Gewerbebetrieben noch die Lohmühle (Am Gr. Wehr 3). Die mit ihr verbundene Rötemühle ging allerdings, wohl infolge des übermächtigen Wettbewerbes der andern Rötemühlen, nach 1839 ein. Aber der Gerberinnung diente die Lohmühle noch lange, bis der Betrieb wegen des allmählichen Rückgangs der Gerberei in Breslau zum Erliegen kam. Das Adreßbuch von 1861 bezeichnet den dortigen Betrieb als Knochenmühle, Furnierschneideanstalt und Lederwalke. Seit 1886 beherbergt das Grundstück den Holzbearbeitungs-

<sup>1</sup> Rep. Reg. 19. 9. 10 und 11.

<sup>2</sup> Akten d. Baupolizei, Adreßbücher.

<sup>3</sup> Baupolizeiakten, Adreßbücher. Frech, Landeskunde von Schlesien S. 271.

<sup>4</sup> Ebd.



betrieb der Firma Pohlenz, die 1901 auch das Grundstück Am Gr. Wehr 5 pachtete und jetzt am Großen Wehr allein herrschend geworden ist. Zeitweilig, 1900—12, war auch die bedeutende Breslauer Furnierholzfirma Simon Bernhard Levi (Inhaber Eugen Schiff) als Besitzerin der Grundstücke Am Gr. Wehr 2 und 5 an dem Holzverarbeitungsbetriebe dieser Gegend beteiligt. Das Grundstück der Lohmühle blieb Innungsbesitz, bis es bei der Auflösung der auf wenige Meister zusammengeschmolzenen Innung 1921 Eigentum der Stadtgemeinde wurde<sup>1</sup>. Seit das Gerinne der Lohmühle 1929 bei der Verbreiterung des Großen Wehrs beseitigt worden ist, sind die schöne Innungsstube der Weißgerber in unserm Kunstgewerbemuseum und der Name der Weißgerberstraße die letzten Erinnerungszeichen an die beiden alten Breslauer Gerberinnungen, die, neben den Kürschnern, einst aus der Verarbeitung der Felle und Häute des slawischen Ostens so reichen Gewinn gezogen haben.

## II. VERANLASSUNG UND VORBEREITUNG DES BAUES

Die starke Zunahme, die der Straßenverkehr wie überall so auch in Breslau nach dem Weltkriege erfahren hat, machte eine Verbesserung und Vermehrung der Brücken über die Stadt oder notwendig. Die vorhandenen Brücken reichten weder in ihren Abmessungen noch ihrer Zahl nach aus, um den gesteigerten Verkehr über die Oder ohne Beeinträchtigung der Sicherheit zu bewältigen.

Der Hauptverkehrsstrom, der in der Nordsüdrichtung und umgekehrt durch den Stadtkern führt, konnte bisher die Oder nur auf der Universitätsbrücke im Zuge der Matthiasstraße und der Schmiedebrücke überqueren. Hieraus hat sich seit langem ein unhaltbarer Zustand ergeben, um so mehr, als die in den Jahren 1868/69 erbaute Universitätsbrücke eine nur 6,18 m breite Fahrbahn aufweist. Der Neubau dieser Brücke war daher bereits seit Jahrzehnten vorgesehen, und die Mittel waren schon in der Anleihe von 1900 bereitgestellt worden. Als Entlastung dieses Straßenzuges war ebenfalls bereits seit langem der Ausbau des Werderbrückenzuges vorgesehen. Der Anfang wurde in den Jahren 1904/05 mit dem Bau der in Abb. 5 wiedergegebenen Werderbrücke über die Süderoder gemacht, der besonders drängte, weil die alte Holzbrücke sehr baufällig geworden war. Beide Bauvorhaben — Universitätsbrücke und Werderbrücke — wurden dann zunächst zurückgestellt, weil der Bau des Hochwasserumfluters und der Breitenbachfahrt im Norden der Stadt zuerst den Neubau zweier bisher nicht vorgesehener Brücken, der Hindenburgbrücke und der Rosenthaler Brücke, notwendig machten. Dann sollten baldigst die anderen Brückenbauten folgen. Der Krieg und seine Nachwirkungen haben die Verwirklichung dieser Pläne auf Jahre hinaus zurückgedrängt.

Da der Verkehr sich immer mehr steigerte und da das zu schwache Tragwerk der unter ganz anderen Verkehrsverhältnissen erbauten Universitätsbrücke den Anforderungen des Verkehrs auch nicht annähernd mehr gewachsen war, stand deren Neubau nach dem Kriege lange Zeit im Vordergrund der Erörterungen. Allerdings wird das enge Kaisertor im Universitätsgebäude wohl für alle Zeiten bestehen bleiben müssen, und ohne schwere Eingriffe in das Gebäude ist auch eine Verbreiterung des schmalen seitlichen Durchganges nicht möglich. Deshalb hätte der Straßenzug über die Universitätsbrücke auch nach ihrem Neubau auf die Dauer den Nordsüdverkehr nicht allein bewältigen können.

Es lag daher nahe, außer der ohnehin notwendigen und daher ebenfalls beabsichtigten Erneuerung der Universitätsbrücke zunächst einen weiteren Übergang über die Stadtoder in der Nähe der Universitätsbrücke zu schaffen, um sie und ihre Zubringerstraßen zu entlasten.

<sup>1</sup> Adreßbücher. Borgius, Die Lohgerberei in Breslau. (Untersuchungen zur Lage des Handwerks in Deutschland Bd. IV, 2 S. 1 ff.) Über die Lederwalke s. Akten 21. 3. 3 Bl. 139, 19. 7. 66 Bd. 1 Bl. 22.



**ABB. 3: FLUGBILD VOR DEM AUSBAU DES WERDERBRÜCKENZUGES**

Aufnahme des Aerokartographischen Instituts, Breslau

Hierfür kam in erster Linie der Werderbrückenzug in Frage, also der Neubau einer Brücke über die Norderoder mit anschließendem Durchbruch nach der Rosenthaler Straße. Auf diese Weise wird ein selbständiger Brücken- und Straßenzug vom Blücherplatz und Ring über die Burgstraße nach der Rosenthaler Straße geschaffen.

Der Magistrat und die Stadtverordneten-Versammlung haben am 14. Februar und am 5. Juli 1928 den Ausbau dieses sogenannten Werderbrückenzuges nach dem vom städt. Brückenbauamt ausgearbeiteten Entwurfe beschlossen und die erforderlichen Mittel in Höhe von 2 100 000 RM zu Lasten einer noch aufzunehmenden Anleihe bewilligt.

### **III. ALLGEMEINE ANORDNUNG**

Bestimmend für die Linienführung des Brückenzuges im Grundriß waren die Lage der bereits vorhandenen Brücke über die Süderoder, die Lage des am linken Ufer der Norderoder gelegenen Wasserkraft-Elektrizitätswerkes und die seit etwa 25 Jahren bestehenden Fluchtlinien der Straße zwischen dem rechten Ufer der Norderoder und der Rosenthaler Straße, die möglichst eingehalten werden mußten.

Demgemäß bildet die Straße, wie aus dem Lageplan in Abb. 7 hervorgeht, südlich der Werderstraße die geradlinige Verlängerung der bestehenden Werderbrücke über die Süderoder. Die vorhandene schmale Brücke über die Bürgerwerderschleuse, die an der Oberstromseite die Brückenbahn einseitig fortsetzte, ist nach der Unterstromseite verbreitert worden. Die Brückenstraße biegt nach ihrer Kreuzung mit der Werderstraße in der Gegend der abgebrochenen



**ABB. 4: FLUGBILD NACH DEM AUSBAU DES WERDERBRÜCKENZUGES**

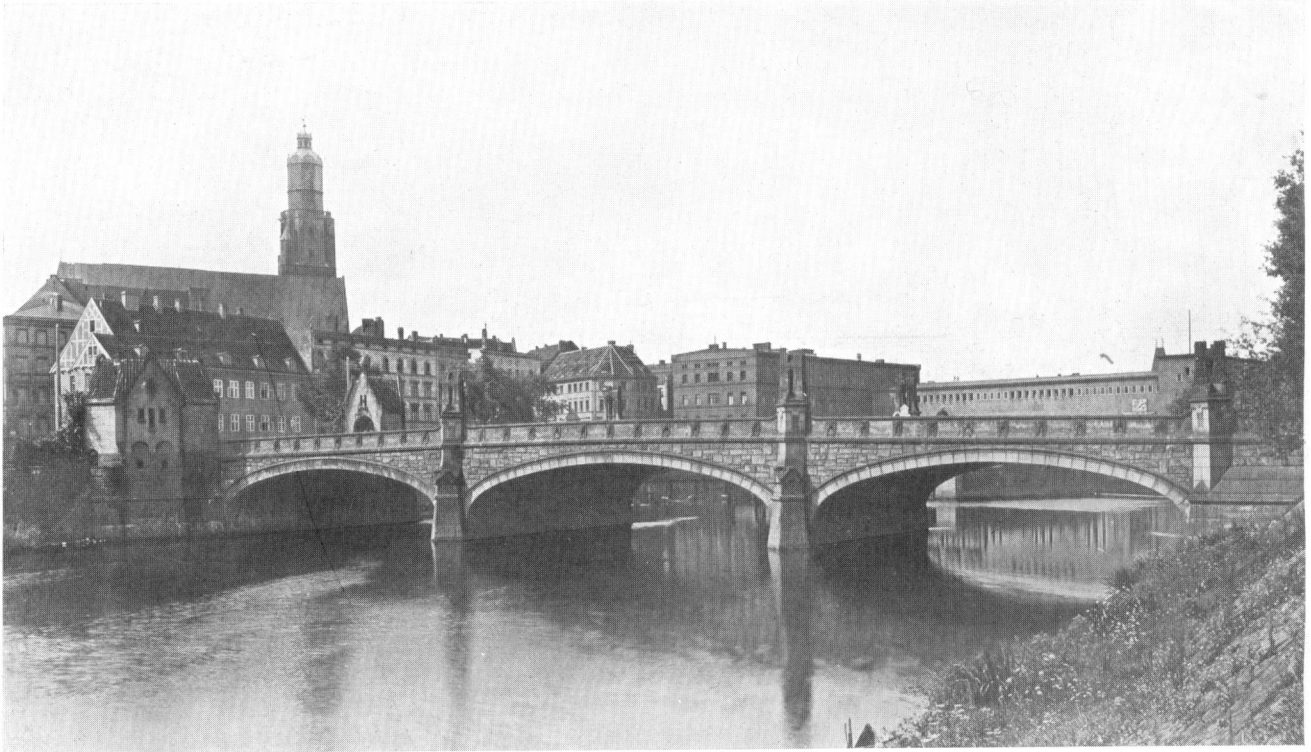
Aufnahme des Aerokartographischen Instituts, Breslau

Werdermühle mit einem Krümmungshalbmesser von 80 m nach Osten etwas ab und überschreitet in nordöstlicher Richtung unterhalb des Kraftwerkes die Norderoder. Diese Richtung behält die Straße unter rechtwinkliger Kreuzung der Salzstraße bis zur Rosenthaler Straße bei, an deren Einmündung sie eine trichterförmige Verbreiterung erhalten hat. Sobald das noch im Wege stehende Gebäude Rosenthaler Straße 12 beseitigt werden kann, wird auch die Einfahrt nach der Matthiasstraße zu verbessert und übersichtlicher gestaltet werden.

Die neue Straße erhält eine Breite von 23 m, von der 13 m auf die Fahrbahn und je 5 m auf die seitlichen Bürgersteige entfallen. Nur auf den Brücken sind die Bürgersteige auf 3,50 m eingeschränkt worden. Die neue Brücke über die Norderoder hat also 20 m Gesamtbreite, während die kleine Brücke über die Bürgerwerderschleuse im Anschluß an die vorhandene Werderbrücke die gleiche Breite wie diese, nämlich 18 m, aufweist, die sich nach der Werderstraße hin vergrößert.

