

Wiener Stadt- und  
Landesbibliothek

251856 c

MA 9 - SD 25 - 5 - 976 - 117418 - 54



**N**

Wiener Stadt- und  
Landesbibliothek

251856 c

MA 9 - SD 25 - 5 - 976 - 117418 - 54

Bauunternehmung  
**Brüder Redlich & Berger,**  
Wien, VII. Lerchenfelderstraße 131-133.

**Die Tiefbau-Arbeiten**  
bei der Herstellung der  
**Wehr- und Schleusen-Anlage**  
in Nußdorf bei Wien.

**Kurzgefaßte Baubeschreibung;**  
hiez u 71 Tafeln mit Lichtbildern und Konstruktionszeichnungen.  
(Textheft in Tasche an der Innenseite des rückwärtigen Album-Deckels.)

Wien 1920.

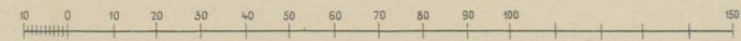
C 251.856



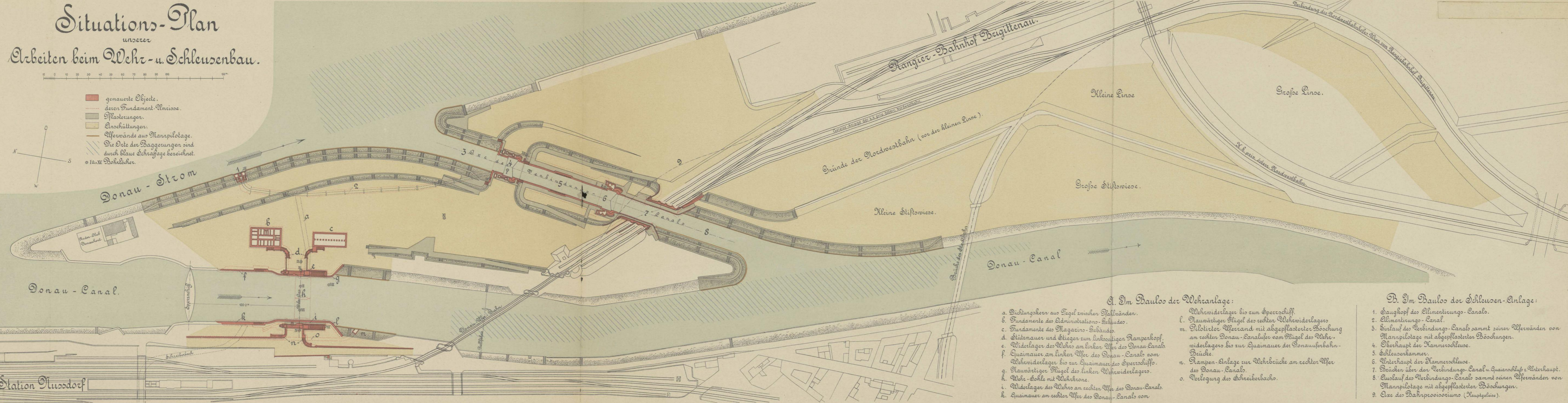
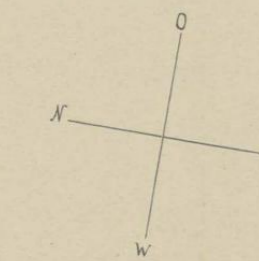
IN 402.705

# Situations-Plan

unserer  
Arbeiten beim Wehr- u. Schleusenbau.



- gemauerte Objecte.
- deren Fundament-Umrisse.
- Pflasterungen.
- Einschüttungen.
- Uferwände aus Mannpilotalage.
- Die Orte der Baggerungen sind durch blaue Schraffage bezeichnet.
- ⊙ I & V Bohrlöcher.



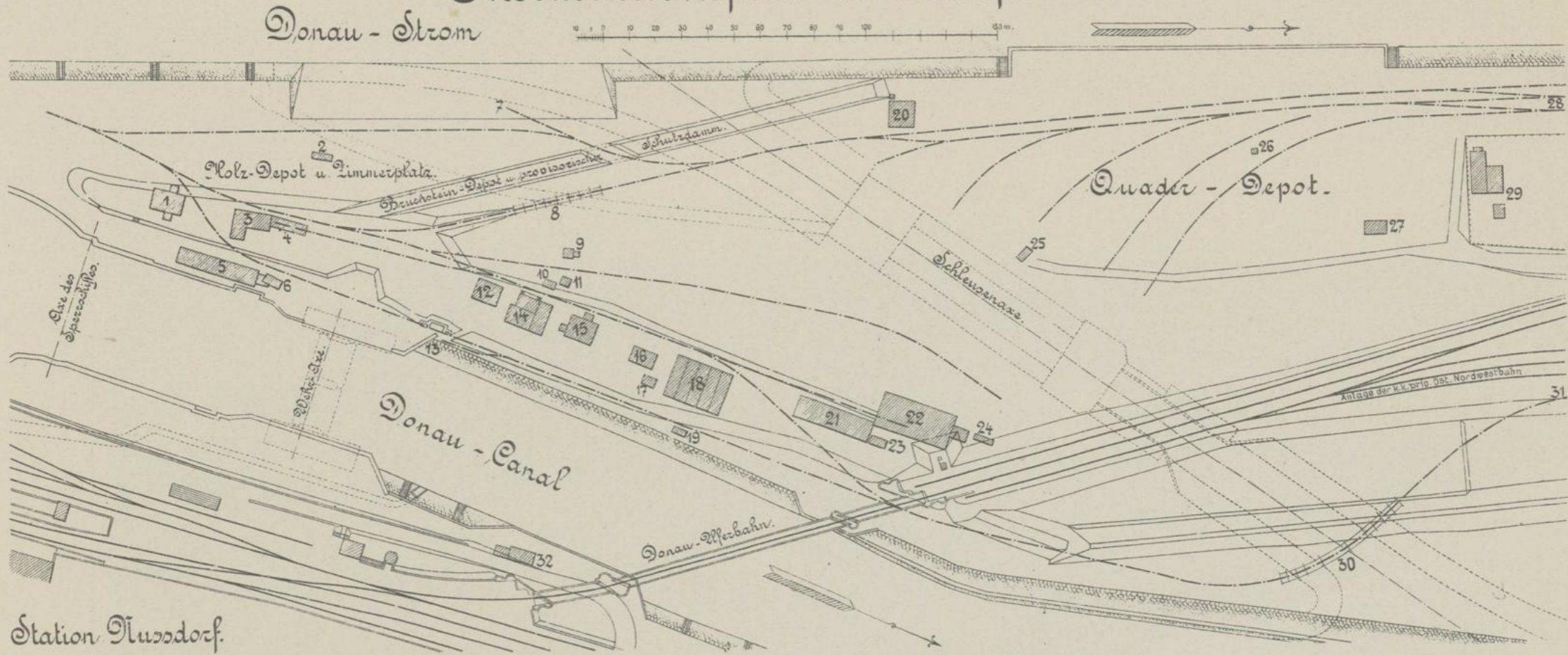
### A. Im Baubos der Wehranlage:

- a. Dichtungskern aus Tegel zwischen Pfahlwänden.
- b. Fundamente des Administrations-Gebäudes.
- c. Fundamente des Magazins-Gebäudes.
- d. Stützmauer und Stiegen zum linksseitigen Rampenkopf.
- e. Widerlager des Wehres am linken Ufer des Donau-Canals.
- f. Quaimauer am linken Ufer des Donau-Canals vom Wehrewiderlager bis zur Quaimauer des Speerschiffs.
- g. Lawwärtiger Flügel des linken Wehrewiderlagers.
- h. Wehr-Sohle mit Wehrröhre.
- i. Widerlager des Wehres am rechten Ufer des Donau-Canals.
- k. Quaimauer am rechten Ufer des Donau-Canals vom

### B. Im Baubos der Schleusen-Anlage:

- l. Wehrewiderlager bis zum Speerschiff.
- m. Lawwärtiger Flügel des rechten Wehrewiderlagers am rechten Donau-Canalufer vom Flügel des Wehrewiderlagers bis zur Quaimauer der Donauuferbahn-Brücke.
- n. Rampen-Anlage zur Wehrbrücke am rechten Ufer des Donau-Canals.
- o. Verlegung des Schreiberbachs.
- 1. Saugkopf des Alimentierungs-Canals.
- 2. Alimentierungs-Canal.
- 3. Einlauf des Verbindungs-Canals sammt seiner Uferwänden von Mannpilotalage mit abgeplasterter Böschung.
- 4. Oberhaupt der Kammer-Wehrschleuse.
- 5. Schleusen-Kammer.
- 6. Unterhaupt der Kammer-Wehrschleuse.
- 7. Brücken über den Verbindungs-Canal u. Quaimauer u. Unterhaupt.
- 8. Auslauf des Verbindungs-Canals sammt seinen Uferwänden von Mannpilotalage mit abgeplasterter Böschung.
- 9. Axe der Bahnprovisionen (Hauptgleise).

