

PROJEKT FÜR DEN UMBAU
DER FERDINANDSBRÜCKE
ÜBER DEN DONAUKANAL
IN WIEN

N° 61
ZUM III. BAND, VIII., IX. u. X. HEFT

DRUCK VON ADOLF HOLZHAUSEN IN WIEN

ZUM ERSTEN ENTWURFE

Die Lage, der große Verkehr und die ererbte historische Bedeutung der künftigen Brücke veranlaßten die löbliche Gemeinde-Vertretung, schon in das Bedingnisheft der Offertausschreibung die Forderung aufzunehmen, daß die Ausgestaltung der Brücke Geschmack und monumentale Wirkung zu zeigen habe.

Demgemäß können für das Brückenprojekt nur solche Konstruktionsformen ins Auge gefaßt werden, welche die Ausgestaltung der Brücke in diesem Sinne zulassen.

Unserem ästhetischen Empfinden liegt sicher heute noch jene Form am nächsten, welche die Konstruktion unter die Fahrbahn anordnet, aber es kann deshalb nicht ausgeschlossen sein, auch andere Brückenformen für das Projekt in Erwägung zu ziehen, wenn sie die oben angeführte Bedingung erfüllen und dabei in brückentechnischer Beziehung ihre überragende Eignung erweisen.

Eingehende diesbezügliche Studien haben nun tatsächlich ein anderes Resultat als dieses anscheinend „Nächstliegende“ zutage gefördert, und es erscheint deshalb geboten, alle jene Gründe anzuführen, welche die Verfasser veranlaßten, voll und ganz für eine Lösung der Brückenform einzutreten, welche zum Teil über die Fahrbahn hervortritt.

Um gleich mit einem der schwerwiegendsten zu beginnen, wäre zu erwähnen, daß die geplante Durchführung eine Herabminderung der Herstellungskosten um beiläufig eine Viertelmillion Kronen in sich birgt.

Aber auch andere, recht einschneidende Gründe, künstlerischer und bautechnischer Natur, sprechen für die gewählte Brückenform, vor allem der, daß bei Verlegung der Konstruktion unter die Fahrbahn der Unterkai, infolge der mächtigen Unterkaipfeiler, eine beträchtliche Lichtprofil-Einschränkung erfährt und dadurch in sehr ungünstigem Sinne beeinflusst wird. Es kann nicht genug betont werden, daß für den in Bälde Marktzwecken dienenden Unterkai enge und finstere Durchlässe als fehlerhaft zu bezeichnen sind.

In vorliegendem Falle resultiert aus der Wahl der Konstruktions-Hauptform eine einfache rechtwinkelige Überbauung des Unterkais, so daß derselbe weit und licht wird und gegen die Kaimauer nahezu offen bleibt.

Das teilweise Heraustreten der Brückenbogen über die Fahrbahn führt aber auch sehr günstige, künstlerische und praktische Momente mit sich. So muß es vom künstlerischen Standpunkte als wertvoll bezeichnet werden, daß die Durchdringungspunkte der Bogen mit der Brückenbahn zur Anwendung guter, künstlerischer Motive Anlaß geben.

Im Projekte sind diese vier Punkte dazu ausersehen, in Tombak getriebene Figuren aufzunehmen, welche mit den zum Teile in gleichem Metalle gegossenen zugehörigen Sockeln Trapezophore bilden. Sie ergeben mit den sichtbaren Teilen der Brückenbogen die erwähnte künstlerische Anordnung. Überdies wird hiedurch die Brückenbahn kürzer erscheinen und entsteht dieserart eine gewiß erwünschte Trennung der Fahrbahn von den Fußwegen.

In den Plänen sind die an dieser Stelle in Aussicht genommenen Figuren als männliche Gestalten gedacht, welche die Wappen der durch die Brücke verbundenen Bezirke halten. Aber noch weitere Gründe sprechen

für die in Aussicht genommene Hauptform, und zwar: Die Stephanie- und Marienbrücke haben die Konstruktion unterhalb der Fahrbahn; deshalb liegt der Gedanke nahe, keine dritte, in der äußeren Erscheinung ähnliche Brücke diesen anzureihen, da drei nebeneinanderliegende Brücken gleicher Hauptform monoton und uninteressant erscheinen müssen. Auch ist zu erhoffen, daß diese am Donaukanale zum ersten Male angewendete Form die Orientierung sicherlich erleichtert.

Ein künstlerisch schwerwiegender Grund, welcher auch für die projektierte Form spricht, mag darin erblickt werden, daß die Anfügung der Trapezophore an die Pylone einen stärker betonten und daher imposanteren Brückenkopf ergibt.

Auf der Stadtseite wird dies in erhöhtem Maße auffallen, weil sich hier die Abgänge der Stadtbahn und die Platzwirkung diesen künstlerischen Motiven anschließen. Es soll hier hervorgehoben werden, daß den Pylonen neben ihrem künstlerischen Zweck ein eminent statisches Motiv zukommt, nämlich ein Gegengewicht gegen den Bogenschub zu bilden.

Scheint durch das bisher Gesagte schon der Beweis erbracht, daß die im Projekte festgelegte Konstruktion die richtige ist, so muß hier, der Wichtigkeit halber, die Bemerkung noch Platz finden, daß, gerade durch diese Form, alles Gezwungene der Konstruktion behoben und die Hauptlinienführung als eine natürliche, zweckentsprechende und auch als eine schöne erscheint.