Die Brücke liegt etwa 50 m unterhalb des sogenannten „Großen Wehres“, das mit einem Gefälle von 4,27 m beim Normalstau die mittlere Staustufe der Stadtoder bildet. Unmittelbar unterhalb dieses Wehres trat das rechte Ufer stark zurück. Hier mündeten die Gerinne der Rötēmühle und der Lohmühle in das Unterwasser. Später war die Steikowskische Schwimmanstalt hier untergebracht. Dieser tote Winkel ist jetzt zur Verbesserung der Vorflut aufgefüllt, und das Ufer ist durch kräftige Betonmauern im Anschluß an die alte Wangenmauer des „Großen Wehres“ gesichert worden. Eine ähnliche Uferregelung ist auch am Wehr selbst zur Ausführung gekommen, indem das bisher die Rötēmühle — Abb. 27 — tragende Ufer, das mit einem Teil des Wehres auf Abb. 15 erkennbar ist, bis zur Wehrkrone abgetragen und als





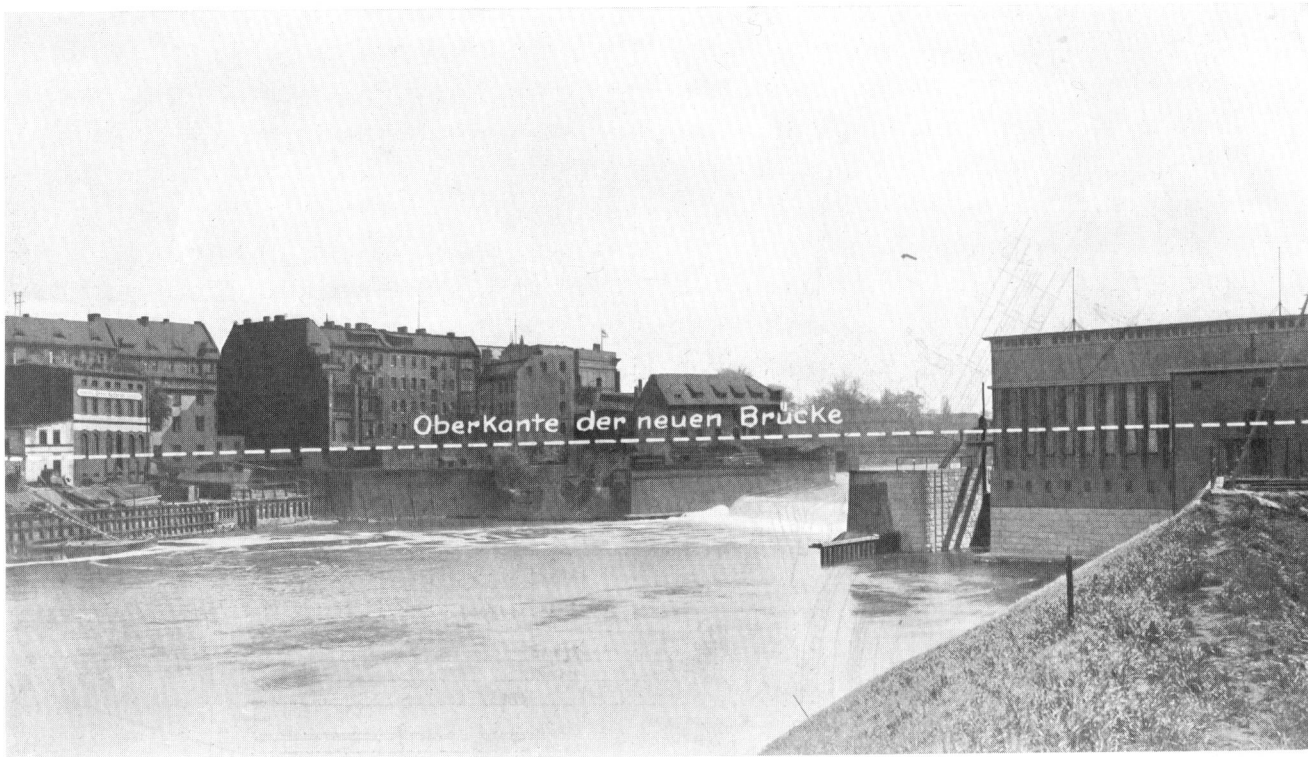
**ABB. 5: DIE WERDERBRÜCKE ÜBER DIE SÜDERODER, ERBAUT 1905/06**

Überfall ausgebildet worden ist. Das ist jedoch nur eine vorübergehende Maßnahme. Das „Große Wehr“, das zum größten Teil aus Holz besteht und schon recht baufällig ist, wird in den nächsten Jahren vollständig erneuert werden müssen. Es ist auf Abb. 6 sowie im Vordergrund der Abb. 13 ersichtlich. Sein Neubau ist als Walzenwehr mit massiver Grundschwelle unterhalb seines gegenwärtigen Standortes etwa 20 m vor der neuen Brücke in Aussicht genommen. Um die Ausführung eines derartigen Neubaus zu erleichtern, ist schon jetzt ein Stück der vorerwähnten neuen Ufermauer als Wehrpfeiler ausgebildet worden.

Höhenlage und Gefällsverhältnisse des Brückenzuges ergeben sich aus dem Längenschnitt Abb. 7. Die Straßenoberkante auf der Brücke über die Norderoder mußte mit Rücksicht auf den Hochwasserabfluß möglichst hoch gelegt werden, andererseits war ihre Höhenlage durch das Steigungsverhältnis 1 : 50 der Rampe nach der Salzstraße bedingt, die wegen ihrer Bebauung an der Kreuzungsstelle nur wenig erhöht werden durfte. Somit ergab sich am rechten Widerlager der Brücke für die Straßenoberkante eine Höhenlage auf + 119,00 N. N. und infolge der erforderlichen Ausrundung in der Mitte der Brücke eine Höhe von + 119,34. Da zwischen dem höchsten zukünftigen Hochwasserstand von + 115,64 und der Unterkante noch ein Spielraum von 1,50 m freibleiben mußte, durfte die Bauhöhe in der Mitte der Brücke nicht mehr als 2,20 m betragen.

An die alte Werderbrücke schließt die neue Straße mit einem kurzen Übergangsfälle von 1 : 100 an, um die Werderstraße wagerecht zu kreuzen. Jenseits der Werderstraße steigt sie im Verhältnis von 1 : 126 zur neuen Brücke und fällt auf der andern Seite im Verhältnis 1 : 50 zur Kreuzung mit der Salzstraße. Zwischen Salzstraße und Rosenthaler Straße ergibt sich ein Gefälle von nur 1 : 250.





**ABB. 6: BLICK AUF DIE BAUSTELLE VOR BEGINN DES BRÜCKENBAUES**

## **IV. BRÜCKE ÜBER DIE NORDERODER**

### **1. GLIEDERUNG UND ABMESSUNGEN**

Die Brücke ist in ihrer Gesamtausbildung auf Abb.10 dargestellt. Sie hat drei Durchflußöffnungen erhalten, von denen die beiden nördlichen mit je 25 m l. W. über den Hauptstrom der Norderoder führen. Maßgebend für die Bemessung dieser Öffnungen war das größte in Frage kommende Hochwasser mit einer sekundlichen Abflußmenge von 485 cbm. Diese bildet den Anteil der Norderoder an der gesamten Hochwassermenge von 850 cbm/Sek., mit der für die Stadtoder — also Süder- und Norderoder zusammen — künftig zu rechnen ist. Sie bedingt vor der Brücke eine Wasserspiegelhöhe von + 115,64 N. N. Die auf dieser Grundlage aufgestellte hydraulische Berechnung ergab einen gesamten Rückstau infolge der Zusammenziehung des Strombettes und der Einschränkung durch die Pfeiler von nur 1,66 cm. Der Mittelpfeiler bereitet dem Hochwasserabfluß also keinerlei Hindernisse. Die südlichste Öffnung liegt unterhalb des Wasserkraft-Elektrizitätswerkes. Sie soll den Unterwasserstrom der beiden Turbinen und des daneben liegenden Freigerinnes aufnehmen.

Die Dreiteilung der Brücke, d. h. die Stellung eines Mittelpfeilers im Hauptstrom ist mit Rücksicht auf den Überbau gewählt worden. Aus städtebaulichen Gründen war es erwünscht, die für größere Spannweiten erforderlichen Fachwerkträger zu vermeiden, das ganze Tragwerk der Brücke vielmehr unterhalb der Fahrbahn anzuordnen, um den Ausblick von der Brücke selbst und von den Ufern über sie hinweg nicht zu beeinträchtigen.

Für die Gestaltung der Brücke ist ferner dem Zeitgeschmack entsprechend das Streben nach schlichter Sachlichkeit maßgebend gewesen. Straffe Linienführung, gediegene Baustoffe und starke Betonung des Zweckes kennzeichnen das Bauwerk und verleihen ihm ein gefälliges Aussehen — vergl. den Plan Abb. 11 und die Lichtbilder 21—23.

Die gewählte Straßenführung bedingt eine schiefwinkelige Lage der Brücke zur Flußachse. Die

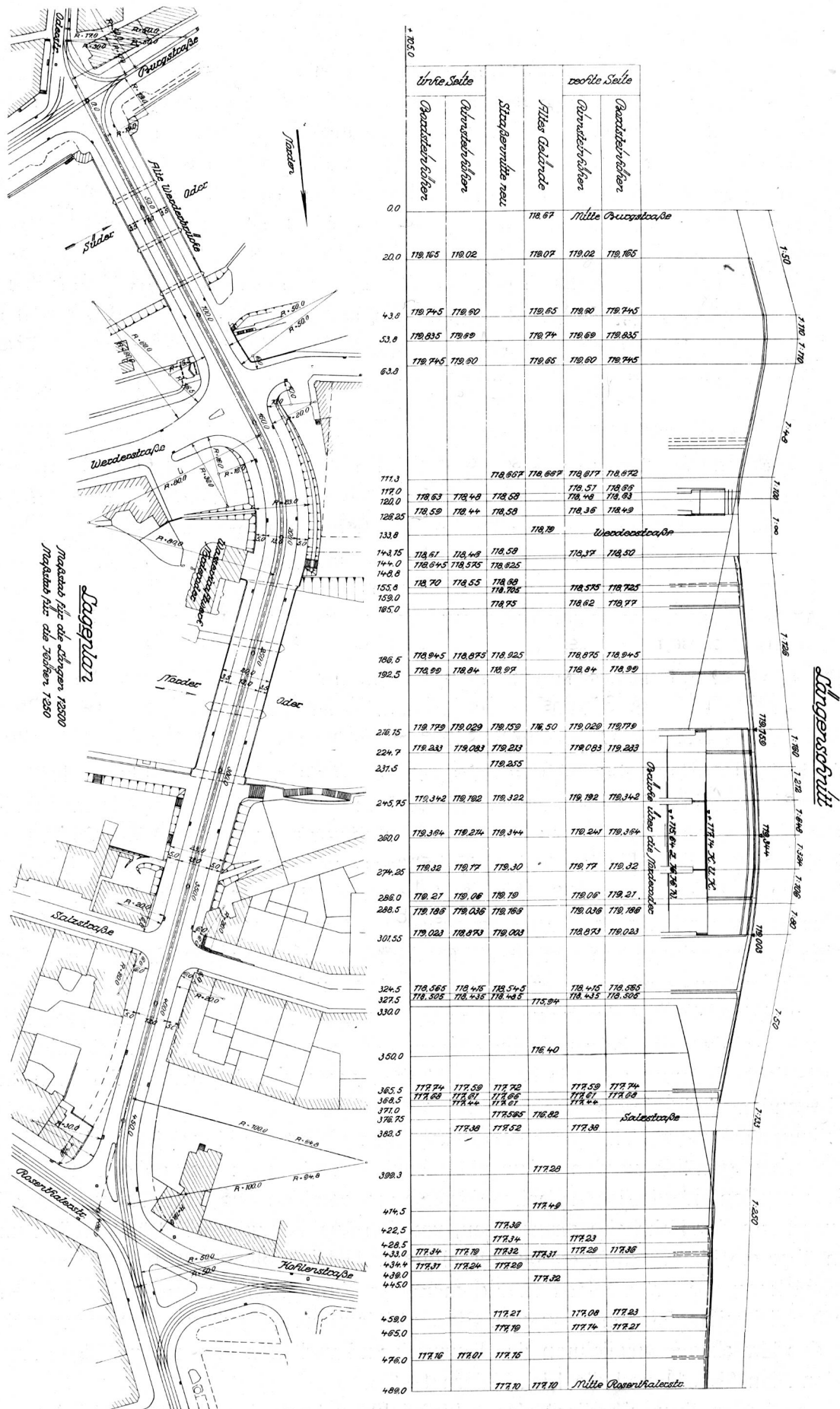


ABB. 7: GESAMTANORDNUNG DES WERDERBRÜCKENZUGES

Pfeiler stehen in der Flußrichtung und bilden mit der Brückenachse einen Winkel von  $84^{\circ} 47'$ . Das neue Gelände, das durch Auffüllung von Teilen des Strombettes rechts unterhalb des „Großen Wehres“ gewonnen wurde, ist oberhalb der Brücke als Uferpromenade in Höhe der Brückenstraße mit etwas tiefer gelegenen Grün- und Spielplatzanlagen ausgestaltet worden. Die erheblich kleinere Neulandfläche stromabwärts der Brücke ist um 2,72 m tiefer angelegt und von der Brückenrampe durch eine 5 m breite Böschungstreppe zugänglich gemacht worden. In die Ufermauer ist hier eine zweiflügelige Ufertreppe eingebaut worden, die einem künftigen Motorboot- oder Dampferverkehr Gelegenheit zum Anlegen bieten soll. Diese Uferpromenade wird sich später von der Universitätsbrücke bis zur Wilhelmsbrücke hinziehen. Für die unterschiedliche Höhenlage des Ufers oberhalb und unterhalb der Brücke war der für später geplante Neubau des „Großen Wehres“ maßgebend. Bei der geplanten Lage des Wehres vor der Brücke würde das Ufer hier noch oberhalb der Wehrkrone, d. h. im gestauten Wasser, unterhalb der Brücke dagegen nach wie vor im Unterwasser liegen.

## 2. PFEILER UND WIDERLAGER

Die Pfeiler und Widerlager der Brücke sowie die Ufermauern auf der rechten Seite des Stromes sind in Stampfbeton hergestellt und an den sichtbaren Flächen mit Granitquadern verblendet worden. Die unter der Brücke gelegenen Flächen haben Vorsatzbeton erhalten. Die Querschnittsform ergibt sich im einzelnen aus dem Brückenschnitt auf Abb. 10. Die Pfeiler sind in der Grundfläche 24 und 26 m lang, wobei das kleinere Maß für den linken in Verlängerung der linken Wehrwangenmauer stehenden Pfeiler gilt. Der Zwischenraum zwischen der Wehrwangenmauer und diesem Brückenpfeiler ist durch einen kleineren auf dem Lichtbild Abb. 9 links teilweise sichtbaren Leitwerkpfeiler verbaut worden, um das Festsetzen von Eisschollen und anderen schwimmenden Gegenständen zwischen Pfeiler und Wehrmauer zu verhüten.

Die Breite der Pfeiler beträgt an ihrer Sohle 4,50 m, in einer Höhe von 3 m über der Sohle ist der Pfeilerschaft abgesetzt, er verjüngt sich über dem Wasserspiegel allmählich auf 2,50 m in der auf Abb. 10 ersichtlichen Art und Weise.