# Installationsplan des Bauplatzes.



Station Mussdorf.

## I. Gleisanlagen.

- normalspurige Hauptgleise.
- 7 Abzweigung zu den Schotterbänken im Donau-Ström.
- 13 " " " Gerüsten der Wehranlage.
- 28 Rangiergleise in Verbindung mit dem Rangierbahnhof Brigittenau der k. k. öst. Staatsbahnen.
- 31 Transportgleise zu den Depotplätzen für Anschüttungs-Materialie.

Anmerkung: Außer diesen Hauptgleisen wurden je nach Bedarf noch zahlreiche provisorische Abzweigungen und Verlängerungen hergestellt.  
Brücken-Provisorien.

- 8 über die Aushebung f. d. Alimentations-Canal der Schleuse.
- 30 " " " f. d. Auslauf d. Verbindungs-Canals d. Schl.

### a) Riegelwandbauten:

- 1 Wohnhaus und ärztlicher Dienst.
- 12 Baukanzlei für die Bauleitung der Donau-Regulierungs-Commission.
- 15 Baukanzlei für die Bauunternehmung.
- 20 Wohnhaus.

### b.) Holzbauten:

- 2 Ölmagazin.
- 3 Zimmermanns-Werkstätte u. Leughütte.
- 4 Lokomotiv-Remise.
- 6 Baracke für die Sanitätschleuse.
- 9 Cantine.
- 10 Abort.

## II. Baracken.

- 11 Leugkammer.
- 14 Werkstätte, Magazin, Wagnerei.
- 16 Kanzlei und Handmagazin.
- 17 Magazin.
- 19 Pumpenhaus.
- 21 Cementmagazin.
- 22 Betonfabrik.
- 23 Baracke für zu isolierende Kranke.
- 24, 25 Aborte.
- 26 Wächterhütte u. Brückenwage.
- 27 Stall.
- 29 Cantine.
- 32 Cementmagazin am r. Donau-Canalufer.

### c.) Sonstige Bauten:

- 5 Erholungsbaracke für die Caïsson-Arbeiter, doppelte Holzverschalung mit isolierender Luftschicht, von außen verputzt von innen tapeziert.
- 18 Maschinenhaus für die Compressoren-Anlage, Eisengerippe mit Holzverschalung.



◆ Ende October 1894. ◆

Beginn der Arbeiten im Donau-Canal, beim Alimentations-Canal und bei der Kammereschleuse.

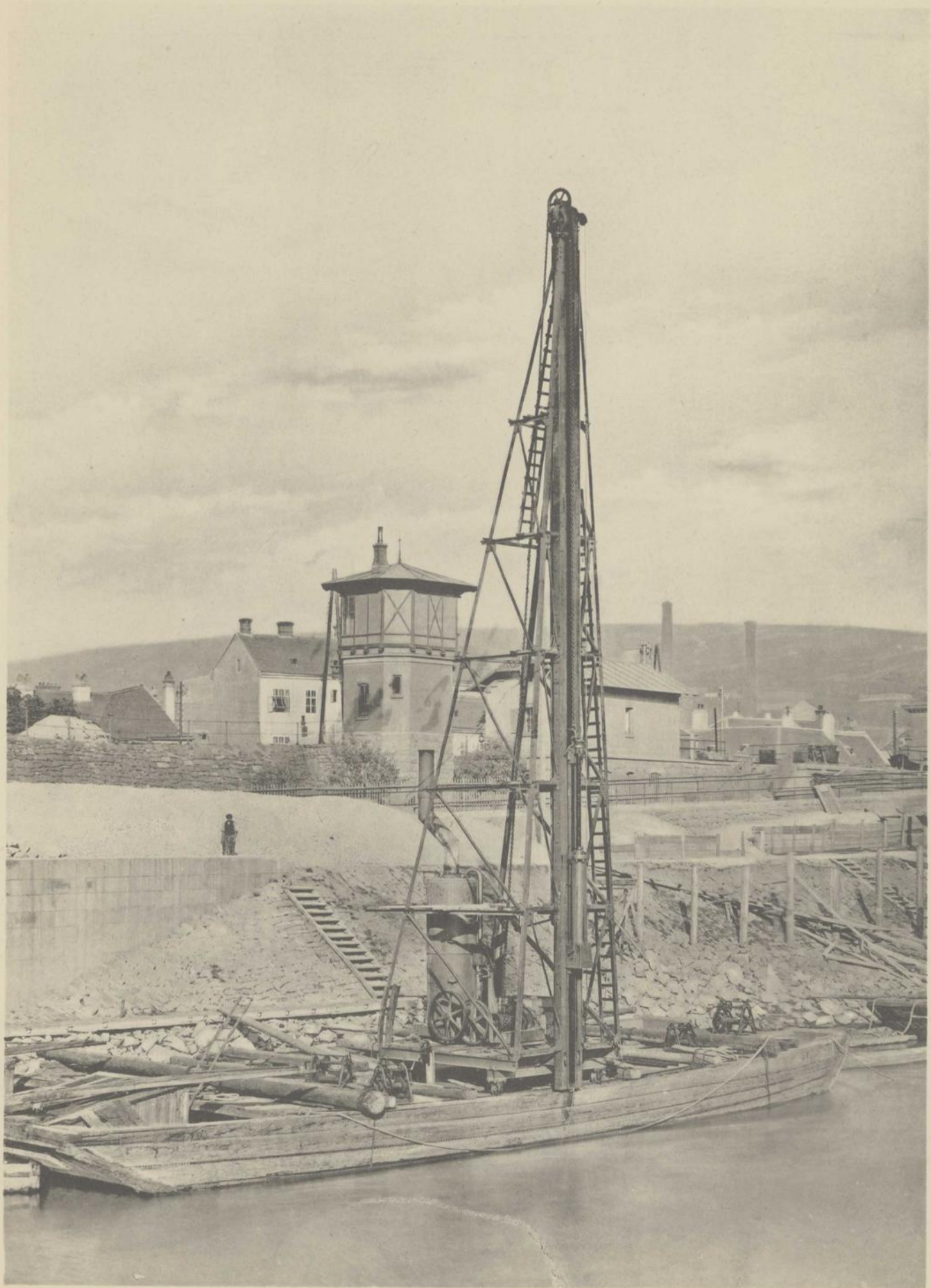


20. September 1896.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Derrick-Krahne mit variabler Ausladung von 5 bis 10 Metern; Tragkraft eines Krahnes 3500 Kilogramme.  
Aufstellung an der Quaimauer des Hauptstromes für das Ausladen von Bruchsteinen aus Schleppschiffen.

