IV.

Der Umstand, daß die über den Hauptstrom von 200° Normalbreite zu führende stabile Brücke nicht blos für Fußgeher und schwere Lastwägen, sondern auch als eine doppelgeleisige Eisenbahnbrücke gelten soll, ferner daß selbe aus möglichst wenigen Pfeilern mit möglichst großen Oeffnungen bestehen, dabei aber solid und den Anforderungen der jetzigen Brückenbau-Architektur entsprechen soll, macht dieses Bauwerk zu dem großartigsten Oesterreichs und zu einem der bedeutendsten Europas. Dieser Bau, welcher zugleich als ein Monument der Wissenschaft und Kunst für die österreichische Nation gelten sollte, wird seinem Zwecke vollkommen entsprechen, wenn:

a) Die Communication zwischen diesem Centrum der Monarchie keinen Augenblick und in keiner Jahreszeit und selbst bei den außerordentlichsten Elementarereignissen gehemmt wird, sowie auch in strategischer Hinsicht gesichert bleibt.

b) Wenn die Brücke eine solche Breite hat, daß zwei beladene Fuhrmannswägen in jeder der beiden Abtheilungen sich ausweichen können, nebstdem ein Trottoir auf jeder Seite sich befindet und mit derselben eine Eisenbahnbrücke so verbunden, daß der Verkehr auf beiden nicht einen Augenblick gestört wird.

c) Wenn mit dem Charakter der Solidität und Schönheit die möglichste Oekonomie in Einklang gebracht wird.

Der Verfasser legt hier (mit genauer Einhaltung der vorhererwähnten Punkte) das Project einer Brücke über den Donaustrom in Tab. II. Fig. 1. 2. 3. 6. 7. vor. Dieselbe besteht aus 4 Wasser- und 4 Landpfeilern, welche durch Viaducte und Aufdämmungen sich in das Straßen-Niveau verlieren. Die Mittelpfeiler haben 36 Fuß verglichene Breite, die nächsten 32′, die Uferpfeiler 28′, die Landpfeiler 24 Fuß; ihre Länge steht im Verhältniß zur Breite. Die mittlere Oeffnung dieser Brücke ist mit einem Bogen von 230 Fuß überspannt, die zwei neben befindlichen Bögen haben eine Spannweite von 220′, die nächstfolgenden von 210 Fuß und die gegen den Viaduct an beiden Seiten 200 Fuß. Die Brückenpfeiler sind mit Touretten belastet, in denen Ruheplätze sich vorfinden, welche dem Fußgeher im Falle eines Ungewitters zugleich Schutz verschaffen sollen.

Die Fahrbahn der Brücke hat eine Breite von 42 Fuß und ist in der Mitte abgetheilt; die beiden Trottoirs haben zusammen 18 Fuß, demnach ist die ganze lichte Breite zusammen 10 Klafter oder 60 Fuß. Die Gesammtlänge der Brücke sammt dem Viaducte beträgt 2130 Fuß = 355 Wiener Klafter.

In der Mauerdicke dieser Touretten sind Treppen angebracht, um in den Untertheil der Brücke sowohl, als auf die mit Zinnen versehene Terrasse zu gelangen. Diese Communicationstreppen und Passagen dienen auch, um in allen Zwischenräumen der Brückenbögen, der Eisenbahn, bei den Gasbeleuchtungsröhren und dergl. die nöthigen Reparaturen vornehmen zu können.

Diese Touretten geben auch der Brücke mehr Solidität und ein pittoreskes Ansehen, indem die langen, einförmigen oberen Linien durch selbe gebrochen werden.

Das Geländer der Brücke besteht aus steinernen Pilastern

mit gußeißernem Gitterwerk; in der Mitte eines jeden Brückenbogens kommt ein Kandelaber zu stehen.

Die Pfeiler der Brücke sind theils mit Granit, theils mit andern harten Steinen verkleidet, die innere Masse besteht aus künstlichem Gußsteine nach der alten römischen Art, die Gewölbe jedoch und die Touretten sind theils aus Stein, theils aus Ziegeln.

Die Pflasterung der Brücke besteht aus Granitwürfeln für die Trottoirs und jene der Fahrwege aus macadamisirtem Granit. Piloten sowie Röste sind nach Beschaffenheit des Grundes anzuwenden.