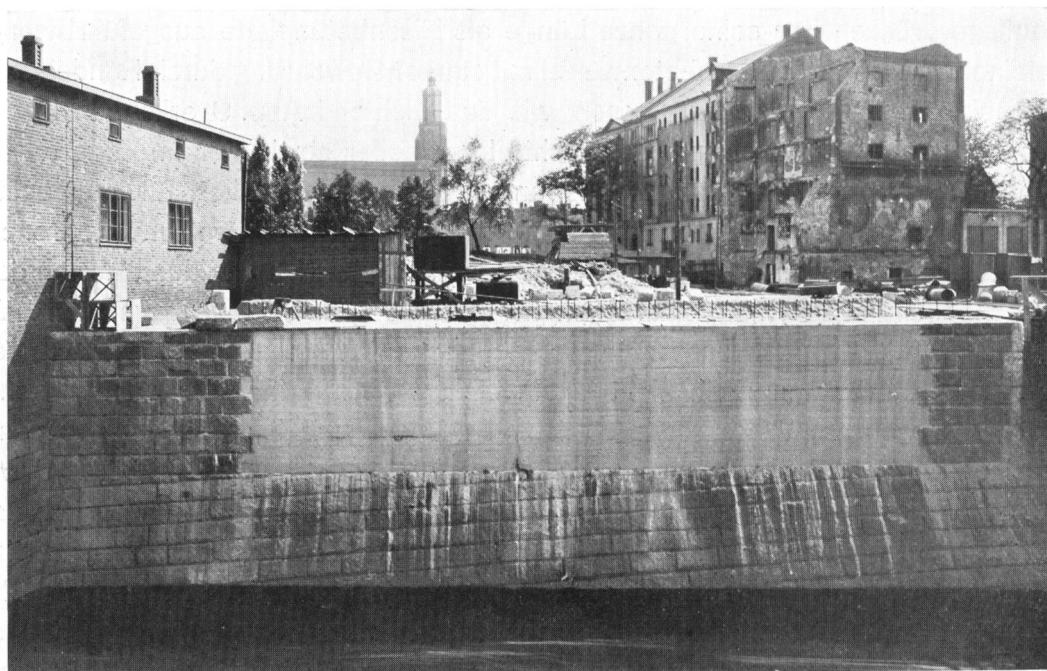
Die unter Wasser liegenden Teile der Pfeiler und Widerlager sind im Mischungsverhältnis 1 : 6 bei Verwendung gemischtkörnigen Flußkieses betoniert worden, über Wasser in einem solchen von 1 : 8. Der oberste 1 m hohe Teil der Pfeiler ist jedoch zur besseren Verteilung der Auflagerdrücke über seine ganze Länge als Eisenbetonplatte ausgeführt worden. Die Auflagersteine selbst sind als Eisenbetonwürfel mit starker Bewehrung durch Rundeisenspiralen hergestellt. Sie sind in die Pfeiler eingelassen, wie das Lichtbild Abb. 9 erkennen läßt.

Die beiden Mittelpfeiler und der rechte Landpfeiler sowie der im Zuge der rechten Ufermauer etwa 20 m oberhalb der Brücke angeordnete Wehrpfeiler für das später als Ersatz des „Großen Wehres“ geplante Walzenwehr sind mit Hilfe des Preßluftverfahrens gegründet worden. Das linke Landwiderlager dagegen ist unter teilweiser Verwendung der an das Wasserkraftwerk anschließenden Ufermauer auf Pfählen gegründet. Die genaue Lage und Ausbildung der Brücke stand beim Bau des Wasserkraftwerkes noch nicht in allen Einzelheiten fest, so daß damals das linke Widerlager noch nicht in die Uferböschung eingebaut werden konnte. So mußte zunächst die an der Wasserseite stark und mit wechselnder Neigung geböschte Ufermauer teilweise abgetragen werden und zwar bis zur Höhe + 113,00. Sie bildet den vorderen Teil des Brückenwiderlagers und den Schutz für die Bauausführung des hinter ihr neu zu errichtenden Stützkörpers. Zunächst war beabsichtigt, diesen Stützkörper mit Hilfe von Eisenbetonpfählen zu gründen. Beim Aufgraben des Bodens hinter der Ufermauer wurden jedoch zahlreiche Holzpfähle, die offenbar früheren Uferbefestigungen entstammten, vorgefunden, so daß es zweckmäßig erschien, diese Pfähle nicht zu entfernen, sondern für die Gründung nutzbar zu machen. Das

Ausziehen der Pfähle hätte erhebliche Kosten verursacht und den Baugrund gelockert. An Stelle der zunächst vorgesehenen Betonbohrpfähle wurde daher ein Holzpfahlrost geschlagen, wobei die in dem Boden vorgefundenen Pfähle mit verwandt wurden. Sie wurden nachgerammt, mehr um ihre Festigkeit zu ermitteln als sie zu erhöhen, und zur Sicherheit gegen Fäulnis unter dem Niedrigwasserspiegel abgeschnitten. Die für die Gründung mit Eisenbetonpfählen in Wasserspiegelhöhe vorgesehene Bausohle mußte auf + 109,20, d. h. um 1,10 m vertieft werden. Auf dem so hergestellten Pfahlrost wurde der untere Teil des Stützkörpers unter Wasserhaltung betoniert und sodann in dichtem Anschluß an die Ufermauer bis zu ihrem Abtrag auf + 113,00 aufgeführt. Dort setzt der Betonkörper in seinem oberen Teil auf die Stützmauer auf und bringt sie so zur Mitwirkung. (Vgl. Abb. 10, Längenschnitt a--b, links.)

Nimmt man an, daß beide Teile des auf diese Weise hergestellten Widerlagers einheitlich zusammenwirken, so ergibt sich eine größte Bodenpressung an der Vorderkante der Ufermauer von nur 2,5 kg/cm<sup>2</sup>. Dabei werden die Pfähle nur wenig beansprucht. Sie wurden jedoch sicherheitshalber so bemessen, daß sie im Falle eines Nachgebens der alten Ufermauerteile allein imstande sind, die gesamten von der Brücke übertragenen Lasten und das Eigengewicht des Widerlagerkörpers aufzunehmen. Einen Blick auf das fertige Widerlager bis zur Höhe der Auflager gibt das Lichtbild Abb. 8. Sie läßt unten den stehengebliebenen Teil der Ufermauer mit ihrem schrägen Anlauf deutlich erkennen. Die oben am hinteren Rande des Widerlagers sichtbaren Rundeisenstäbe dienen dem Anschluß der nachträglich betonierten Kammermauer zur Abfangung des Erdbodens der Rampe an den Enden der Brückenträger.

Die Mittelpfeiler, das rechte Landwiderlager und der Wehrpfeiler wurden von hölzernen Absenkerüsten aus gegründet, von denen die den Sockel der Grundmauern bildenden Senkkästen mit Schraubenspindeln abgelassen wurden. In ihrem unteren Teil, dicht über dem Wasserspiegel dienten diese Gerüste gleichzeitig zur Aufnahme einer Arbeitsbühne, auf der die Senkkästen hergestellt wurden. (Vgl. Abb. 15). Diese bestehen aus einem festvernieteten Eisengerippe, das mit Beton ummantelt ist. Ihre Absenkung und das Aufbetonieren der auf ihnen ruhenden Pfeilerschäfte bot keine nennenswerte Schwierigkeit. Man hatte diese Gründungsart gewählt, weil man nach den zahlreichen Probebohrungen vor der Bauausführung und bei der Lage der Baustelle ziemlich dicht unterhalb des „Großen Wehres“ mit zahlreichen Hindernissen im Baugrunde



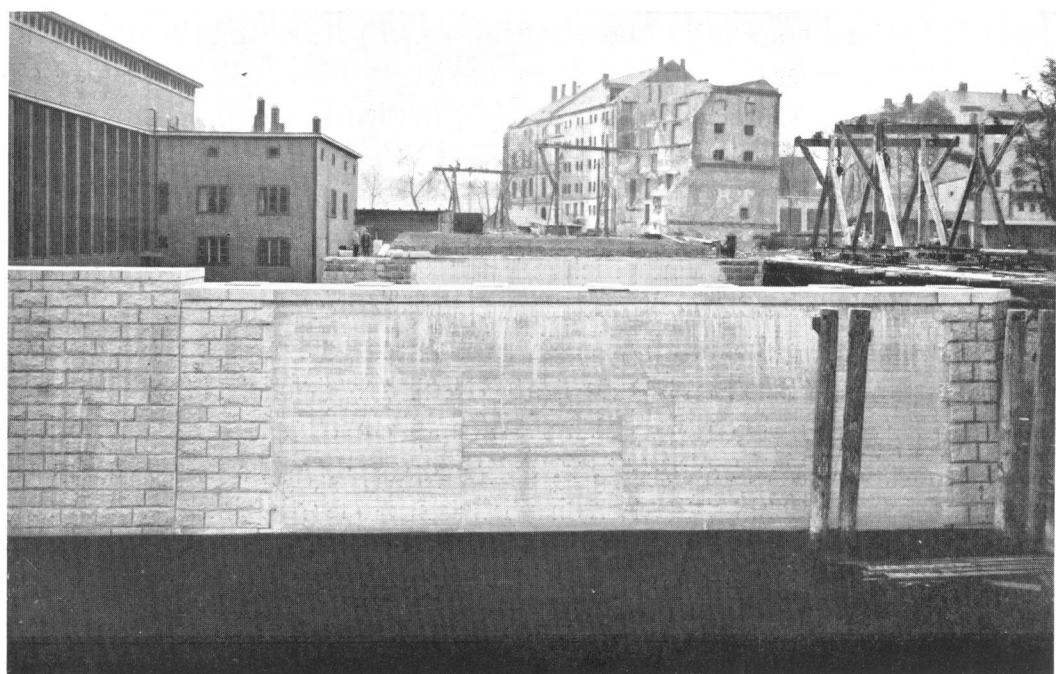
**ABB. 8:  
DAS LINKE  
WIDERLAGER  
DER NEUEN  
BRÜCKE**



rechnen mußte. Die Flußsohle besteht in ihren oberen Schichten aus kiesigem und sandigem Boden, der mit Gesteinstrümmern, Ziegelschutt und alten Holzteilen stark durchsetzt ist. Darunter befindet sich Lette, eine diluviale Bodenart, die fast allenthalben im Stadtgebiet in größerer Tiefe angetroffen wird. An der Stelle der Brücke liegt sie durchschnittlich bei + 103,00, d. i. 7,30 m unter dem Normalstau der Oder + 110,30, der durch das unterhalb gelegene Wehr bei Ransern gehalten wird. Da diese Lette als durchaus tragfähig angesehen werden kann, wurde die Gründungstiefe im Entwurf auf + 102,00 vorgesehen. Tatsächlich konnte sie für den linken Mittelpfeiler und das rechte Widerlager beibehalten werden. Die hier angetroffene Lette war so fest, daß sie mit Spaten und Spitzhacke nicht gelöst werden konnte, die ausführende Firma sich vielmehr zur Anwendung von Preßluftspaten entschließen mußte. Ein Druckversuch an einem über der Gründungssohle des linken Stropfpfeilers herausgeschnittenen Probekörper in Würfelform von 30 cm Kantenlänge ergab für die Lette eine Druckfestigkeit von 10 kg/cm<sup>2</sup> bei einer Zusammenpressung von nur 5 mm.

Abweichend von der üblichen Art der Preßluftgründung, bei der der Senkkasten lotrecht abgesenkt wird, wurde für die Gründung des rechten Widerlagers der Brücke das der Fa. Beuchelt & Co. patentierte Verfahren der schrägen Absenkung angewendet. Der Senkkasten für dieses Widerlager erhielt zu diesem Zweck nicht einen rechteckigen Querschnitt wie bei den anderen Baukörpern, sondern einen solchen mit schräggestellten, einander parallelen Seiten. Die gleiche Neigung wie die Seitenwände erhielt auch der Pfeilerschaft bis zum Wasserspiegel, wobei die Rückseite die geradlinige Verlängerung der Senkkastenseitenwand bildete. (Vergl. Abb. 10, Längenschnitt a—b, rechts). Von einem hölzernen Absenkgerüst wurde der schiefe Senkkasten zunächst auf die Sohle abgelassen. Beim Eindringen in den Boden folgte er der Richtung seiner schrägen Rückwand und erreichte so die Gründungssohle + 102,00. Durch diese Schrägabsenkung wurde eine Unterschneidung des rechten Widerlagers ermöglicht, die eine wesentliche Ersparnis an Aushubmassen und eine Einschränkung der Senkkastenbreite erbrachte. Auch hier konnte die angenommene Gründungstiefe + 102,00 beibehalten werden.

Dagegen mußte der rechte Mittelpfeiler um 2 m tiefer abgesenkt werden, als vorgesehen war. Seine Sohle liegt auf + 100,00. Der tragfähige Baugrund zeigte an dieser Stelle, ziemlich in der Mitte des Oderlaufes unterhalb des „Großen Wehres“ erhebliche Einsenkungen, die im



**ABB. 9:  
DER LINKE  
MITTELPFEILER  
DER NEUEN  
BRÜCKE**



Laufe der Jahrhunderte unter den beweglichen Sand- und Kiesmassen des Flußbettes von den über das Wehr hinabstürzenden Wassermassen ausgekolkt worden waren. Schon in geringer Tiefe stieß der Kasten dieses Pfeilers auf Nester größerer Granitfindlinge, die sich von der Vorderkante des Pfeilers aus fast über die Hälfte seiner Grundfläche ausdehnten. Nach Entfernung dieser Steinnester, deren größte Stücke man zunächst im Senkkasten zerkleinern mußte, um sie bewältigen zu können, wurden Feinsandschichten angetroffen, die bis zu einem Meter unter die angenommene Gründungssohle, d. h. bis auf + 101,00 hinabreichten. Erst in dieser Tiefe wurde die gewachsene Lette angetroffen, in die der Pfeiler dann noch einen Meter tief eingebettet wurde. Seine Sohle liegt also 10,30 m unter dem Normalstau der unteren Staustufe der Stadtoeder, die durch das Ranserner Wehr gehalten wird.