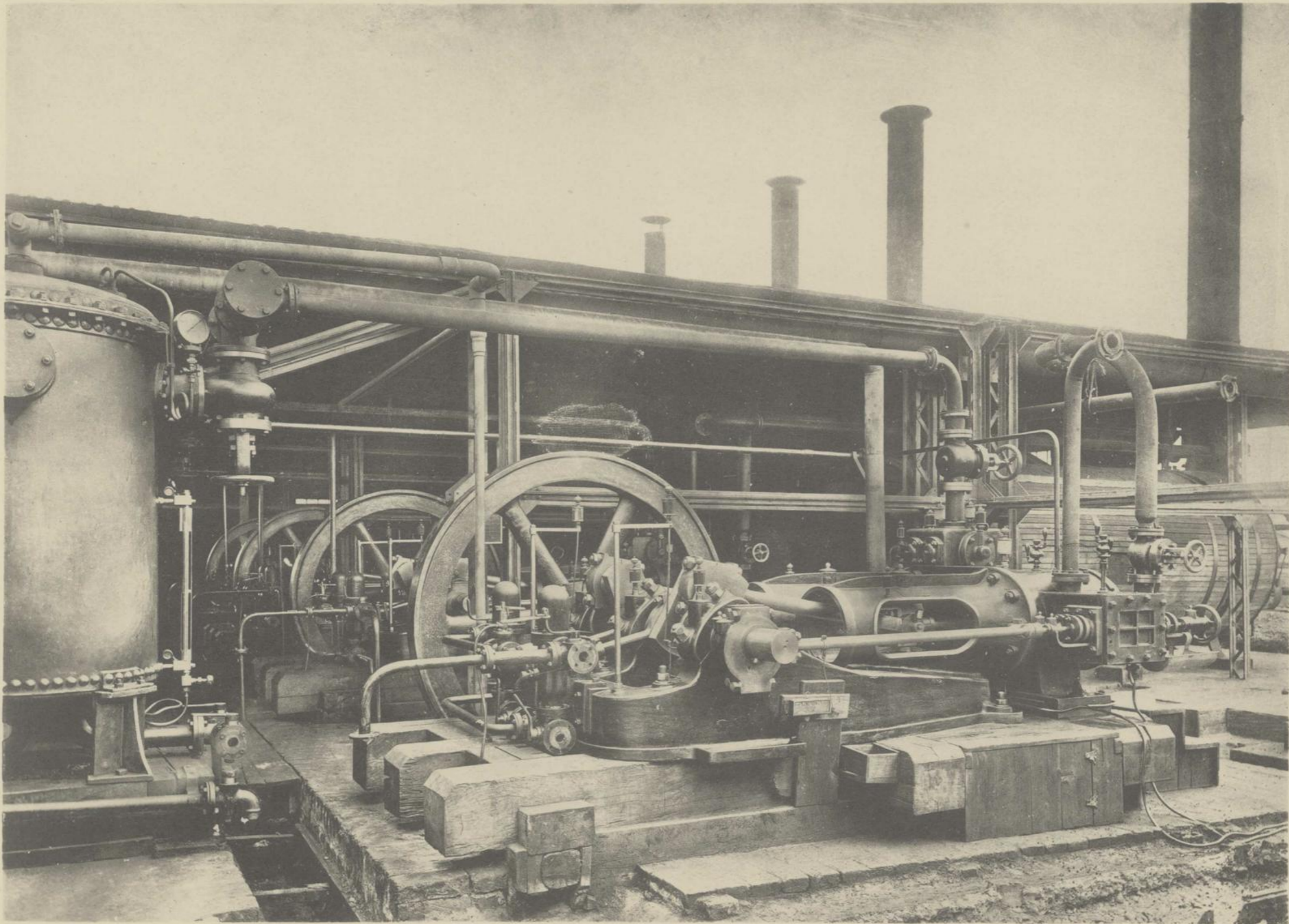




27. September 1895.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien

Direkt wirkende Dampfhammer auf zwei Material-Plätten montirt.  
Gewicht des Rammhärs. 1400 Kilogramme.

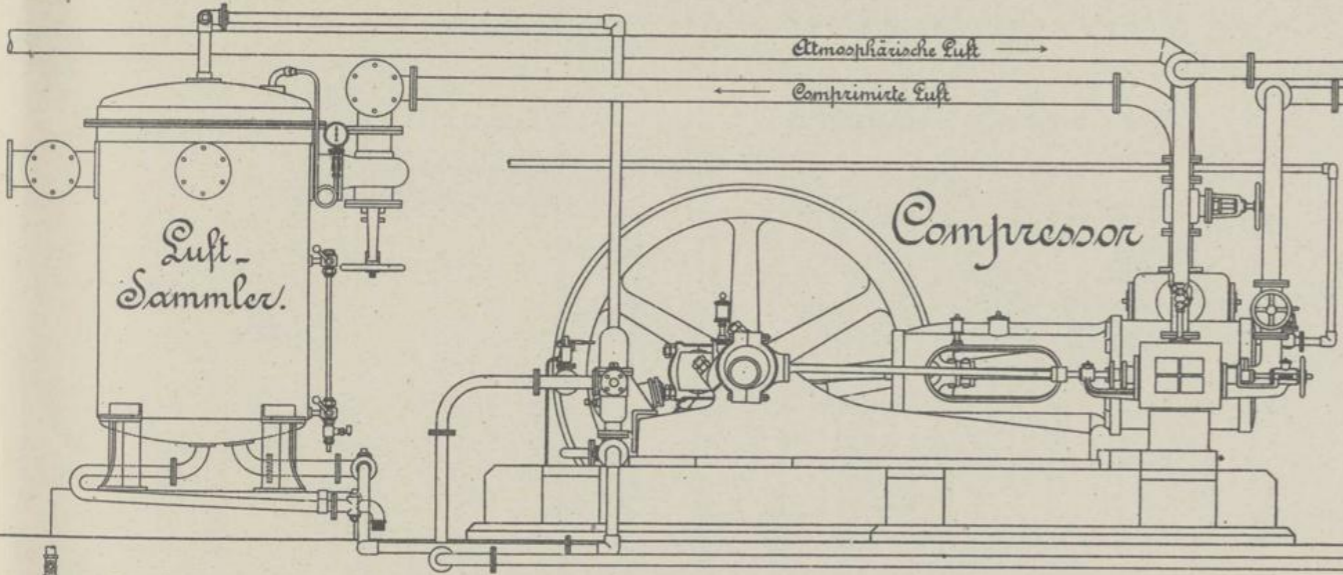


27. Mai 1897.

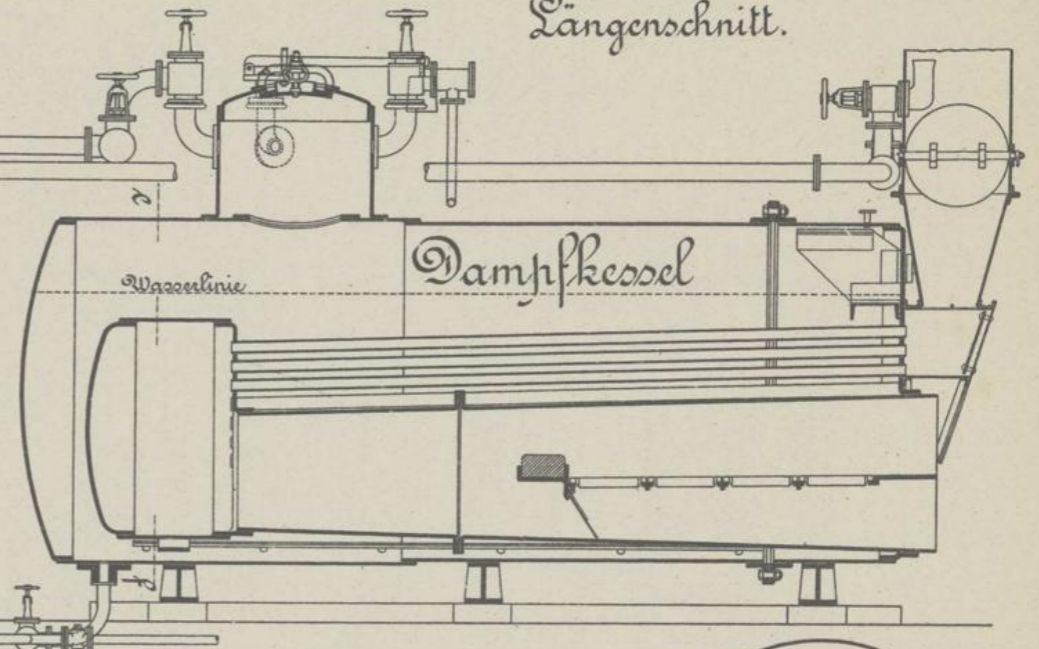
Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Die Compressoren-Anlage, im Jahre 1894 mit 5 Compressoren, 5 Dampfkesseln und 2 Luftsammlern erbaut,  
während der Demontirung für den Abtransport.