Die Eisenbahnbrücke mit doppeltem Geleise geht unter den Brückenbögen durch, und um eine schickliche Verbindung zwischen ihnen zu erzielen, wird letztere aus drei Hauptrippen construirt, so daß zwischen diesen Rippen die Fahrbahn der Eisenbahn, wie Tab. II. Fig. 1. 2. 3. zeigt, eingehängt wird.

Die Brückenbahn für die letztere ist ziemlich der einer Kettenbrücke ähnlich, und hängt an starken eisernen Hängestangen am Gewölbe der steinernen Brücke, so daß jede Oscilation von Seite des tragenden Theiles vermieden wird.

Diese Construktionsart ist nicht nur die einfachste und stärkste, sondern sie gewährt auch noch den Vortheil, daß der übrige Verkehr von dieser Brücke abgesondert ist, und daß das Lärmen des Eisenbahntrains die über die steinerne Brücke passirenden Pferde nicht scheu macht, was bei den Kettenbrücken täglich zu befürchten stünde, wenn auch ihre von den berühmtesten englischen Ingenieuren anerkannte Unzulässigkeit mit der Zeit möglich gemacht würde.

Vier Viaducte oder Fortsetzungen der getheilten Brücke führen in die vier Hauptstraßen, nopq Tab. II. Fig. 1. n führt durch den Tabor direkt nach Wien, o durch die Brigitten-Au nach Döb-

ling und den sämmtlichen Umgebungen Wiens, ohne die Stadt zu berühren, p nach Mähren und Böhmen und endlich q nach Ungarn *).

Unter diesen Viaducten befinden sich große Schupfen, Magazine, Stallungen, Depots und dergl., welche zu verschiedenen Zwecken besonders aber zu dem verwendet werden sollten, um die auf dem großen Wiener Wochenmarkte zurückgebliebenen Victualien, ferner die nicht angekauften Ochsen, Kälber, Schafe und dergl. für den künftigen Markt aufzubewahren.

Am Ende der neu anzulegenden Straßen gleich am Tabor kommt ein großer runder Platz Tab. I. l., welcher als Marktplatz (zugleich Viehmarkt) dienen kann.

Zu einer Detailirung dieses Projectes fehlt es in dieser Schrift

---

*) Man spricht auch, daß die große Donaubrücke in einer geraden Linie mit der Jägerzeile gebaut werden solle. Dieser Vorschlag gehört auch zu den Lieblings-Ideen der vota majora.

Bis nun hat man mit allem Rechte die Leopoldstadt für die eleganteste Vorstadt Wiens, als dem Pariser Faubourg St. Germain, dem Londoner West-End oder dem Corso Wiens anerkannt, und man will jetzt die Praterstrasse, diese schöne Promenade, wo zugleich so viele Herrschaften wohnen, zu einer schmutzigen Commercialstrasse, zu einer Fuhrmannsgasse umwandeln!

Da wird man in Kurzem anstatt eleganter Herren und Damen, schönen Pferden und glänzenden Equipagen, nur Fuhrleute, zerrissene Lastträger, kothige Leiterwägen, Schubkarren, Ochsen, Schweine u. s. w. vorübergehen sehen.

Durch diese vernünftige Metamorphose werden bald alle Herrschaften auswandern, und die schönen Häuser um 50% im Werthe fallen, da selbe nur für Gewerbsleute und das Proletariat zu vermiethen sein werden.

Sollte nun diese letzte Zierde Wiens auch noch ein Opfer der vota majora werden?!

an Raum, auch konnte sich der Verfasser nicht in einen definitiven Voranschlag einlassen, indem ihm dazu die nöthige Zeit fehlte; es dürfte jedoch dieser in jeder Hinsicht interessante Entwurf in einem größeren Werke veröffentlicht zu werden, wünschenswerth erscheinen *).

---

*) Der Verfasser würde nur dann im Stande sein die Veröffentlichung eines so großen Werkes vornehmen zu können, wenn die h. Regierung seine durch viele Jahre im Auslande, und insbesondere in England erworbenen practischen Kenntnisse in Anspruch zu nehmen geneigt wäre.