Um die Beschaffenheit des Baugrundes auch unterhalb der jeweils gewählten Gründungssohle festzustellen, wurden im Innern der Senkkästen vor ihrer Ausbetonierung Probebohrungen in die Sohle abgeteuft. Dabei stellte sich heraus, daß die Lette in allen Fällen hinreichend mächtig ist, um den an den Baugrund gestellten Anforderungen zu genügen. Die größte Beanspruchung des Baugrundes beträgt  $4 \text{ kg/cm}^2$ .

Die Stützmauern, die sich stromaufwärts und -abwärts an das rechte Widerlager anschließen, wurden ebenfalls in Stampfbeton ausgeführt (s. Abb. 11 auf der linken Seite der oberen Ansicht). Bei einer vorderen Neigung von 4 : 1 wird ihr Querschnitt auf der Rückseite durch eine Senkrechte begrenzt. Ihre Grundmauern haben nach der Wasserseite zu einen verschieden breiten Absatz erhalten, um eine möglichst günstige Verteilung des Bodendruckes zu erzielen. Die Ufermauern wurden zwischen Spundwänden gegründet. An der Wasserseite sind 9 m lange eiserne Larssenbohlen Profil III bis in die Letteschicht hinuntergetrieben worden, da sie auch einen Schutz des Bauwerkes gegen spätere Unterspülungen bilden sollen. In Höhe des Grundmauerabsatzes wurde die Wand später durch Taucher mit Schneidbrennern der „Dortmunder Union“ entfernt. Auf der Landseite oberhalb des Widerlagers konnten die Wände aus Holz mit 6,50 m langen und 16 cm starken Spundbohlen hergestellt werden, die nur einen Meter unter die Gründungssohle hinabreichen. Auf der Strecke stromabwärts dagegen mußte auch die rückseitige Wand mit eisernen Spundbohlen gerammt werden, da sich die Verwendung hölzerner wegen der zahlreichen hier angetroffenen Hindernisse als unmöglich erwies.

Nach Ausbaggerung des Bodens zwischen den Spundwänden und Beseitigung der Hindernisse wurde zunächst eine 1 m starke Betonsohle unter Wasser mit Schüttrichtern eingebracht. Nach dem Erhärten dieser Grundplatte wurde das Wasser ausgepumpt, so daß die übrigen Teile des Grundmauerwerkes im Trockenen betoniert werden konnten.

### **3. BRÜCKENÜBERBAU**

Der Überbau ist aus Baustahl St. 37 hergestellt. Er hat eine Gesamtlänge von 85 m und eine Breite von 20 m. Entsprechend der Schrägstellung der Pfeiler hat auch die Brücke einen schiefwinkligen Grundriß erhalten. Das Haupttragwerk besteht aus 7 unter der Fahrbahn liegenden, vollwandigen genieteten Trägern, die statisch als durchlaufende Balken auf 4 Stützen wirken. Ihre Unterkante liegt überall auf gleicher Höhe, während die Oberkante sich dem Straßengefälle anpaßt. In seiner Gesamtanordnung ist das Tragwerk im Querschnitt c—d auf Abb. 10, im einzelnen auf Abb. 12 dargestellt. Die drei mittleren Träger haben gleiche Höhe und gleichen Querschnitt, die beiden nächsten, die Bordsteinträger, sind zur Anpassung an das Quergefälle der Straße 7 cm niedriger, während die beiden äußeren Träger wesentlich höher sind und in der Mitte die Höhe von 2 m erreichen. Die Schiefwinkeligkeit der Brücke einerseits und die rechtwinkelige Anordnung der Querträger andererseits ergaben für sämtliche Hauptträger etwas verschiedene Abmessungen. Die ebenfalls genieteten vollwandigen Quer-



träger sind in Abständen von 3,64 m und 3,56 m zwischen den Hauptträgern angeordnet und mit ihnen durch Eckbleche versteift. Sie liegen senkrecht zu den Hauptträgern und zwar mit der Oberkante in gleicher Höhe wie die oberste Lamelle der Hauptträger. Nur über den Auflagern verlaufen die Querträger schräg. Die Obergurte der Querträger sind durch eine über jeden Hauptträger hinwegreichende Zuglasche miteinander verbunden. Zur weiteren Aufteilung der Fahrbahn sind noch je zwei Längsträger aus I-Eisen zwischen den Hauptträgern angeordnet und oben an den Querträgern befestigt.

Über den so geschaffenen ziemlich engmaschigen Fahrbahnrost ist eine 15 cm starke Eisenbetonplatte gebreitet, die zur Aufnahme des Pflasters dient. Die Eisenbetonplatte hat eine wasserdichte Abdeckung aus doppelagigen Asphaltinplatten der Fa. C. F. Weber und darüber eine 4 cm starke Betonschutzschicht erhalten. Die 13 m breite Fahrbahn ist mit Granitgroßpflaster auf Sandbettung befestigt, dessen Fugen in der in Breslau üblichen und seit Jahrzehnten bewährten Weise mit Zementmörtel vergossen sind. Die 3,50 m breiten Fußwege sind durch freitragende Granitplatten hergestellt, deren äußere Reihen als Gesimse über die Randträger hinauskragen und die Geländer tragen. Die Geländer sind in einfachster Weise aus senkrechten Flacheisenstäben mit kräftigem Handlauf ausgebildet.

Die 7 Hauptträger der Brücke sind über dem linken Mittelpfeiler fest gelagert, sonst wagerecht beweglich durch Zwei- und Einrollenkipplager, um eine Längenänderung infolge der Durchbiegung und der Temperaturschwankungen zu ermöglichen.

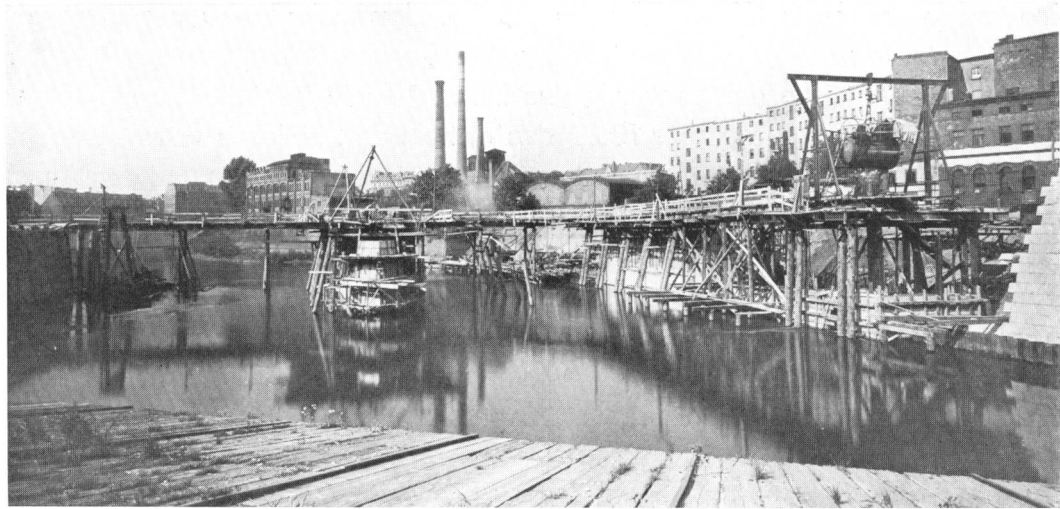
Einen besonderen Windverband hat das Brückentragwerk wegen seiner Versteifung durch die Fahrbahnplatte nicht erhalten. Fahrbahn- und Fußwegabschlüsse werden durch Schleppbleche gebildet, die auf den Fußstegen sichtbar sind, während sie in der Fahrbahn unter dem Pflaster liegen.

Die Kabel der städtischen Elektrizitätswerke sind unter dem östlichen Fußsteg in einem auf den Querträgern gelagerten Kabeltrog aus Eisenblech untergebracht. Die Kabel der Post und Feuerwehr liegen unter dem westlichen Fußsteg, und zwar in eisernen, ebenfalls auf den Querträgern gelagerten Rohren. Eine Überführung von Gas- und Wasserleitungen erübrigt sich zurzeit. Im Bedarfsfalle können diese Leitungen zwischen den Hauptträgern an den höher liegenden Querträgern mit Schellen angehängt werden.

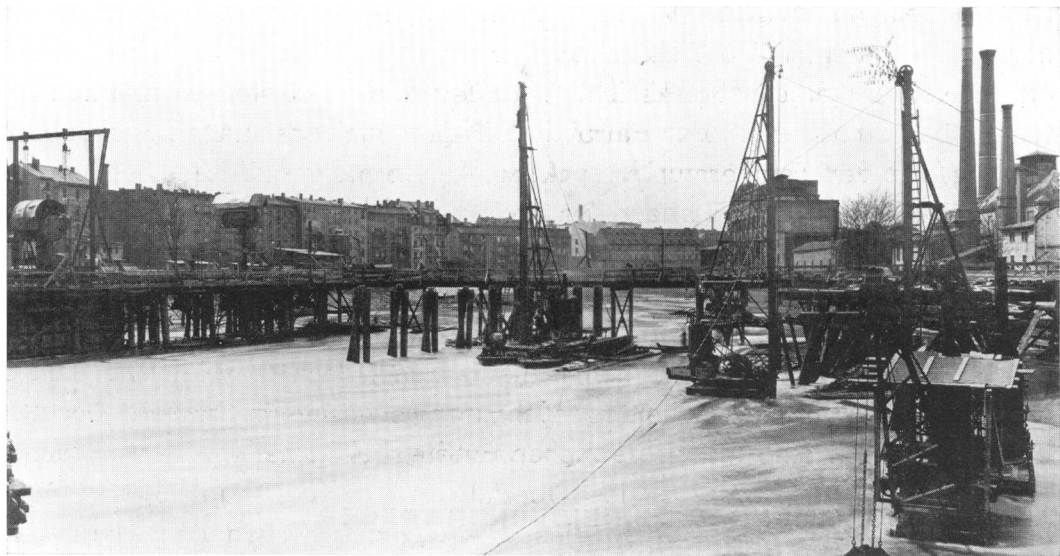
Der statischen Berechnung wurden die Belastungsannahmen Din 1072 für Brückenklasse I einschließlich Straßenbahnbelastung zugrunde gelegt. Die schwerste Last, die hiernach berücksichtigt werden mußte, ist eine 23 t schwere Dampfwalze. Außerdem kamen Lastkraftwagen im Gewicht von 9 t sowie Menschengedränge von  $500 \text{ kg/m}^2$  in Betracht. Die Straßenbahn wurde mit Lasten von 20 t für den Motorwagen und 13 t für den Anhänger in Rechnung gestellt. Unter Berücksichtigung dieser Lasten bleiben die Spannungen durchweg unter dem zulässigen Höchstwert von  $1400 \text{ kg/cm}^2$ .

Für das Zusammenbauen des eisernen Tragwerkes wurde der 5 m breite Fördersteg dicht unterhalb der Brückenpfeiler benutzt, der dem Bau der Pfeiler und der Baustoffförderung von Ufer zu Ufer gedient hatte. Da er zu schmal war, um das ganze Brückentragwerk auf einmal aufzunehmen, wurde dieses streifenweise hergestellt, indem immer je 2 der 7 Hauptträger zusammengesetzt und mit den dazu gehörigen Zwischenträgern verbunden wurden. Die so hergestellten, nur etwa 3,50 m breiten und 85 m langen Brückenstreifen wurden dann an den Enden und über den Pfeilern, d. h. an den vier Auflagerstellen, mit Ketten umschlungen und mittels Drahtseilen von dem Gerüststeg auf Verschiebebahnen aus I-Trägern seitlich über die Pfeiler gezogen. An den anderen, der Universitätsbrücke zugekehrten Enden der Rollbahnen waren seitlich Winden angebracht, die von je zwei Mann bedient wurden, und den jeweils zu bewegendenden Brückenstreifen herüberholten. (Vergl. Abb. 17 und 18.)