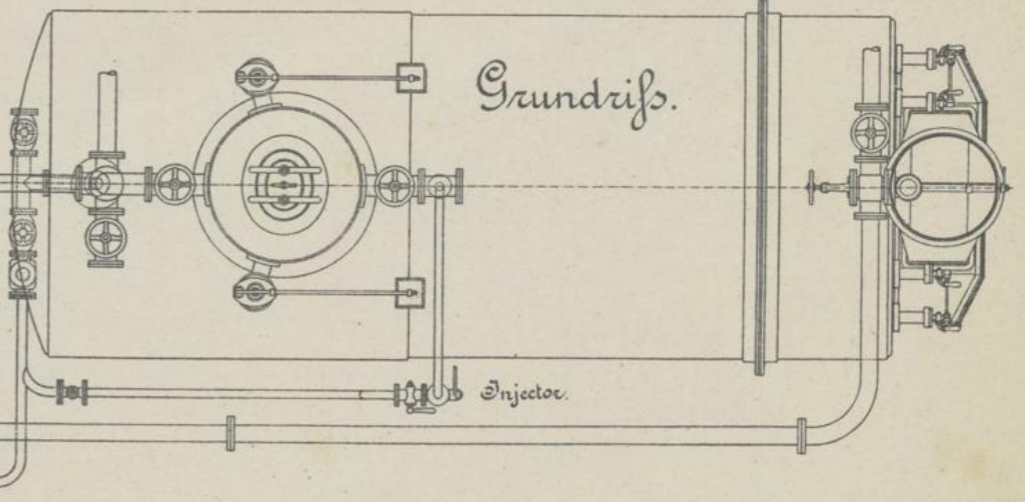
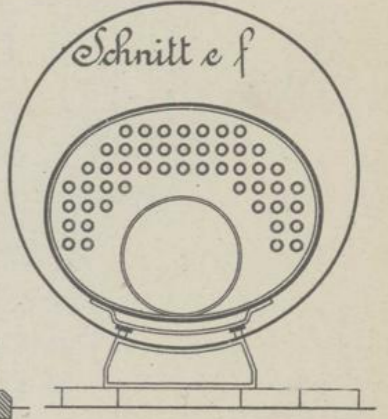
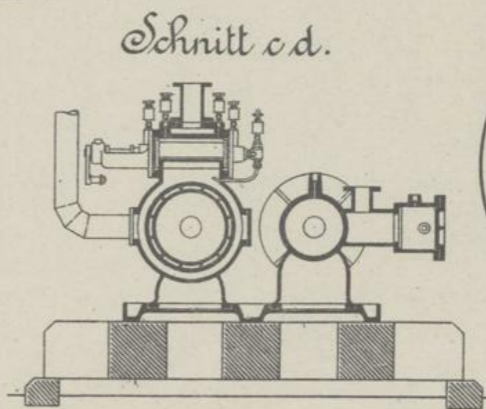
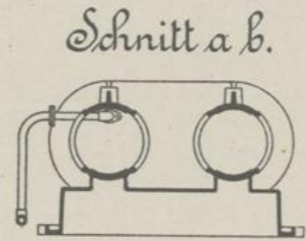
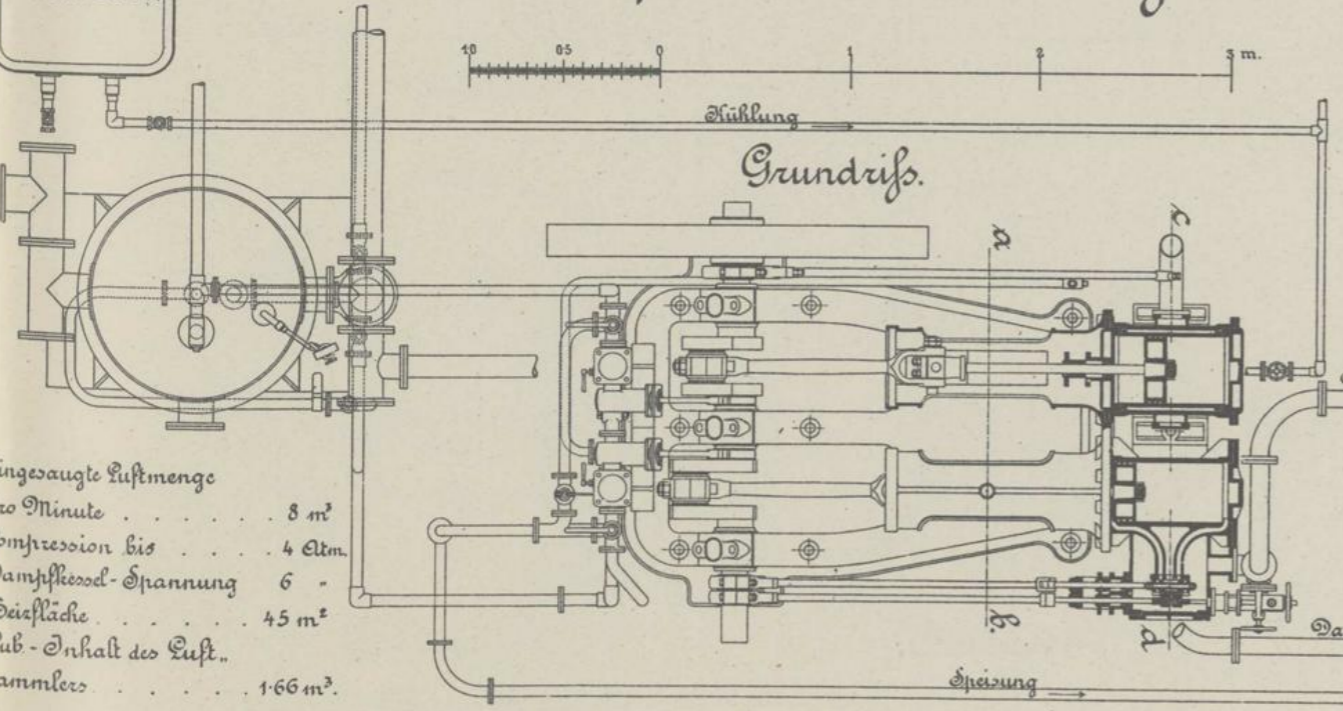
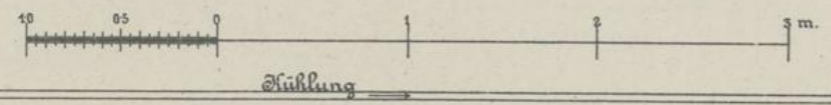
Längenansicht.



Längenschnitt.



Eine Garnitur der  
Compressoren-Anlage.



angesaugte Luftmenge pro Minute	8 m <sup>3</sup>
Compression bis	4 atm.
Dampfkessel-Spannung	6 -
Heizfläche	45 m <sup>2</sup>
Sub-Inhalt des Luftsammlers	1.66 m <sup>3</sup>

# Luftschleuse, System Brüder Redlich & Berger.

Fig. 1. Ansicht.

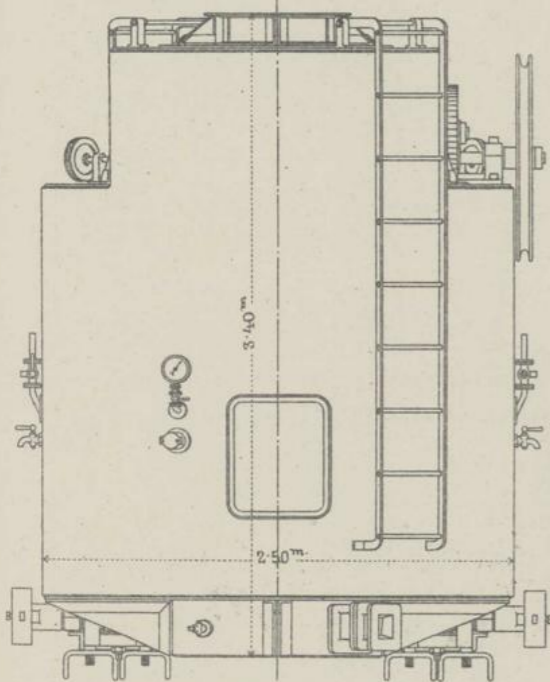


Fig. 3. Schnitt c d.

