

Die Achse der Brücke über das Alzettetal verläuft durch die diesseitig und jenseitig eingezeichneten Punkte, vom einstigen Fort Charles bis zum Fort Olizy hinüber.

EUROPA-BRÜCKE

Luxemburg baut. Es baut Wohnungen, Verwaltungsgebäude für internationale und nationale Institutionen, es baut Straßen für internen und internationalen Verkehr. Es wird den Anschluß an Europa nicht verpassen. Es baut Brücken des Verständnisses und der guten Beziehungen zwischen den Nationen. Es errichtet Brücken aus Eisen und Stein, die nur Stadtteile verbinden und trotzdem das Zentrum der Hauptstadt, in absehbarer Zeit vielleicht die Hauptstadt Europas, mit den Ausfallstraßen nach Osten und vor allem mit dem Flughafen in nähere Verbindung bringen.

Die größte Brücke der Hauptstadt wurde 1902 über das Petrußtal gebaut. In wenigen Monaten nun soll der erste

Unten von links nach rechts: Über diese neuerbauten Häuser auf Siechenhof, unten im Alzettetal, wird die Brücke hinweggeführt.



Spatenstich zu einem ähnlichen gigantischen Bauwerk getan werden, welches vom Glacis bis nach Kirchberg über das Alzettetal hinüberreicht. Sie wird neues Baugelände erschließen auf dem sämtliche Verwaltungsgebäude einer Europa-Hauptstadt Platz fänden. Vor mehr denn einem Monat rief der Bautechnische und Verkehrsminister Victor Bodson in der Tagespresse zu einem internationalen Wettbewerb zum Bau dieser Brücke auf. Architekten und Unternehmer werden Pläne ausarbeiten. An und für sich war dieser Aufruf bereits der Abschluß einer ersten Etappe. Staatliche Techniker, von den Ponts-et-Chaussées Geologen, bemühten sich seit Monaten, die rechte Stelle für das Bauwerk zu finden, den Boden auf seine Zusammensetzung und auf seine Festigkeit zu prüfen. Für heute, den 26. August, Ortsbesichtigung für Unternehmer und Architekten angesetzt.