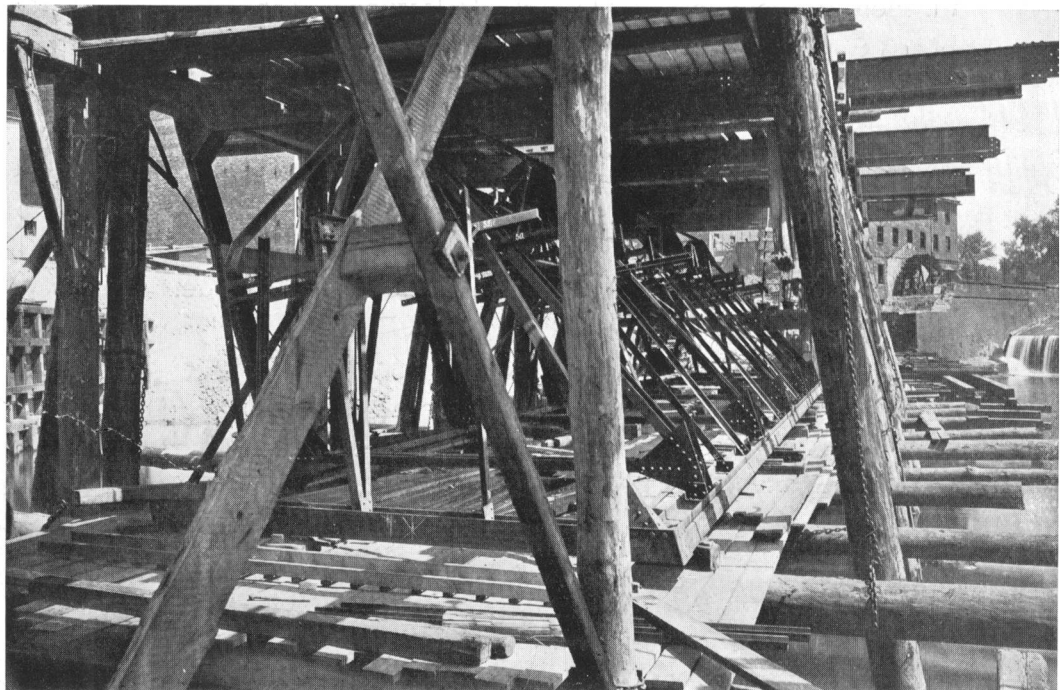
**ABB. 13:  
BLICK AUF DIE  
BAUSTELLE VOM  
GROSSEN WEHR**



**ABB. 14:  
DIE BAUSTELLE  
WÄHREND DES  
FRÜHJAHR-  
HOCHWASSERS  
1929**



**ABB. 15:  
ABSENKGERÜST  
UND SENK-  
KASTENGERIPPE  
FÜR DAS RECHTE  
WIDERLAGER**



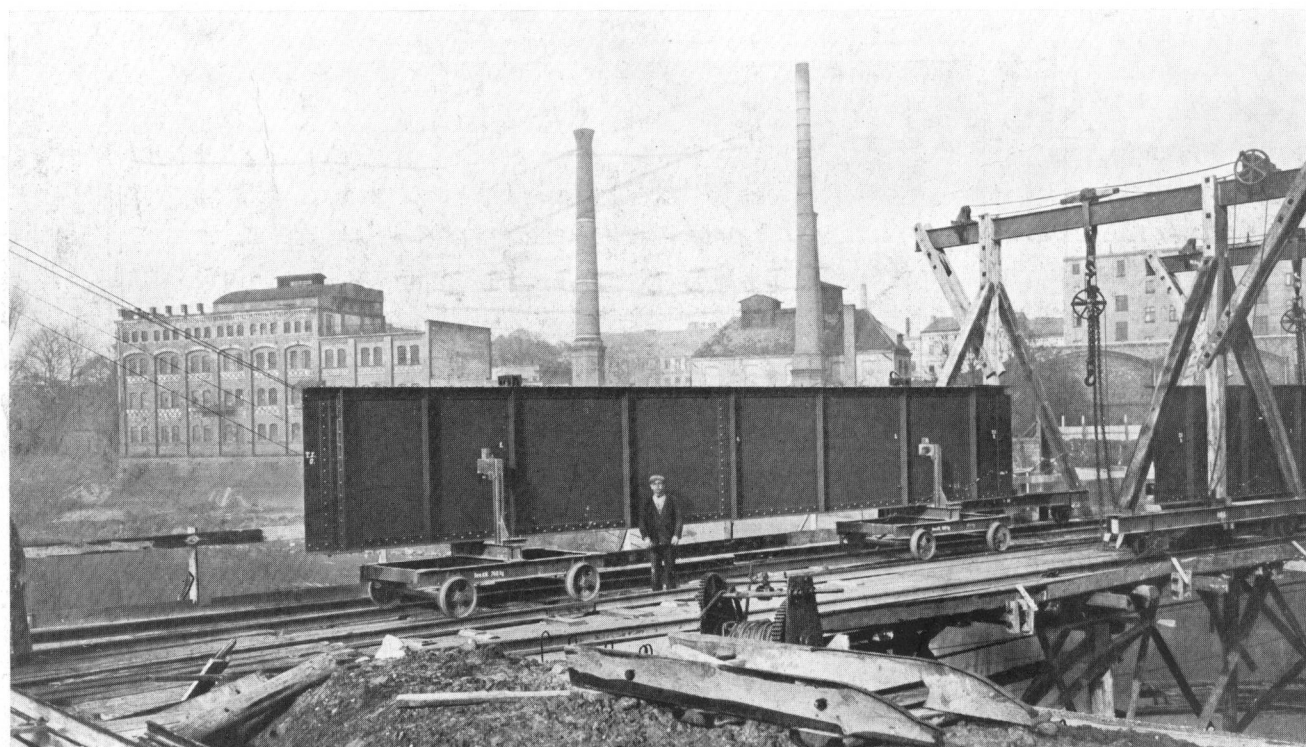


So wurde der erste Brückenstreifen am 14. November 1929 herübergezogen. Er hatte den weitesten Weg, nämlich eine Strecke von 24 m, zurückzulegen und brauchte dazu etwa eine Stunde. Zehn Tage darauf wurde das inzwischen hergestellte zweite Trägerpaar in Bewegung gesetzt und am 6. Dezember 1929 das dritte Paar. Dieses wurde jedoch nur um etwa 8 m seitlich verschoben, um den Gerüststeg für den Zusammenbau und den Anschluß des 7. Trägers freizumachen. Der nach Anschluß dieses Trägers entstandene Tragwerkstreifen aus drei Einzelträgern wurde am 16. Dezember an Ort und Stelle gerückt. Nach dem Hinüberschieben wurden die Träger genau ausgerichtet, abgesenkt und auf den Stahlgußlagern festgelegt. Von Hängegerüsten aus wurden die einzelnen Streifen miteinander verbunden und die vorläufigen Schraubenverbindungen durch Niete ersetzt. Das 500 t schwere Tragwerk enthält rund 250000 Niete, von denen rd. 25000 auf der Baustelle geschlagen wurden.

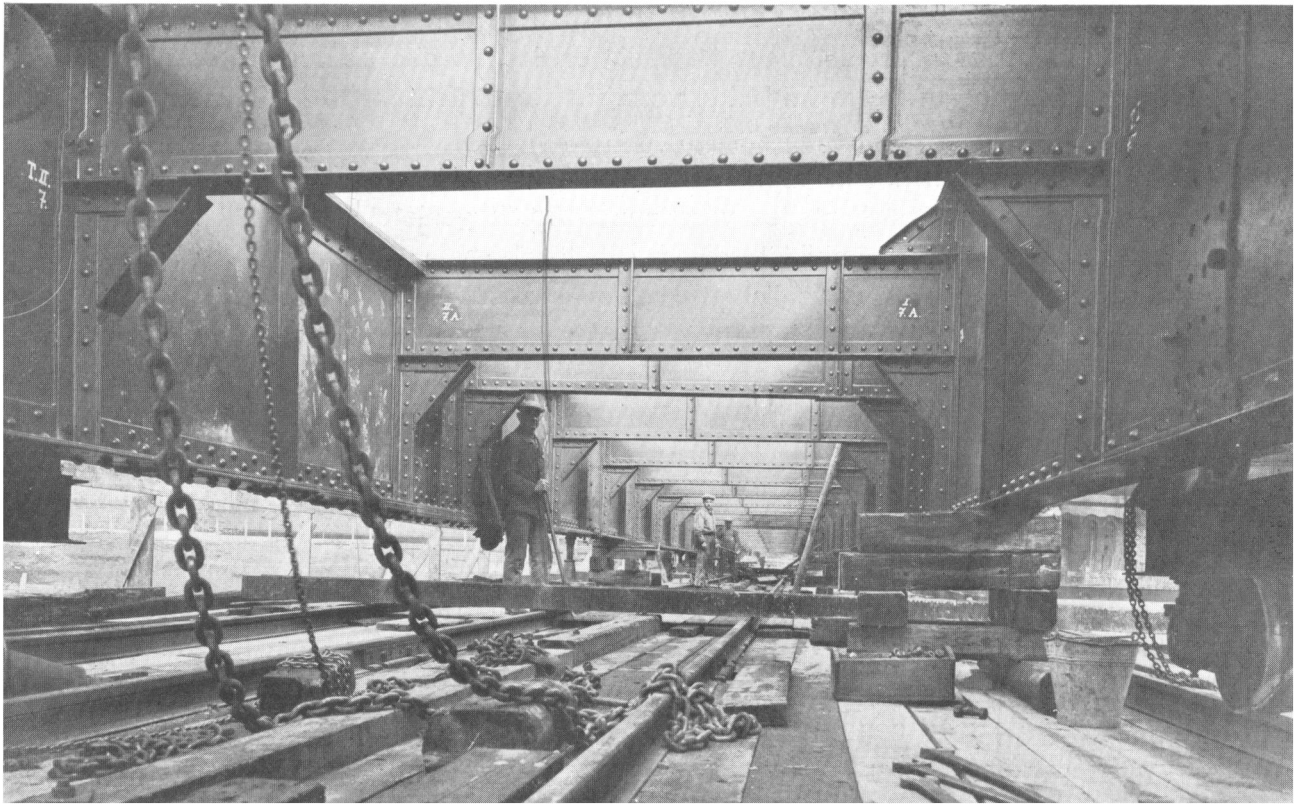
## V. BRÜCKE ÜBER DIE BÜRGERWERDERSCHLEUSE

Die aus dem Jahre 1885 stammende kleine eiserne Brücke über die Bürgerwerderschleuse hatte nur eine 6,50 m breite Fahrbahn. Da der neue Brückenzug eine erhebliche Verbreiterung erforderte, war zunächst beabsichtigt worden, diese Brücke zu entfernen und durch einen Betonüberbau zu ersetzen, der ebenfalls auf den Schleusenmauern gelagert werden sollte. Auf diese Weise hätte man den Unregelmäßigkeiten des Grundrisses der neuen breiteren Brückentafel, die sich aus der Führung der Schleusen- und Ufermauern an dieser Stelle ergaben, am besten Rechnung tragen können. Auch hätte sich durch eine massive Brücke eine Absteifung der Mauern gegeneinander erzielen lassen, die zum Teil das Bestreben zeigten, sich nach vorne gegen das Wasser zu neigen. Bei genauerer Untersuchung der Mauern der in den Jahren 1874/78 erbauten Schleuse hatte sich jedoch die Notwendigkeit ergeben, von einer derartigen Ausführung Abstand zu nehmen, da weder die Mauern noch der Untergrund der Belastung durch eine massive Brücke Stand gehalten hätten.

**ABB. 16: ZUSAMMENBAU DER EISERNEN TRÄGER**

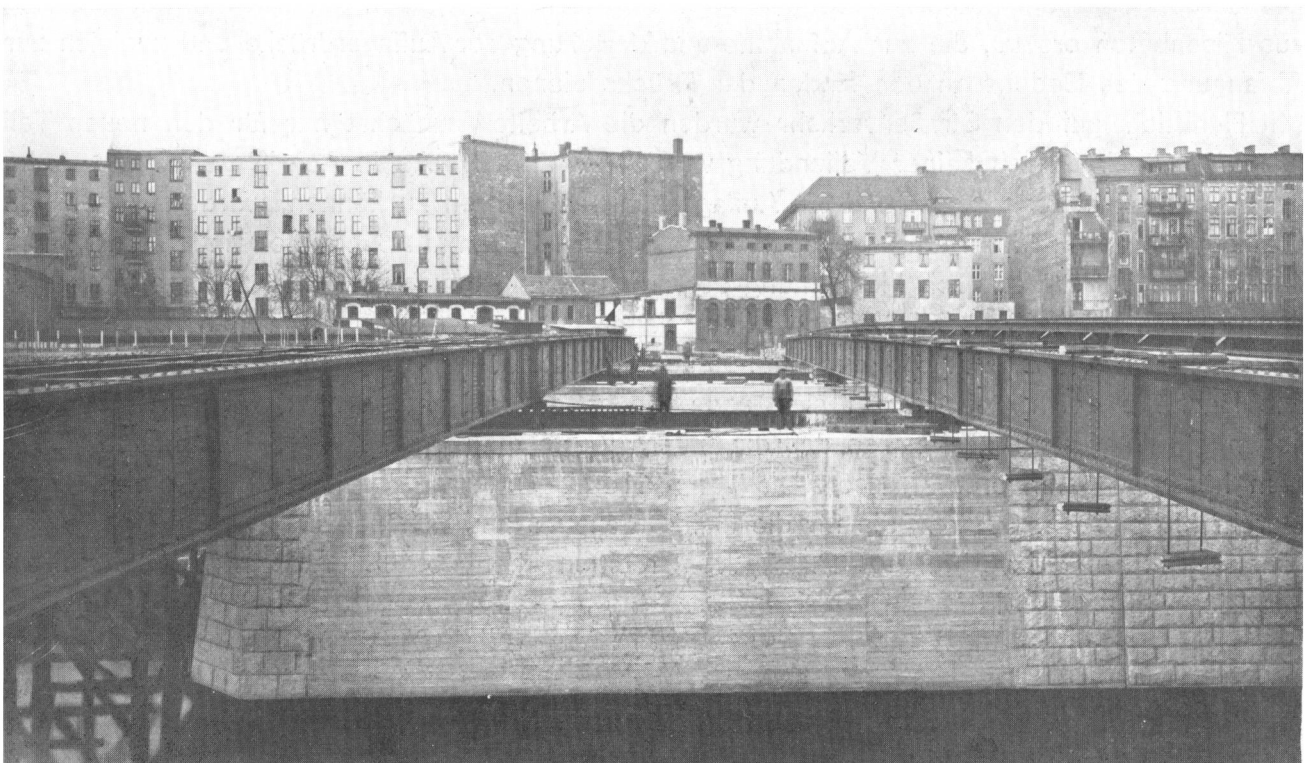






**ABB. 17: BLICK ZWISCHEN ZWEI HAUPTTRÄGER**

**ABB. 18: ÜBERSCHIEBEN DER HAUPTTRÄGER VON DEM BAUGERÜST AUF DIE PFEILER UND WIDERLAGER**



Zur Ausführung ist daher ein Überbau aus Eisen neben der alten Brücke gekommen, die sich bei genauerer Untersuchung als durchaus tragfähig erwies, so daß sie nicht ersetzt zu werden brauchte. In der neuen auf 20 m im Mittel verbreiterten Brückenbahn bildet sie den östlichen Teil. Die Brücke ist in ihrem neuen Zustand auf dem Plan Abb. 24 dargestellt. Im Querschnitt sieht man links den neuen, rechts den alten Teil.

