



## Bibliographische Daten

**Titel:** Verwaltungsbericht der Stadt Nürnberg für das Jahr 1925/26 (1. April 1925 bis 31. März 1926)  
**Signatur:** Amb. 4. 637(1925/26)

Die Nutzung der Digitalisate von gemeinfreien Werken aus den Sammlungen der Stadtbibliothek im Bildungscampus Nürnberg ist gemäß den Bedingungen der [Creative-Commons-Lizenz Public Domain Mark 1.0](#) uneingeschränkt und kostenfrei erlaubt.

Im Sinne guter wissenschaftlicher Praxis wird gebeten, bei der Verwendung von durch die Stadtbibliothek im Bildungscampus überlassenen Digitalisaten stets die Quellenangabe in folgender Form zu verwenden: Stadtbibliothek im Bildungscampus Nürnberg, [Bestandssignatur + Blatt/Seite]

Im Interesse einer laufenden Dokumentation und der Information für Benutzerinnen und Benutzer erbittet die Stadtbibliothek die Überlassung von Belegexemplaren oder Sonderdrucken von Veröffentlichungen, die aus der Benutzung von Handschriften und anderen Medien in den historischen Sammlungen der Stadtbibliothek hervorgegangen sind. Sollte eine Abgabe nicht möglich sein, wird um Mitteilung der bibliographischen Daten der Publikation gebeten.



Mit den Bauarbeiten wurde am 13. August 1925 begonnen. Am 12. Dezember 1925 konnte die Brücke bereits wieder dem Verkehr freigegeben werden.

Die Arbeiten für das Abbrechen der alten Brücke, die Lieferung und Montage der neuen Konstruktion waren der MAN, Werk Nürnberg, übertragen worden. Die Herstellung des Notsteiges wurde im Eigenbetrieb des städtischen Straßen- und Wasserbauamtes ausgeführt. Die Kosten der neuen Brücke beliefen sich auf insgesamt 74000 R.M.

Neubau der Brücke über den Ludwig-Donau-Main-Kanal im Zuge der Sibizenhofstraße. Die alte gewölbte Steinbrücke über den Kanal war in sehr schlechtem baulichen Zustand. Steile Auffahrtsrampen und starke Scheitelüberhöhung machten den Verkehr über die Brücke sehr unübersichtlich und außerdem noch — wegen der geringen Breite derselben von nur 3,6 m — auch für den Fahr- und Fußgänger-Verkehr gefährlich. Die Brücke war deshalb auch für den gesamten Lastkraftwagenverkehr gesperrt worden. Da die Brücke die einzige direkte Verbindung von der Gartenstadt Werderau und dem neuen Industriegelände an der Hopitschstraße nach dem Vorort Sibizenhof mit den dort ansässigen Industriebetrieben und damit auch zur Stadt selbst bildet, wurde diese Sperrung von den Beteiligten als sehr nachteilig empfunden, was sich in wiederholten Eingaben ausdrückte.

Der Stadtrat hat deshalb, wie bereits beim Abschnitt „Neubau der Spitalbrücke“ erwähnt wurde, am 8. Juli 1925 beschlossen, die Brücke durch einen Neubau zu ersetzen in der Weise, daß die Eisenkonstruktion der alten Spitalbrücke nach Sibizenhof veretzt werden sollte.

Die eisernen Fachwerke der Brücke erhielten als Auflager 4 Pfeiler aus Stampfbeton. Als Fahrbahnbelag wurde Holzpflaster gewählt, während die Gehsteige mit den alten Granitplatten der Spitalbrücke abgedeckt wurden.

Durch Auffüllung der Zufahrtsrampen wurde deren Steigung von 7,0% auf 4,0% herabgesetzt. Hierbei mußten teilweise größere Stützmauern ausgeführt werden. Die Treidelwege für die Schifffahrt wurden unter der Brücke durchgeführt, sodaß ein Umspannen, wie früher, nicht mehr notwendig ist.

Gegenüber dem früheren Zustand bedeutet damit die neue Brücke mit einer gesamten Breite von 10,0 m und ihrer großen Spannweite von 26,6 m eine ganz wesentliche Verbesserung sowohl für den Straßenverkehr über den Kanal, als für den Schiffsverkehr auf demselben.

Mit den Bauarbeiten wurde am 27. Juli 1925 begonnen. Am 13. Februar 1926 konnte der Verkehr über die neue Brücke eröffnet werden. Die Baukosten betragen 76000 R.M.

Kanal auf Plan Nr. 87a in Sibach. Zur Verbesserung der Hochwasserabflußverhältnisse des Sibaches wurde auf dem städtischen Grundstück Plan Nr. 87a in Sibach anstelle eines Doppelzementrohrdurchlasses ein 15 m langer Eisenbetonkanal erbaut. Die Baukosten stellten sich auf 1800 R.M.

Hallertorbrücke. Der Betonbelag des östlichen Gehsteiges mußte wegen seines schlechten Zustandes erneuert werden. Bei Ausbrechen des Belages zeigte es sich, daß auch die Wellblechunterlage stark durchgerostet war und durch einen Zoresisenbelag ersetzt werden mußte. Anstelle des früheren Betonbelages erhielt der Gehsteig einen Belag aus Gußasphalt. Die Baukosten betragen 2900 R.M.

Uferschutzbauten. Das rechte Pegnitzufer längs des Bades an der Tränkstraße wurde mit einem 65 m langen Uferschutz aus Eisenbetondielen versehen. Die Ausführungskosten beliefen sich auf 4400 R.M.

Umbau der Turbinenanlage der Katharinenmühle. Das Triebwerk der Katharinenmühle besaß bisher 2 alte Jonval-Turbinen, welche in den 50iger Jahren des vorigen Jahrhunderts eingebaut worden waren. Diese Turbinen waren nicht nur ihrer