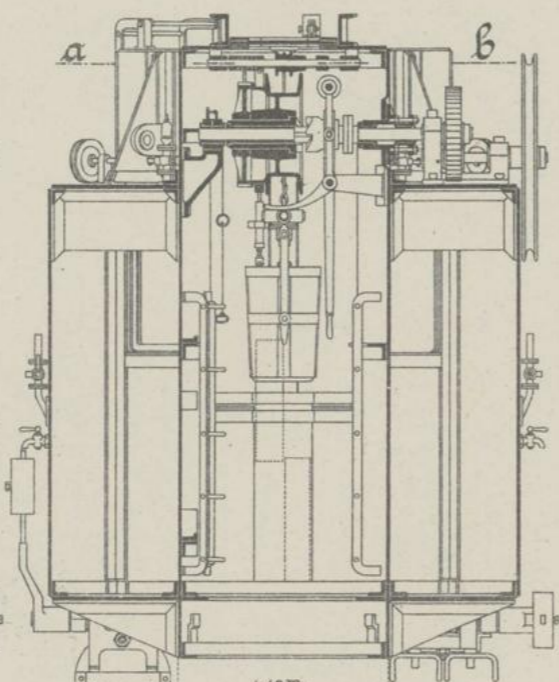


Fig. 5. Schnitt g h.

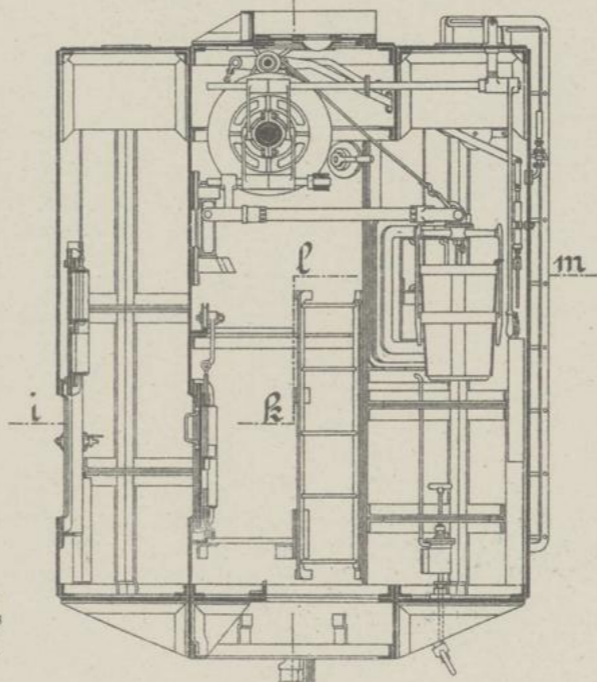
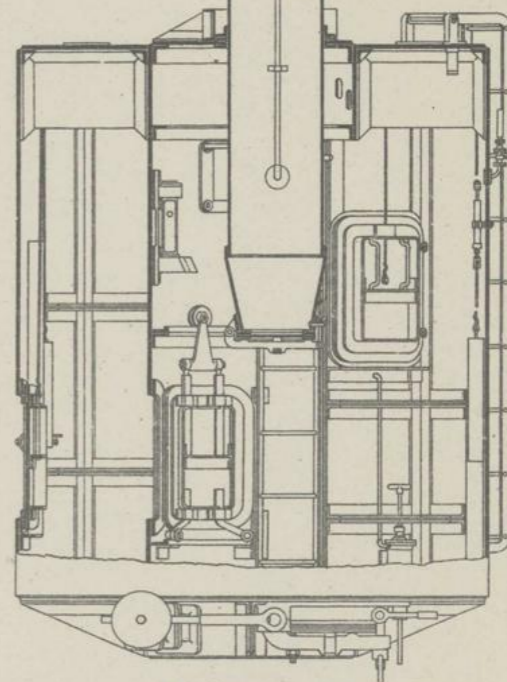


Fig. 7. Schnitt o p.



Maßstab.  
 10 05 0 1 2 m.

mit eingesetztem Fördermechanismus.

mit eingesetzter Betonschleuse.