Das Tragwerk des neuen Brückenteiles wird aus 5 Stück genieteten Blechträgern mit Stützweiten von 9,86 m bis 15 m gebildet, die in Abständen von 2,85 m einzeln auf je einem festen und einem wagerecht beweglichen Kipplager frei gelagert sind. Durch schwächere Querträger aus I-Eisen sind diese Hauptträger in Abständen von 1,10 m miteinander verbunden worden. Über das so gebildete engmaschige Tragwerk ist eine 15 cm starke Eisenbetonplatte gebreitet, die in gleicher Weise wie bei der Brücke über die Norderoder mit Asphaltinplatten gedichtet ist. Die Fahrbahn darüber ist ebenfalls mit Granitgroßpflaster in Sandbettung und mit Zementverguß befestigt, während die Fußstege eine Abdeckung mit Granitoidplatten auf der Eisenbetonplatte erhalten haben.

Die Ufermauern unterhalb der Schleuse, auf denen der so hergestellte neue Überbau gelagert wurde, mußten für diese Auflast besonders hergerichtet und verstärkt werden. Die nördliche Mauer, die nur auf einzelnen, über dem Wasserspiegel durch Gurtbogen verbundenen 2 m breiten Pfeilern ruhte, wurde durch Eisenbetonbohrpfähle unterfangen, die in den Zwischenräumen zwischen den Grundpfeilern abgeteuft wurden. Durch diese Unterfangung wurde die Pressung des Bodens an der Vorderkante der Grundmauern um die Hälfte verringert. Die gegenüberliegende südliche Mauer bedurfte einer derartigen Ergänzung nicht, da sie auf hölzernen Grundpfählen errichtet worden war, durch die sie in ganzer Länge unterstützt wird. Beide Mauern, auch die unter der alten Brücke befindliche des Schleusenunterhauptes, wurden in Abständen von je 3 m mit kräftigen Erdankern aus Rundeisenpaaren nach rückwärts im Erdreich verspannt. Mit Platten aus Stahlguß und dahinter liegenden Verteilungsträgern sind die Mauern an der Vorderseite gefaßt und 10 m dahinter an kräftigen 2,50 m unter der Straße hergestellten Eisenbetonmauern verankert.

Die oberen Teile der Mauern wurden bis auf eine Tiefe von 2,50 m entfernt und durch Bänke aus Eisenbeton ersetzt, die zur Aufnahme und Verteilung der Auflagerdrücke und zugleich zur Abfangung des Bodens an den Enden der Brücke dienen.

Mit Rücksicht auf den Straßenverkehr wurden die Arbeiten zunächst nur für den neuen Teil ausgeführt. Erst nach seiner Vollendung wurde die alte Brücke in Angriff genommen. Um die Verspannung der Mauern und die Auflagerbänke ausführen zu können, wurde der Überbau dieses Teiles nach Entfernung des Pflasters an den vier Ecken mit Schraubenwinden um 1,50 m angehoben und später nach Herrichtung der neuen Auflager auf diese wieder abgelassen und ausgerichtet. Anstelle der früheren Reibungslager hat auch dieser alte Teil neue Gußstahl-lager erhalten, die eine Ausdehnung der Brücke gestatten.

Die Bauhöhe der Brücke ergibt sich nach Maßgabe des längsten an der Unterwasserseite liegenden Trägers zu 1,54 m, so daß die untere Kante auf Ord. + 117,04 N. N. liegt. Über dem höchsten schiffbaren Wasserstand von + 113,80 N. N. verbleibt somit noch eine lichte Durchfahrthöhe von 3,24 m, die für die kleine Schleuse ausreichend ist.

Einen Blick auf die verbreiterte Brücke vom rechten Ufer des Unterwasserkanals vermittelt das Lichtbild Abb. 25.



**ABB. 19: BLICK AUF DAS EISERNE TRAGWERK**

**ABB. 20: EINSCHALEN DER FAHRBAHNTAFEL**





## VI. ABGEBROCHENE GEBÄUDE

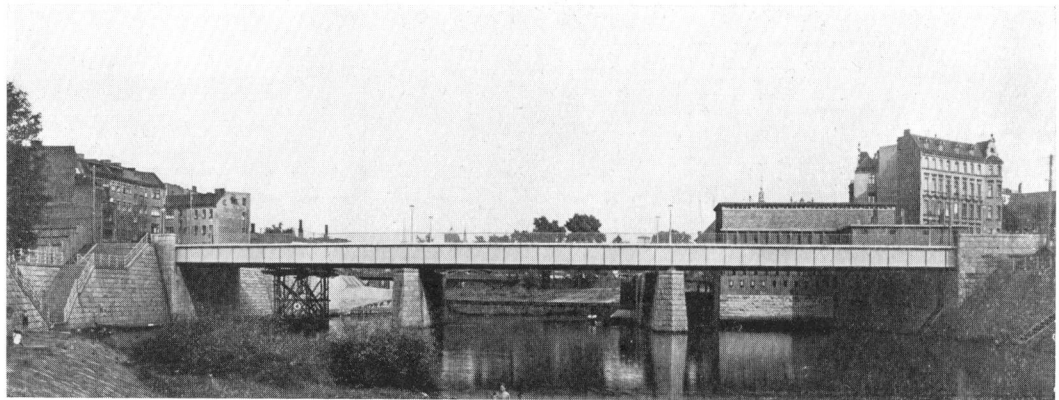
Für die Durchführung des Werderbrückenzuges mußten im ganzen 15 Gebäude abgebrochen werden, die größtenteils, soweit sie überhaupt noch benutzt wurden, gewerblichen Zwecken dienten. Zunächst wurde im Oktober 1928 die alte Werdermühle entfernt, die nördlich der Werderstraße den Eingang zur Norderoder sperrte.

Sie stammt aus dem 14. Jahrhundert und hat im Laufe der Zeit die verschiedensten Wandlungen durchgemacht. Ihre letzte Gestalt hat sie in den Jahren 1867/70 erhalten. Das Gebäude war durch einen Brand im Jahre 1915 in seinen oberen Teilen arg mitgenommen und nur behelfsmäßig wieder abgedeckt worden. Seit der Erbauung des Norderoder-Kraftwerkes wurde es nur teilweise im Erdgeschoß als Unterkunft für eine kleine Tischlerei benutzt. Obwohl das Gebäude von der Brückenrampe nicht in ganzer Länge beansprucht wurde, hat man es nicht nur aus Schönheitsgründen, sondern auch wegen der Einsturzgefahr, die für das Bauwerk bestand, im Ganzen abgetragen. Seine Mauern zeigten seit einigen Jahrzehnten das Bestreben, sich gegen das ehemalige Mühlengerinne zu neigen. Mit dem Abbruch des westlichen Teiles der Werdermühle mußte aber bis zur Räumung des angrenzenden Speichergebäudes Werderstraße 9 gewartet werden, da dieser Speicher ohne besondere Giebelwand errichtet worden war, so daß die angrenzenden Teile der Mühlenlängsmauer mit ihm verankert werden mußten. Auf dem anderen Oderufer wurde die im Lichtbild Abb. 27 festgehaltene Röttemühle mit ihren neben dem „Großen Wehr“ ausmündenden Gerinnen abgebrochen. Sie stand dem Brückenbau selbst zwar nicht im Wege, jedoch der Verbreiterung des „Großen Wehres“, die im Rahmen der Regulierung des rechten Ufers an der Brücke ausgeführt werden mußte, um den Stromstrich schon hier etwas nach Süden, d. h. in die Richtung der Brückenpfeiler abzulenken. Dem Straßendurchbruch und der Rampenschüttung auf dem Nordufer zur Salzstraße und über diese hinweg bis zur Rosenthaler Straße mußten die Gebäude auf den Grundstücken Salzstraße 14, Salzstraße 13 und Kohlenstraße 14 weichen. Zunächst wurde das zweigeschossige Gebäude Salzstraße 14 entfernt, das dicht am Ufer mitten in der Straßenflucht stand. Es war nur noch im Obergeschoß von einer Familie bewohnt. Das Erdgeschoß hatte früher eine Druckerei beherbergt. Ferner wurden die auf der gegenüberliegenden Seite des Hofes an der Rückseite des Hauses Salzstraße 16/18 bestehenden Werkstätten- und Wohngebäude der Bleiindustrie A.-G. zugleich mit dem Umbau dieses Gebäudes im Frühjahr 1930 abgebrochen.

Das Gebäude Salzstraße 16/18, das im Jahre 1886 erbaut ist, hatte eine nahezu dreieckige Grundrißform und reichte mit seiner Südostecke bis zur Achse der neuen Brückenstraße, so daß es die Straße zur Hälfte sperrte. Der in die Straße vorspringende Teil wurde daher entfernt, nachdem eine neue Abschlußmauer gegen die Brückenrampe im Inneren des Gebäudes aufgeführt und mit dem Gebäude verankert worden war. Die Ziegel und Fenster für die neue Abschlußmauer wurden beim Abbruch gewonnen. In den von der neuen Frontmauer durchschnittenen und dadurch um je  $2\frac{1}{2}$  Zimmer verkleinerten Wohnungen wurden, sobald sie dem ehemaligen Mieter zu klein geworden waren, die Insassen von Kleinwohnungen, die dem Durchbruch ebenfalls weichen mußten, untergebracht, während die aus dem umgebauten Hause verdrängten Mieter durch den Magistrat anderwärts untergebracht wurden.

Nördlich der Salzstraße fielen auf dem Grundstück Nr. 13 das Reststück eines alten Ölmühlenspeichers an der Salzstraße, der bereits leer stand, der Spitzhacke zum Opfer sowie auf dem Hof dahinter die von der Erdmannsdorfer Möbelvertriebs G. m. b. H. benutzten Baulichkeiten, bestehend aus einem dreigeschossigen Eckgebäude mit einem seitlich an die Brandmauer des Nachbargebäudes angeschlossenen ebenso hohen schmalen Langbau und einem den Hof gegen das Grundstück Kohlenstraße 14 abschließenden eingeschossigen kleinen Anbau. Die Räumung