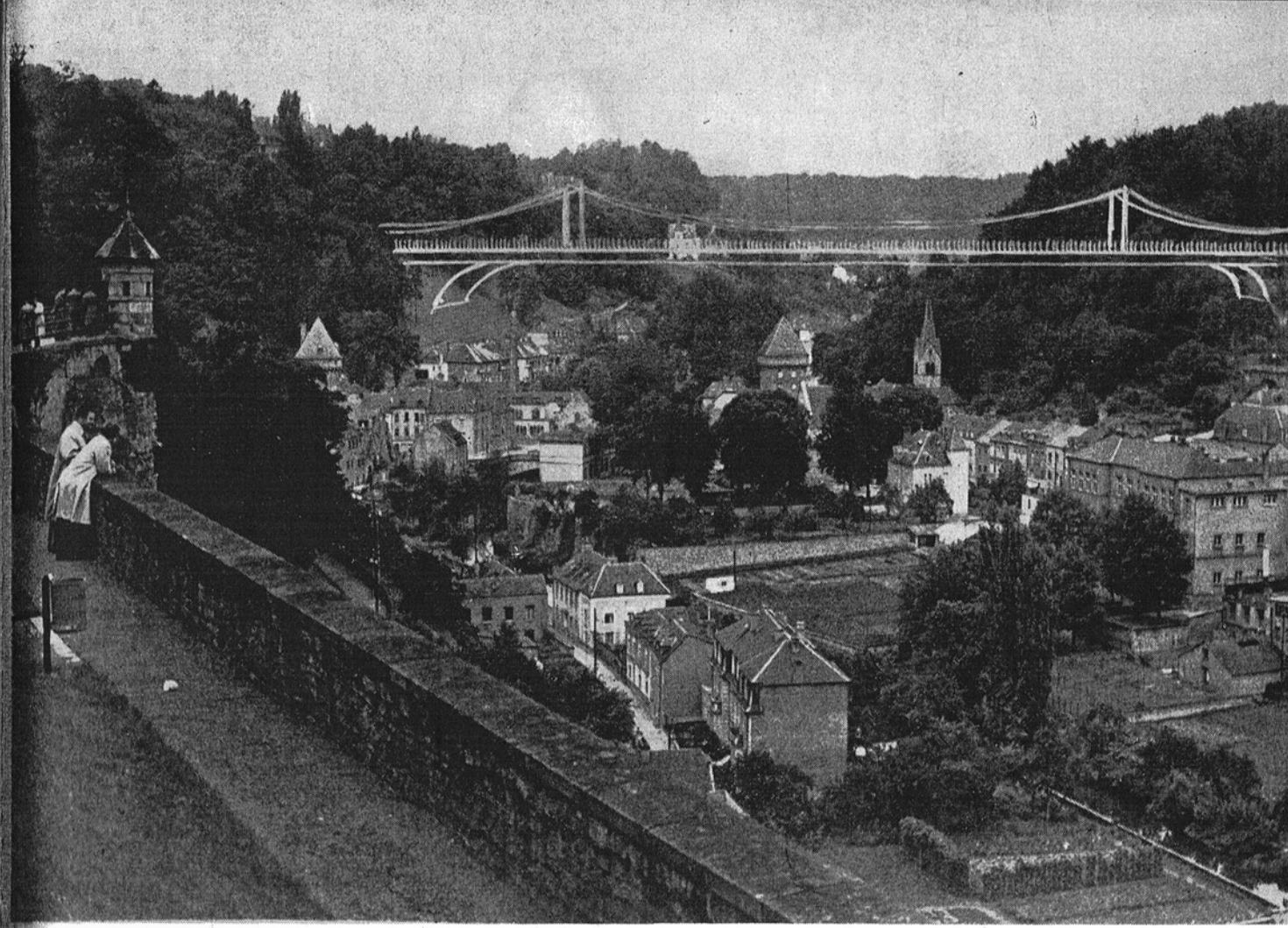
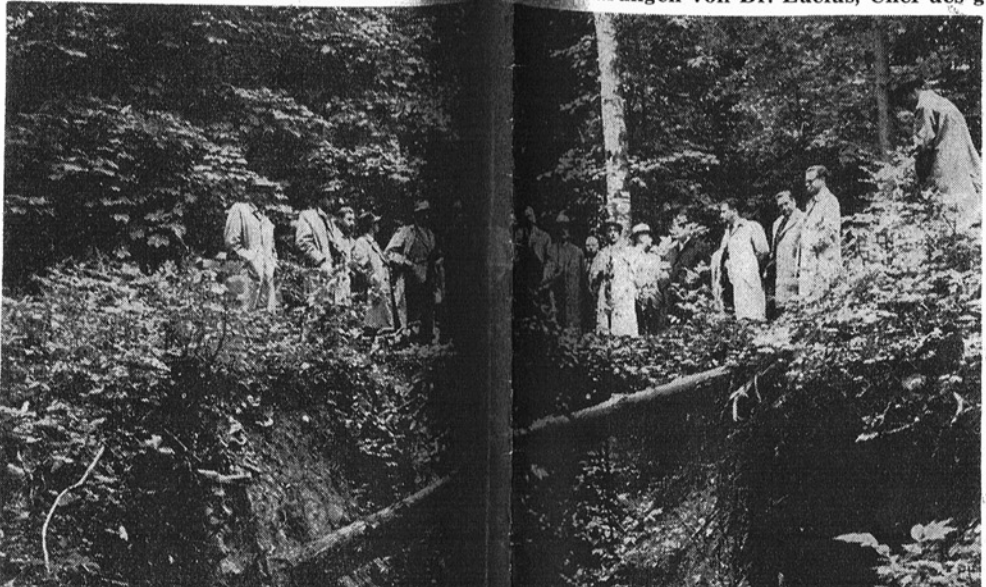
Nördlich der Fondation Pescatore, auf staatlichem Boden, dem früheren Standort des Fort Charles, auf dem 1939 der erste symbolische Spatenstich für ein neues Athenäum getan wurde, der auch einmal Sportplatz werden sollte, versammeln sich luxemburgische, französische, belgische, holländische, schweizerische Architekten und Unternehmer mit den staatlichen Fachleuten. Bunte Fluchtstäbe zeigen bereits die Richtung, in welcher die Brücke vom Rond-Point aus in gerade Linie nach Kirchberg hinübergeführt wird? Herr Kinnen, Direktor der Ponts-et-Chaussées, begrüßt die kleine, internationale Versammlung — etwa zwanzig Unternehmen interessieren sich an diesem Brückenbau — und führt sie zum Rande des Felsen, an dem der diesseitige Brückenkopf entstehen soll.