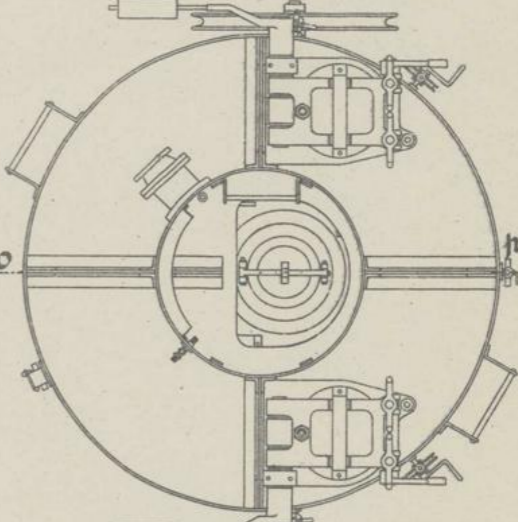
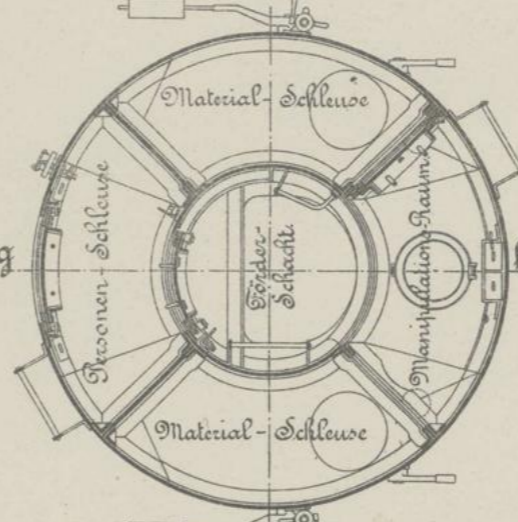
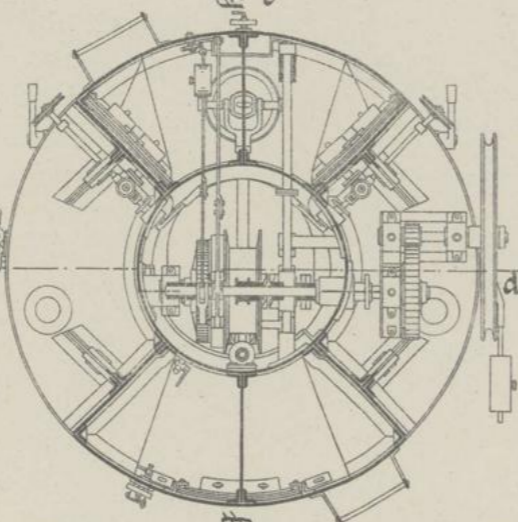
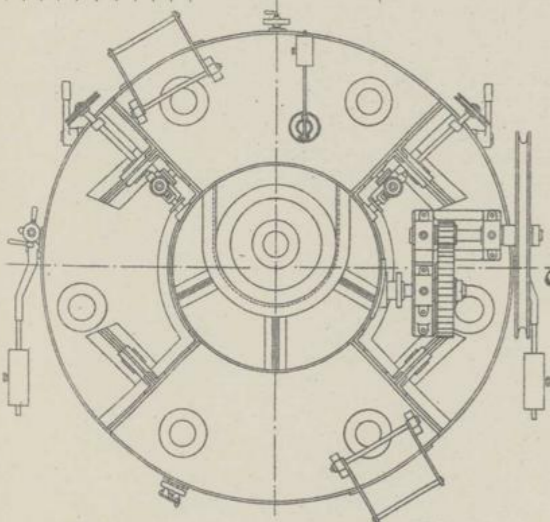
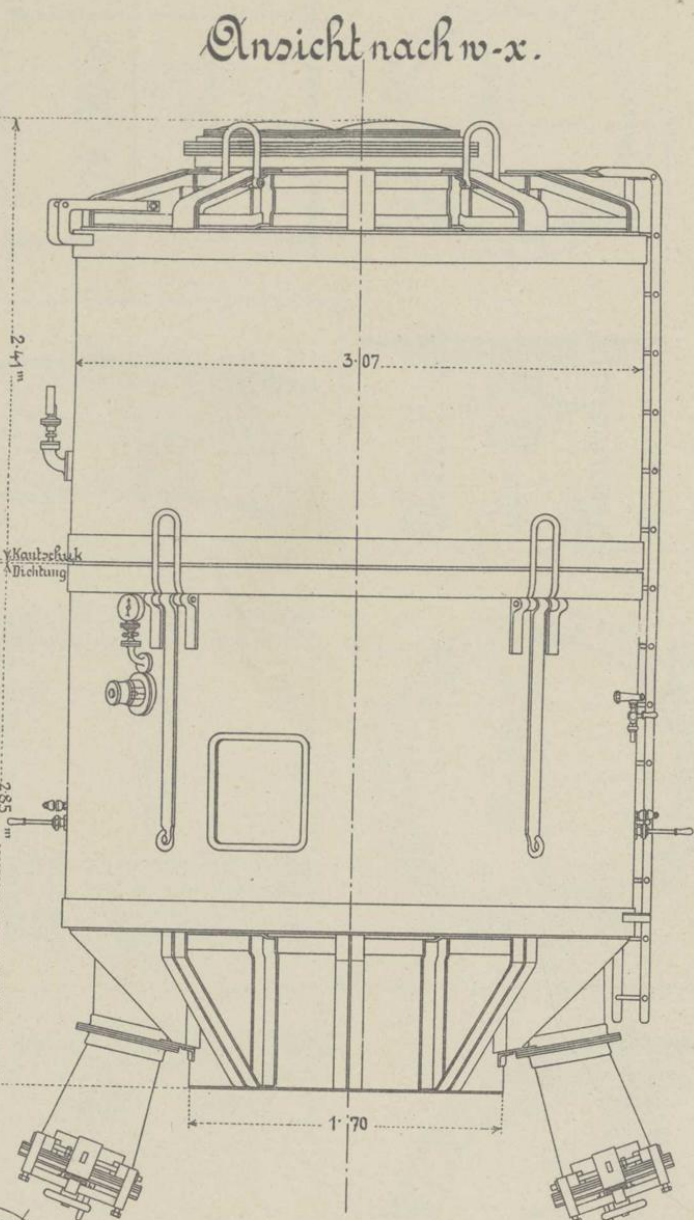
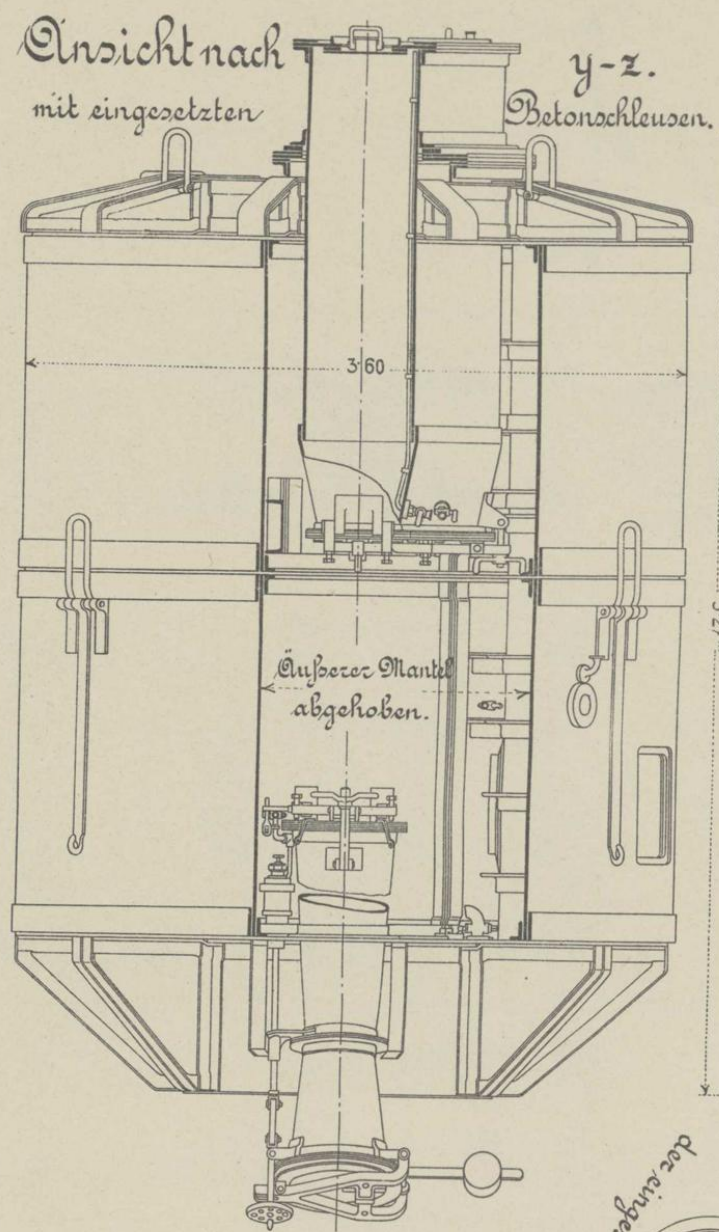


Fig. 2. Obere Ansicht.