**ABB. 21:  
BLICK AUF DIE  
FERTIGE BRÜCKE  
VON DER UNTER-  
STROMSEITE**



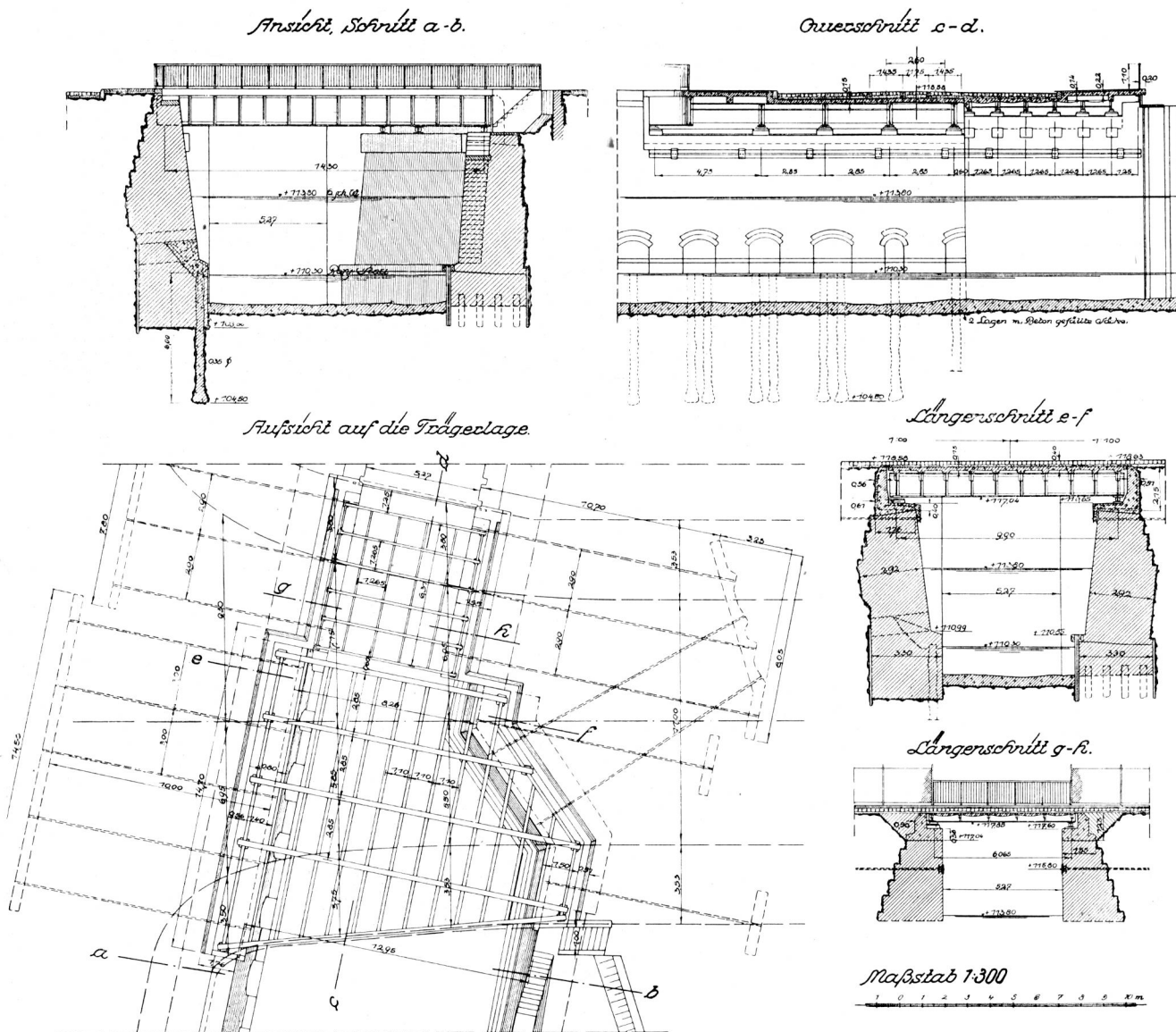
**ABB. 22:  
BLICK AUF DIE  
BRÜCKE  
VON DER OBER-  
STROMSEITE**



**ABB. 23:  
BLICK AUF DIE  
BRÜCKE VOM  
RECHTEN UFER**





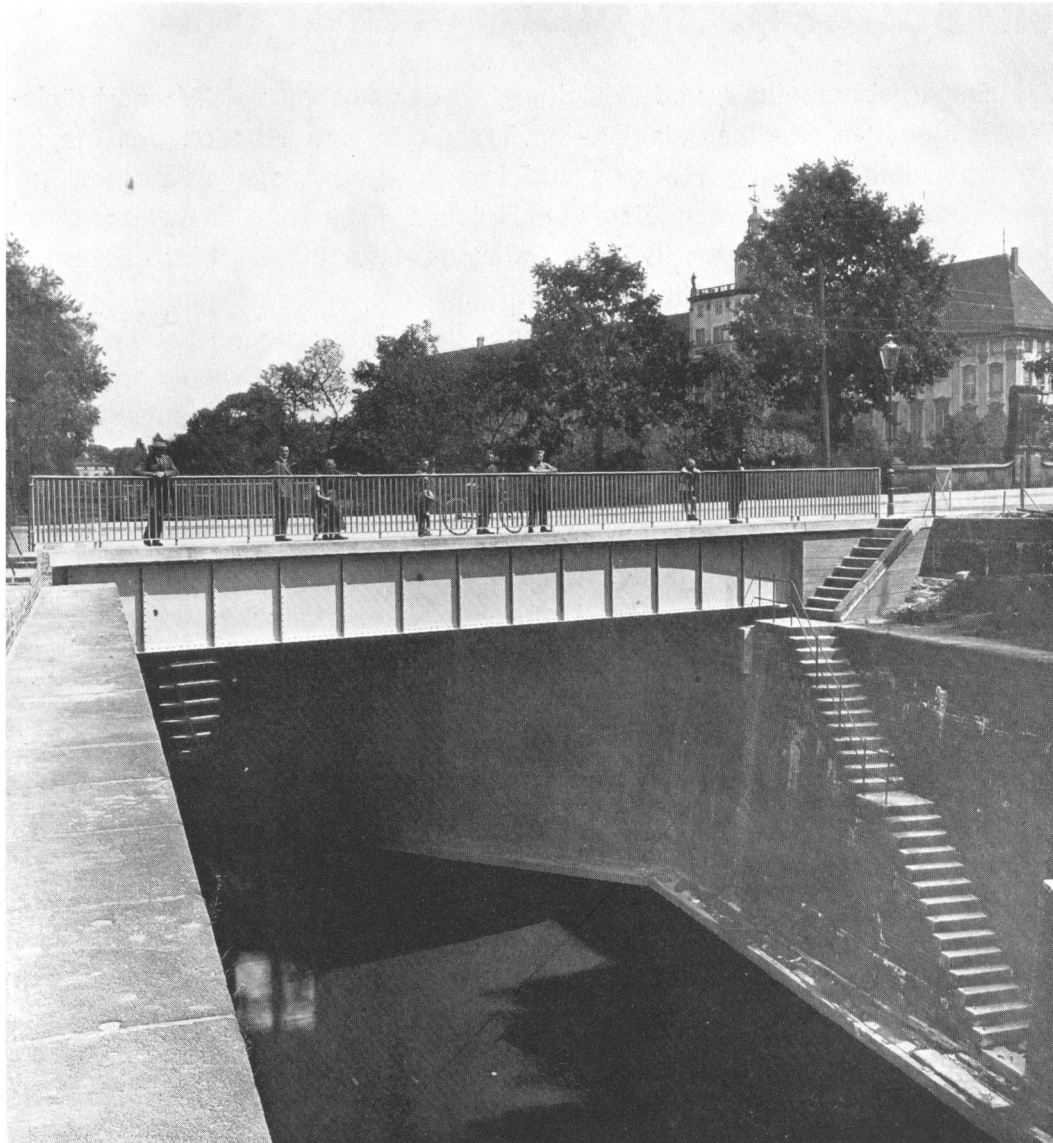


**ABB. 24: VERBREITERUNG UND SICHERUNG DER BRÜCKE ÜBER DIE BÜRGERWERDERSCHLEUSE**

dieser Gebäude bereitete erhebliche Schwierigkeiten, so daß sie erst kurz vor der Vollendung des Brückenbaues durchgeführt und der ganze Straßenzug nach Eröffnung der Brücke zunächst nur bis zur Salzstraße freigegeben werden konnte.

Die Gebäude des im Norden anschließenden Grundstückes Kohlenstraße 14, die zur ehemaligen Soltmann'schen Mineralwasserfabrik gehörten, waren bereits zu Anfang des Jahres 1930 abgebrochen worden. Es waren ein zweigeschossiges Vordergebäude an der Kohlenstraße sowie zwei gegen Westen und Süden den Hof abschließende Wirtschaftsgebäude, in denen Wagenhallen, Schuppen und Stallungen untergebracht waren. Östlich war an das Vorderhaus ein Maschinenhaus angeschlossen.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Brückenzuges steht auch der Abbruch des alten Mühlenspeichers An den Mühlen 1, der im Jahre 1845 auf den Umfassungsmauern der kurz vorher erheblich erweiterten sogenannten Wasserkläre am Ausgang der Herrenstraße errichtet worden war. Seine Lagerräume in den Obergeschossen wurden zuletzt vom Breslauer Consum-Verein benutzt, während in dem Erdgeschoß das städtische Beschaffungsamt eine Tischlerwerkstatt eingerichtet hatte. Das Gebäude wurde ebenfalls im Frühjahr 1930 entfernt, da es die Burgstraße einengte und den Verkehr nach der Herrenstraße durch die Behinderung der Übersicht gefährdete.



**ABB. 25:  
DIE  
VERBREITERTE  
BRÜCKE  
ÜBER DIE  
BÜRGERWERDER-  
SCHLEUSE**

Nur der untere Teil der wasserseitigen Außenmauer ist als Abschlußbrüstung der Straße stehen geblieben. Durch die Entfernung dieses Gebäudes hat das Stadtbild eine wesentliche Bereicherung erfahren. Das gilt besonders für den Blick von der Herrenstraße aus, deren Häuserfluchten an Stelle der unschönen Speichermauern nunmehr ein malerisches Bild umrahmen, das von dem leuchtenden Grün der Baumgruppen auf dem Neumühlplatz und Teilen der alten Werderbrücke beherrscht wird.

Auch durch die anderen Abbrüche für den Straßendurchbruch dürfte das Stadtbild keine Einbuße, sondern eher eine Bereicherung erfahren haben. Zu wünschen wäre allerdings, daß auch die zurzeit noch sehr unschöne und unregelmäßige Einfassung der neuen Brückenstraße und das von ihr sichtbare Oderufer mit den zahlreichen Gebäuderückseiten und Brandgiebeln bald einer planmäßigen, würdigeren Bebauung weichen werden.

Der Verlust an Wohnungen ist in Anbetracht der großen Durchbruchsstrecke äußerst gering, da die abgerissenen Gebäude fast ausschließlich gewerblichen Zwecken dienten. Im Ganzen sind nur 9 Familien aus ihren Wohnungen verdrängt worden, von denen vier im umgebauten Hause Salzstraße 16/18 wieder untergebracht werden konnten, so daß nur fünf Wohnungen verloren gegangen sind. Diese Wohnungen befanden sich aber in einem so menschenunwürdigen Zustande, daß man auch ihren Verlust in Wirklichkeit nur als Gewinn verbuchen kann.

## VII. BAUAUSFÜHRUNG

Die Entwurfsbearbeitung und Bauleitung für den Ausbau des Werderbrückenzuges lagen unter Oberleitung des Stadtbaurats Dr.-Ing. Trauer in den Händen des Magistratsbaurats Steinwender, dem Dipl.-Ing. Reimer und Ing. Weigt beigegeben waren. Im Unterausschuß der Stadtbaudeputation für den Bau von Brücken haben die Stadtverordneten und die Bürgerdeputierten Maurermeister Krämer, Ratsbaumeister Nitsch, Mag.-Baurat Otte, Maurermeister Reimer und Gausekretär Stope mitgewirkt.

Die Erd-, Abbruch-, Ramm-, Gründungs- und Betonarbeiten für die Pfeiler-, Widerlager und Ufermauern der Brücke über die Norderoder waren auf Grund öffentlicher Ausschreibung der Hoch- und Tiefbau-A.-G. „Huta“ in Breslau und der Brückenbauanstalt Beuchelt & Co., Grünberg i. Schl. mit ihrer Berliner Tiefbauabteilung, die sich zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen hatten, übertragen worden. Mit der Ausführung des eisernen Überbaues wurde die Firma Beuchelt & Co. auf Grund einer besonderen Ausschreibung beauftragt. Die Erd- und Betonarbeiten für die Sicherung und Verbreiterung der Brücke über die Bürgerwenderschleuse wurden von der „Huta“, die Eisenarbeiten für den alten und neuen Überbau dieser Brücke einschließlich der Verankerung von der Breslauer Träger- und Baueisen G.m.b.H. ausgeführt. Ferner wurden ausgeführt oder geliefert:

Eiserne Spundwände von den Vereinigten Stahlwerken A.-G. Dortmunder Union, Dortmund, die Granitverblendung der Ufermauern, Pfeiler und Widerlager, die Bordschwellen und die Pflaster-, Pack- und Schüttsteine von den Vereinigten Schlesischen Granitwerken G. m. b. H., Breslau,

die Granitfußwegplatten von den Granitwerken Alfons Hay, Breslau,

die Abdichtung der Fahrbahntragplatte von der C. F. Weber A.-G., Breslau,

die Brückengeländer von den Schlossermeistern Garlt und C. Sprang, beide in Breslau,

die Ufergeländer von den Schlossermeistern Peterzelt & Lozar, Füger und der Maschinenfabrik W. Lederer, sämtlich in Breslau,

die gußeisernen Seiteneinläufe von der Maschinenfabrik J. Kemna, Breslau,



**ABB. 26:  
DIE ALTE  
WERDERMÜHLE  
AM LINKEN  
UFER DER  
NORDERODER**



die Straßenbauarbeiten von dem Steinsetzmeister Milenz und dem Tiefbauunternehmer Müller, beide in Breslau,

die Granitoidfußwegplatten von C. H. Jerschke A.-G., Breslau.

An der Bodenlieferung für die Rampenschüttungen waren hauptsächlich die Firmen Blaut, Wolff, Machutscheck, Schneider, Hainke, Seite & Co. und Geisler, Breslau, beteiligt.

Die Abbrucharbeiten der Wohn-, Fabrik- und Lagergebäude für den Straßendurchbruch wurden von den Firmen Kranz & Co., Pieczonka, Mesletzky und Arlt, sämtlich in Breslau, ausgeführt.

Die massive Abschlußmauer am Grundstück Rosenthaler Straße 14 stellte die Firma Rudolf Wolle, Breslau, die Umwehrgung am Norderoderwasserkraftwerk die Firma Florentius Brichta und die Schlesische Drahtzaunfabrik Alfred Schwarzer & Co., beide in Breslau, her,

die hölzerne Umwehrgung an den Grundstücken Salzstraße 12 und 16/18 lieferten die Firmen Tristram, Krietern, und Francke, Dolcius & Co, Breslau,

den Umbau des Grundstückes Salzstraße 16/18 führte die Firma Max Daum Nachfolger, Breslau, aus,

die Anstreicherarbeiten waren den Malermeistern E. Foerster und Heidenreich, Breslau, übertragen, die Farbenlieferungen der Firma Strahl & Walter, hierselbst.

Mit den vorbereitenden Arbeiten für den Ausbau des Werderbrückenzuges wurde im Sommer 1927 begonnen. Im Herbst desselben Jahres wurden die Verhandlungen mit der Oderstrombauverwaltung und dem Wasserbauamt über die Art der Ausführung begonnen. Diese Verhandlungen führten zunächst zu einem Entwurf der Werderbrücke über die Norderoder mit nur einer Stromöffnung, also mit insgesamt zwei Öffnungen, mit dem sich der Magistrat am 14. Februar 1928 zunächst einverstanden erklärte. Der endgültige Entwurf mit zwei Stromöffnungen, also mit drei Öffnungen im ganzen, wurde am 5 Juli 1928 von der Stadtverordneten-Versammlung unter der Bedingung genehmigt, daß beschleunigt auch die Durchlegung des Riemberghofes und die Verbreiterung der Oderstraße durchgeführt werden sollten.