Die Staatsgeologen Lucius und Binz, welche die Vorarbeiten auf ihrem Spezialgebiet leiteten, geben Übersicht über die Bodenbeschaffenheit. Der Brückenkopf zur Stadtseite kommt auf kalkigen Sandstein zu stehen, der hier mit einer Mächtigkeit von etwa 90 Metern ins Tal hinab reicht und alle Belastung zu tragen vermag. Wie in jedem sedimentären Gestein finden sich geschlossene und offene Klüfte vor, welche bei der Formation von der Talseite her kein Gegendruck bestand. Der Rand der Felsen fällt beinahe senkrecht ab, jedoch nicht gleichmäßig, denn es gibt Vorsprünge mit Klüften von 70-80 Zentimetern Breite, welche vielfach mit Schutt angefüllt sind. Auf der Seite Kirchberg ist nicht mit fester Grundlage zu rechnen, denn in den 8 Probelöchern, welche ausgehört wurden, fanden die Arbeiter in 6 Fällen nur losen Festungsschutt, welcher von dem früheren Fort Olizy herrührt und in nur 2 Fällen stießen sie auf festen Fels. Die dortigen Klüfte können wahrscheinlich weder gereinigt noch mit Zement angefüllt werden.

Interessant sind auch die Angaben über die Zusammensetzung der Talsohle. Wir erfahren, daß das Bett der Alzette vor Jahrtausenden um 7 bis 8 Meter tiefer lag, daß das Tal heute mit einer Schicht von 3-5 Metern Dicke angefüllt ist, welche aus Schlick, Ton und Mergel besteht. Daraus ergibt sich, daß die Voraussetzungen für den Bau von Fundamenten, etwa für Brückenpfeiler, möglichst ungünstig liegen und jeden falls den Brückenbauern Schwierigkeiten bereiten werden.

Welcher Art die Brücke sein wird, ist noch unentschieden. Es steht nur fest, daß sie zwei Fahrbahnen mit einem dazwischenliegenden Mittelstreifen und selbstverständlich Gehsteige für die Fußgänger erhalten soll. Unsere staatlichen Fach-

Eine große Anzahl Probelöcher ließen der geologische Dienst und die Ponts-et-Chaussées jenseits und diesseits des Flusses ausheben, um die Beschaffenheit des Bodens, der die schweren



Unser Graphiker hat auf die Photographie eine Brücke nach seiner Phantasie eingezeichnet. Wird es eine Hängebrücke, eine Brücke auf Pfeilern werden, oder wird sie in einem einzigen, eleganten Bogen das Tal überspannen? Die Frage st-

leute, welche die eingereichten Pläne und Vorschläge prüfen werden, achten selbstverständlich nicht nur darauf, daß die technischen Probleme einwandfrei gelöst werden, sondern auch darauf, daß sich das Bauwerk harmonisch der Landschaft anpassen wird. Einige Unternehmer befürworten, soweit sie jetzt schon ihre Pläne preisgeben, eine Hängebrücke, während andere gerade diesen Plan verwerfen, da ihrer Ansicht nach ein solches Bauwerk die Landschaft verderben würde.

Fundamente tragen soll, zu erkundigen. Die interessierten Bauunternehmer hören hier, auf dem Schuttgelände des Fort Olizy, die Erklärungen von Dr. Lucius, Chef des geologischen Dienstes.

dieren im Augenblick Architekten und Unternehmer. Bis zum 20. Dezember werden sie ihre Pläne und Vorschläge dem Minister für Öffentliche Bauten und für Verkehr eingereicht haben.

Einig sind sich die Luxemburger Unternehmer sozusagen alle, daß nämlich keiner allein das Risiko des Baues übernehmen wird, dreht es sich doch schätzungsweise um einen Kostenaufwand von rund 120 Millionen Franken.

Am 20. Dezember, morgens um zehn Uhr, werden die Vorschläge und Pläne zu der Europa-Brücke in Händen unserer staatlichen Fachleute sein. Wir werden unsere Leser auf dem Laufenden halten.

Herr Kinnen, Chef der Ponts-et-Chaussées, die Herren Dondelinger, Lucius und Mergen geben technische Erläuterungen zum Brückenbau.