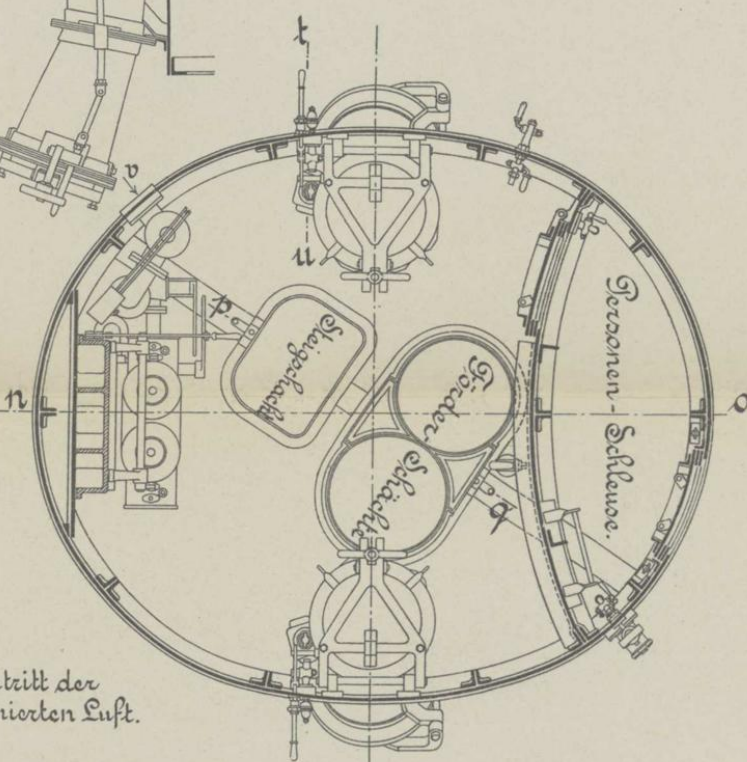
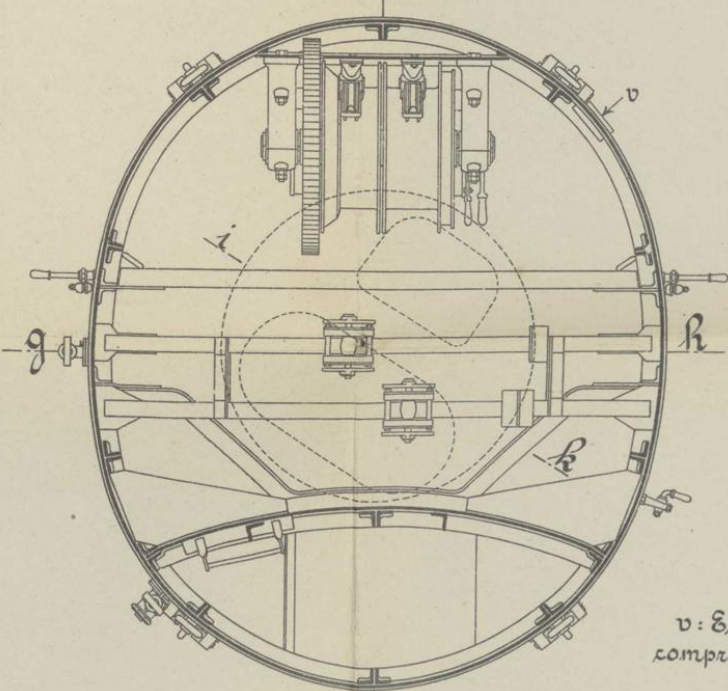
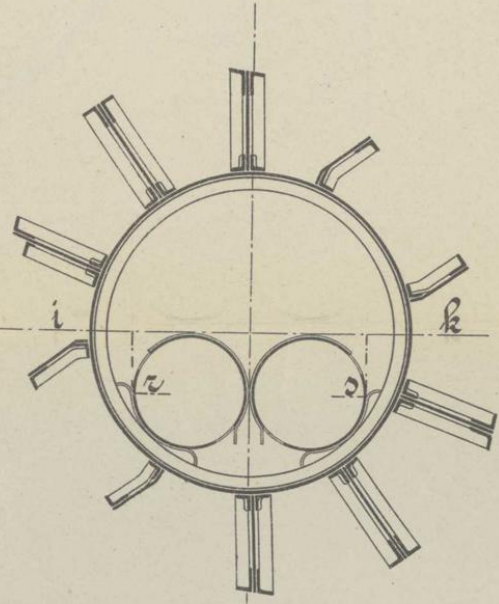
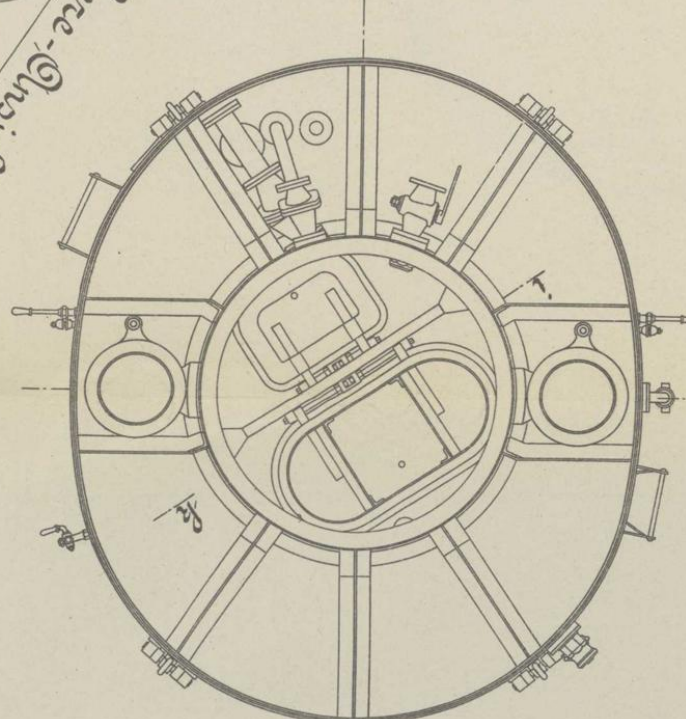
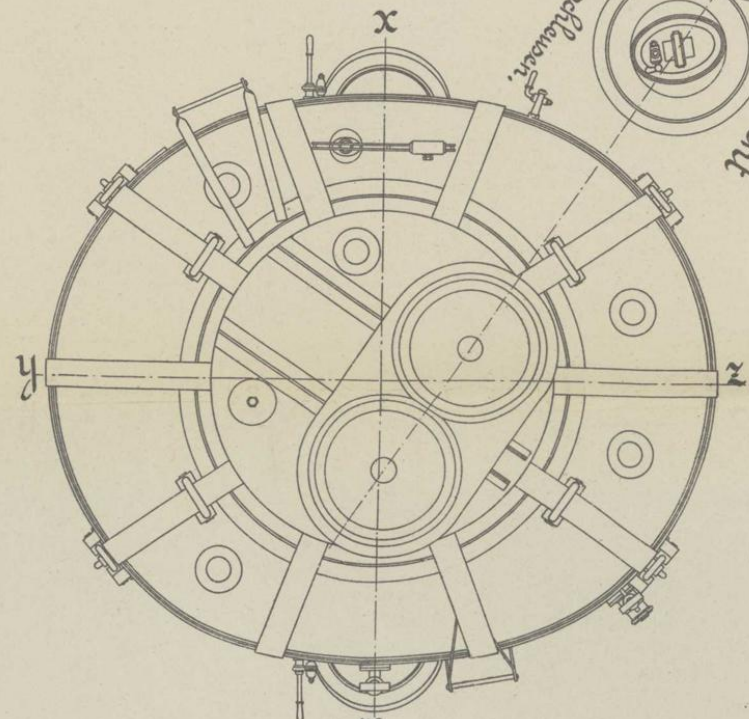
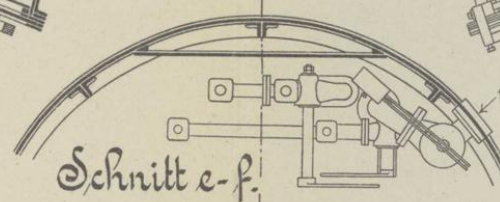
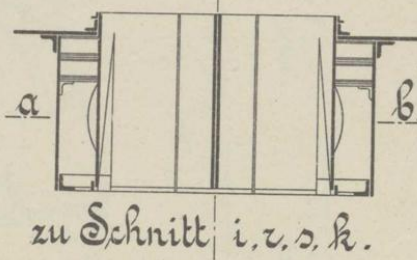
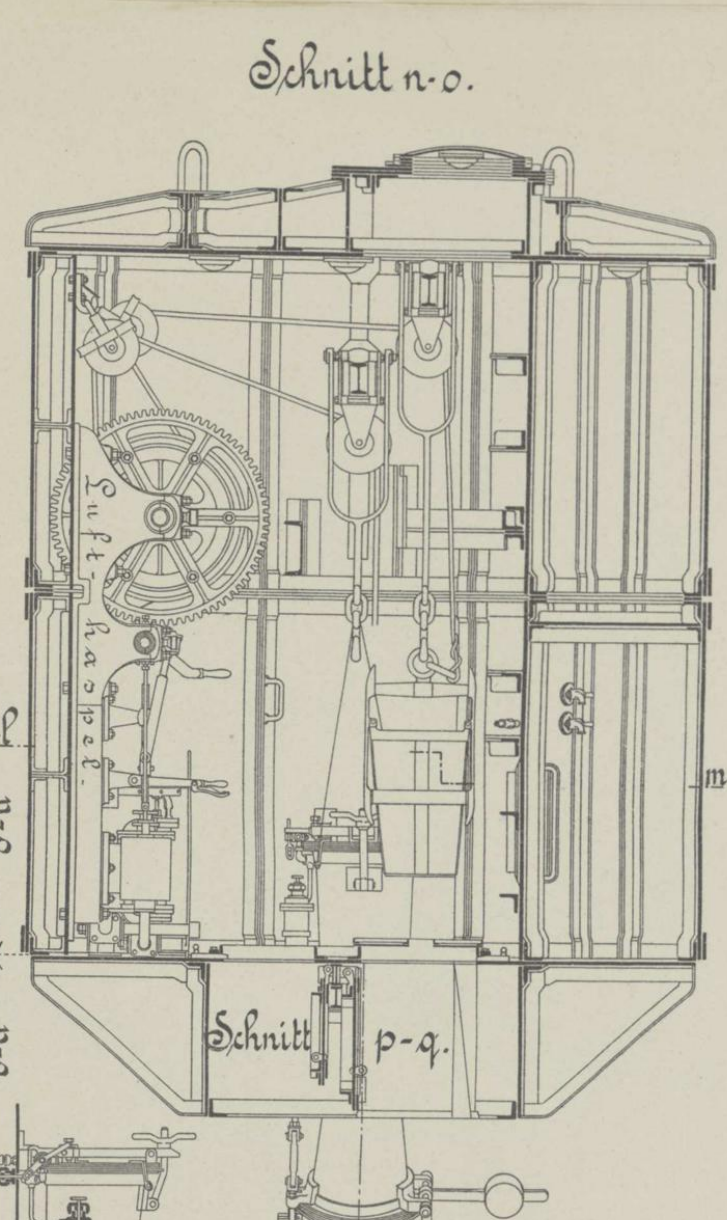
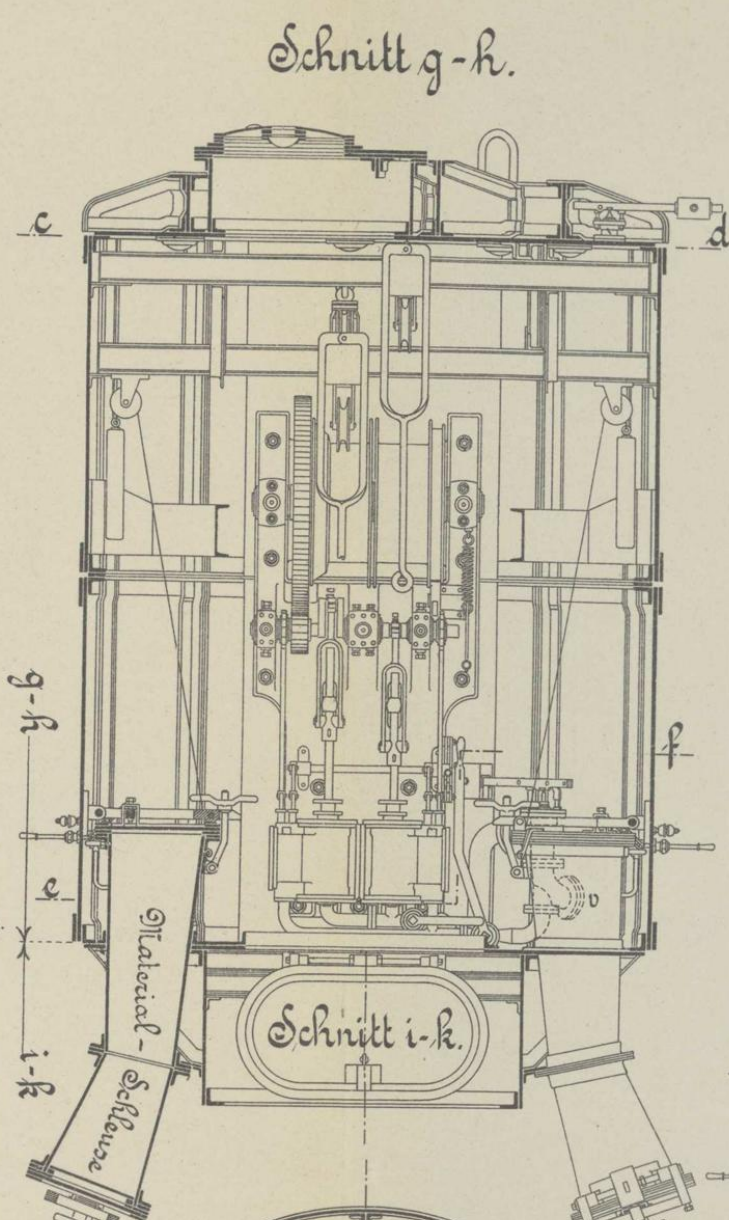
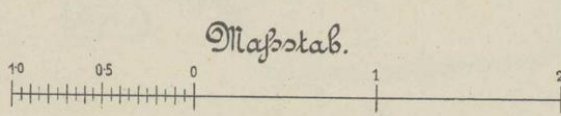
Fig. 4. Schnitt a b.