Das Ausführungsmaterial der Brückenkonstruktion ist selbstredend Eisen, welches in allen Teilen weiß angestrichen ist.

Der Dekor der Konstruktion, der Pylonen und der Abgänge ist aus gehämmertem und gegossenem Tombak, zum Teile vergoldet hergestellt.

Die Anordnung des Dekors läßt alle Konstruktionsbestandteile an jeder Stelle sichtbar, wodurch die statische Wirkung dem menschlichen Gefühle zur Gänze erhalten bleibt. Der gesamte Dekor ist in zweckentsprechender Weise befestigt, um allorts die leichte Kontrolle des Brückenbestandes zu ermöglichen. So sind beispielsweise die vier Trapezophore derart aufgestellt, daß die vier Figuren bleibend mit Winkeln auf den oberen Lamellen der Bogenträger befestigt sind, der Unterteil aber zur Prüfung der Eisenverbindungen jederzeit abgeschraubt werden kann. Eine Anordnung, die deshalb leicht durchführbar ist, weil ja alle Bestandteile des Dekors unmittelbar auf der Fahrbahn liegen, also leicht zugänglich sind.

Die Widerlager der Bogen sind aus hartem Konopischer Granit, der Unterbau der Pylonen aus demselben Materiale, zum Teile fein gestockt und auch geschliffen, aber nirgends poliert projektiert worden.

Die oberen Teile der Pylonen sind aus Metallbeton, mit Glasplatten verkleidet angenommen. Diese Glasplatten, weiß und gold, geben mit den teilweise vergoldeten Flächen der Gußbronze, dem Tone des Tombaks, dem grauweiß erscheinenden Granit und mit der Weißtönung der Eisenkonstruktion die eigentliche Farbwirkung des Objektes.

Das Geländer ist Eisen mit Tombak umhüllt, die Gußbestandteile des Geländers sind zum Teile Gußtombak, zum Teile auf galvanischem Wege mit diesem Metalle umkleidet.

Die Glasverkleidung der Pylone ist 10 mm stark und sind die einzelnen Glasplatten, wo es nötig ist, schwalbenschwanzförmig zugeschliffen, um die dünnen Goldglasplatten zu halten, also eine sehr einfache und bereits erprobte Herstellungsart.

In gleicher und ähnlicher Weise sind die Abgänge zur Haltestelle der Stadtbahn und die Abgangsstiegen zum Kai durchgeführt.

Die Abgänge der Stadtbahn sind mit Spiegelglas geschlossen, und zwar beiderseits durchsichtig, wodurch sie eine leichte Beaufsichtigung zulassen.

Ihre Außenerscheinung ist möglichst einfach gehalten, um die nötige Unauffälligkeit, da sie unsymmetrisch liegen, zu wahren. Die schiefe Lage der Brücke zur Kanalachse wird jedem Beschauer unsichtbar bleiben.

Für jede Verkehrsbrücke in einer Stadt wird die Ansicht nach der Längsachse und oberhalb der Fahrbahn immer die Hauptsache bleiben.

Der Brückenkopf kommt also vor allem in Betracht und ist, wie schon erwähnt, durch die Pylonen, Trapezophore, Abgangsstiegen etc. gebildet. Diese Objekte liegen so verteilt, daß sie für Fußgänger und Fahrende die Wirkung des Aufnehmenden impressionieren, wozu auch die Trottoirführung und eine Reihe von Ständern, welche die Fußwege von der Fahrbahn trennen, beitragen werden.

Die elektrischen Kandelaber fügen sich bei Tag und Nacht in die führenden Leitlinien.

Auge und Gefühl der Menschen erfordern solche Leitlinien gebieterisch, und dies um so mehr, als es sich in vorliegendem Falle darum handelt, die bedeutende, durch Straßen, Vorplatz, Unterbau und Wasserfläche hervorgerufene Horizontalwirkung durch charakteristische Linien zu trennen.

ZUM ZWEITEN ENTWURFE

Die löbliche Gemeindevertretung hat das erste Projekt nicht genehmigt und entgegen der früheren Auffassung den Beschluß gefaßt, daß sich keinerlei Aufbauten oder Konstruktionsteile über die Brückenbahn erheben dürfen.

Demgemäß konnte sich die künstlerische Durchbildung beim zweiten Projekte nur darauf beschränken, die schwere, für die mobile Belastung (39 Tonnen-Wagen) erforderliche Konstruktion möglichst leicht erscheinen zu lassen und Brückengeländer und Abgangsstiegen so zu projektieren, daß sie zum Gesamtbilde passen.

Durch Zurücksetzung der Träger hinter die Brückenfassade wurde ersteres zu erreichen angestrebt, während die einfachen Formen der letzteren sich in den Rahmen des Ganzen einzufügen suchen.

Die ober der Fahrbahn befindlichen elektrischen Lampenmaste dienen auch zur Befestigung der Schellen, an denen die Oberleitungskabel für die Straßenbahn hängen. Ihre Stabilität erfordert eine Mauer, welche auch dazu dient, den Bogenwiderlagern einen Abschluß zu geben, und den mit der Brücke nicht verbundenen Podesten der Abgangsstiege Halt zu verleihen.

Der zur Regel gewordenen Reduktion der Kosten fielen die früher projektierten Tombak- und Aluminiumhüllen jener Eisenbestandteile, welche nicht zur eigentlichen Brückenkonstruktion gehören, zum Opfer und sind diese Teile im zweiten Projekt weiß gestrichen angenommen.

OTTO WAGNER