Am 26. Oktober desselben Jahres wurde mit der Bauausführung begonnen. Die Arbeiten im Jahre 1928 erstreckten sich jedoch nur auf die Einrichtung der Baustelle und die teilweise Abtragung der linken Ufermauer für das neue Widerlager. Der sehr zeitig einsetzende harte und



**ABB. 27:  
DIE ALTE RÖTE-  
MÜHLE AM  
RECHTEN UFER  
DER  
NORDERODER**





**ABB. 28: EINWEIHUNG DER NEUEN WERDERBRÜCKE**

lange Winter 1928/29 verhinderte die Gründungsarbeiten und gestattete lediglich die Ausführung der Absenkrüstung und des eisernen Senkkastengerippes für den linken Pfeiler. Eigentliche Bauarbeiten konnten erst wieder Anfang April aufgenommen werden. Sie wurden dann aber, von den besten Witterungs- und Wasserverhältnissen begünstigt, ununterbrochen auch während des sehr milden Winters 1929/30 fortgesetzt. Am 9. Juli 1930 konnte der Werderbrückenzug von der Burgstraße bis zur Salzstraße dem Verkehr planmäßig übergeben werden. Die Straßenstrecke nördlich der Salzstraße bis zur Rosenthaler Straße konnte jedoch erst am 22. August 1930, d. h. rd. 1 $\frac{1}{2}$  Monate später, vollendet werden, da die Hauptmieterin des Grundstückes Salzstraße 13 nicht zu bewegen war, das Grundstück rechtzeitig zu räumen. Die Baukosten für den Brücken- und Straßenzug betragen nach dem Stande der Abrechnung zur Zeit der Abfassung dieser Schrift 1985 000 RM. Sie betragen im einzelnen für:

**I. DIE BRÜCKE ÜBER DIE NORDERODER**

**A. Unterbau**

- 1. Erd- und Abbruchsarbeiten . . . . . 70000,— RM.
- 2. Beton- und Maurerarbeiten . . . . . 553000,— „

**B. Stahlüberbau . . . . . 284000,— „**

**C. Geh- und Fahrbahnbefestigung . . . . . 63000,— „ = 970000,— RM.**

**II. UFERMAUER**

**A. Gründung . . . . . 155000,— RM.**

**B. Aufgehendes Mauerwerk . . . . . 138000,— „ = 293000,— RM.**

III. ZUFAHRTSSTRASSEN

Übertrag 1263000,— RM.

- A. Erd- und Abbruchsarbeiten . . . . . 80000,— RM.
- B. Pflasterarbeiten . . . . . 198000,— „
- C. Gärtnerische Anlagen . . . . . 12000,— „ = 290000,— RM.

VI. ÜBERBRÜCKUNG DER BÜRGERWERDERSCHLEUSE

- A. Überbau
  - 1. Erd- und Abbruchsarbeiten . . . . . 4000,— RM.
  - 2. Beton-, Maurer- und Eisenarbeiten . . . . . 52000,— „
- B. Geh- und Fahrbahnbefestigung . . . . . 10000,— „ = 66000,— RM.

V. UNVORHERGESEHENES, BAULEITUNG UND BAUZINSEN

- A. Unvorhergesehene Arbeiten . . . . . 151000,— RM.
- B. Bauleitung . . . . . 70000,— „
- C. Bauzinsen . . . . . 145000,— „ = 366000,— RM.

zusammen: 1985000,— RM.

Veranschlagt und bewilligt war ein Betrag von 2100000,— RM., so daß die Bausumme um 115000 RM., d. h. um rd. 6% unterschritten wurde. Diese Unterschreitung ist zum Teil auf die überaus günstigen Witterungsverhältnisse und die niedrigen Wasserstände während des Baues zurückzuführen.

Von dem Provinzialverband der Provinz Niederschlesien wurde dem Magistrat eine Beihilfe für den Brückenbau in Höhe von 200000 RM. gewährt. Von der Reichsmonopolverwaltung für Branntwein wurde ein Zuschuß von 15000,— RM. als Ablösung der Unterhaltungslast für das Ufer vor ihrem Grundstück an der Salzstraße 26/28 und von der Reichswasserstraßenverwaltung ein solcher von 8800,— RM. als Ablösung der Unterhaltungslast für die Brücke über die Bürgerwerderschleuse gezahlt. Werden diese Beträge von zusammen 223800,— RM. von den Baukosten in Abzug gebracht, so ergibt sich ein von der Stadtgemeinde aufzubringender Betrag von 1761200,— RM.

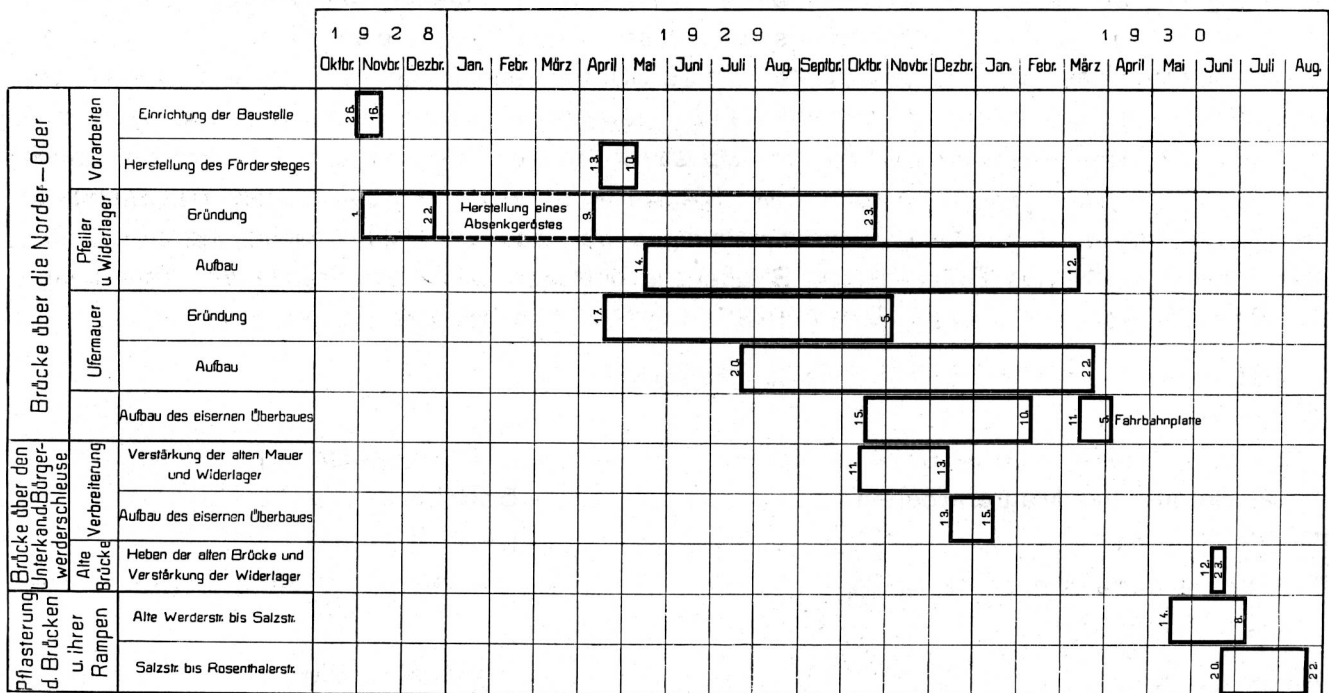


ABB. 29: DARSTELLUNG DER ARBEITSFOLGE

## VIII. SCHLUSSWORT

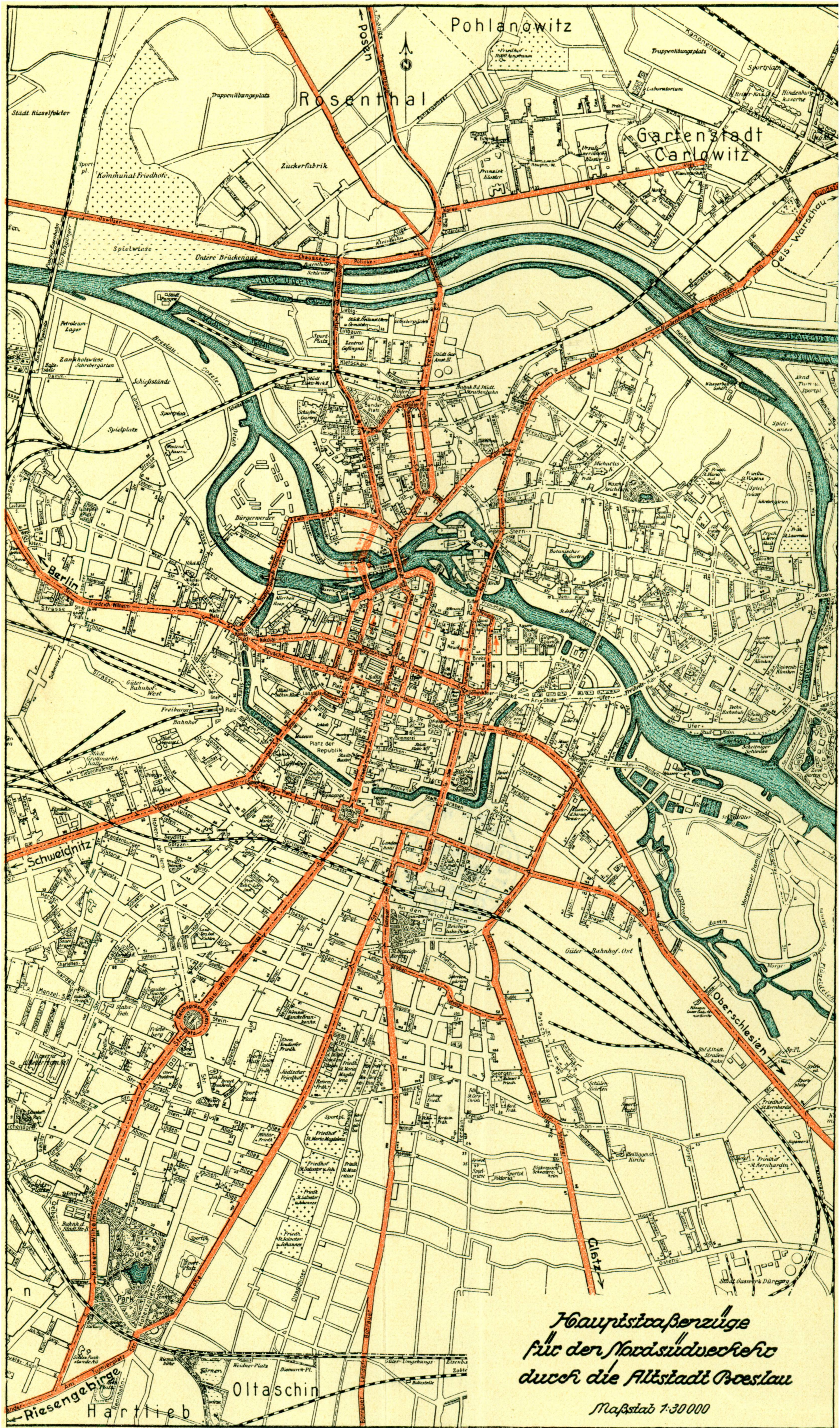
Mit dem Ausbau des Werderbrückenzuges ist ein bedeutsames Glied in der Reihe der Verkehrsübergänge über die Stadtoder geschlossen. Ein neues leistungsfähiges Verkehrsband ist geschaffen worden, das neben der Universitätsbrücke den Nordsüdverkehr vom Blücherplatz zur Odervorstadt über die Oder leitet.

Das nächste Ziel der Stadtgemeinde Breslau in ihrem Bestreben, dem Straßenverkehr die zu seiner Bewältigung unbedingt notwendigen Brückenübergänge über die Stadtoder zu schaffen oder zu sichern, ist der Umbau der 200 m stromaufwärts gelegenen Universitätsbrücke, die an Stelle der stark überalterten, viel zu schmalen Überbauten neue breitere erhalten soll. Auf der anderen Seite, 500 m stromabwärts der Werderbrücke, wird der vom Königsplatz ausgehende Straßenzug über die beiden Stromarme dadurch gesichert, daß die beiden Brücken, die Königs- und Wilhelmsbrücke, die die Süder- und Norderoder überqueren, noch in diesem Jahre wenigstens soweit verstärkt werden, daß ihr Neubau noch um 10 bis 20 Jahre aufgeschoben werden kann. In ähnlicher Weise wird zugleich auch die Lessingbrücke im Osten der Innenstadt gesichert.

Von neuen Brückenbauten steht der Bau des sogenannten Bleichenbrückenzuges zwischen Schuhbrücke und Lehmdamm schon seit Jahrzehnten im Vordergrund der Erörterungen. Die Bedeutung dieses Planes liegt besonders darin, daß er neben der Entlastung der vorhandenen Brücken vom Nordsüdverkehr auch die Überleitung eines Verkehrsstromes von Osten nach Westen über die Oder im Zuge der Straßen Lehmdamm—Burgstraße—Burgfeld—Lorenzgasse ermöglichen würde. Seine Verwirklichung wird indessen noch auf eine Reihe von Jahren zurückgestellt werden müssen, da die erforderlichen Mittel sich bei der gegenwärtigen schwierigen Wirtschaftslage zurzeit nicht aufbringen lassen. Das gleiche Schicksal trifft den ebenfalls seit langem erwogenen Plan einer neuen Straßenbrücke am Schießwerder, im Westen der Stadt, an der Stelle, wo Norder- und Süderoder sich wieder vereinigen. Möge es bald gelingen, auch diese für die Entwicklung des Verkehrs so bedeutungsvollen Bauvorhaben zu verwirklichen.







Hauptstraßenzüge  
für den Nord-Südverkehr  
durch die Altstadt Breslau

Maßstab 1:30 000











BIBLIOTEKA GŁÓWNA

100257N/1