Fig. 6. Schnitt i k l m.

Fig. 8. Untere Ansicht.



Große zweiteilige  
Luftschleuse  
mit Lufthaspel  
für den Förderschacht  
von 170<sup>m</sup>. Durchmesser.



Ansicht von oben.  
(Betonochleusen nicht eingesetzt.)

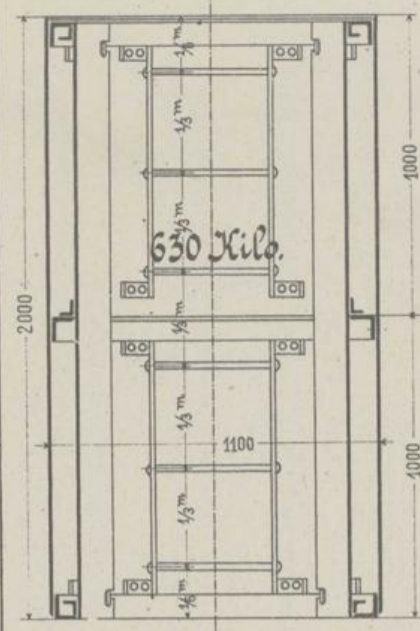
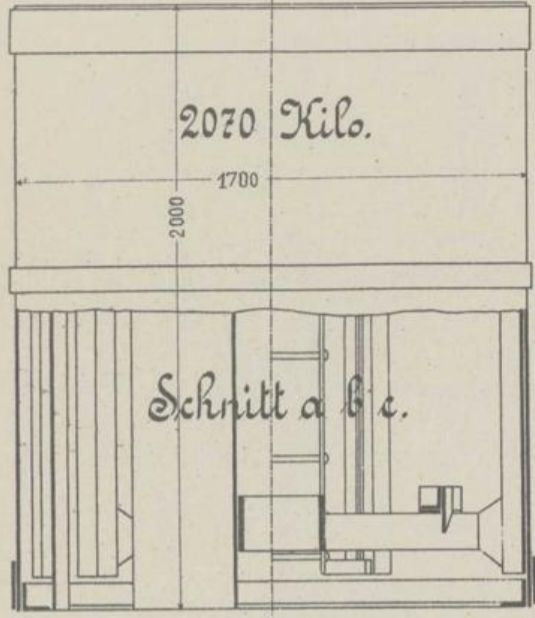
Ansicht von unten.

# Schachtrohre vom Durchmesser =

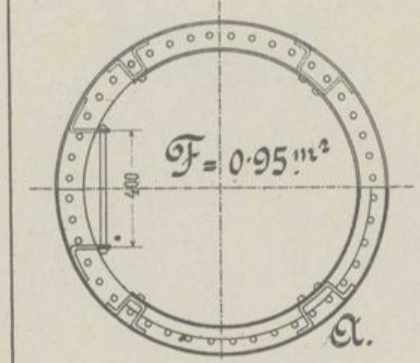
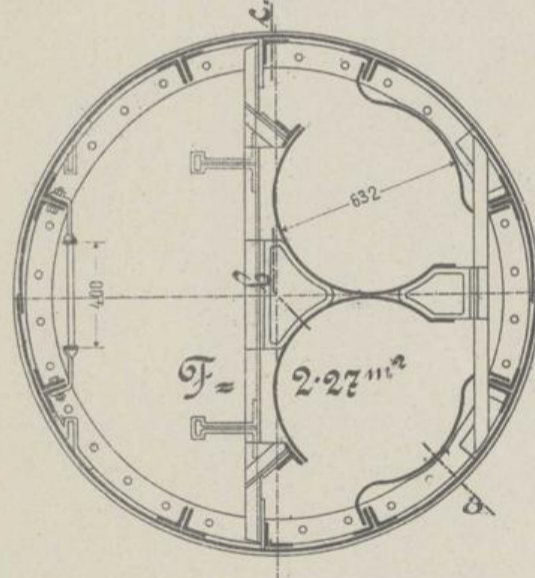
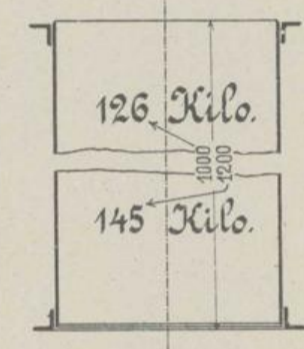
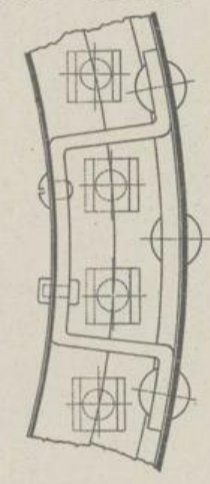
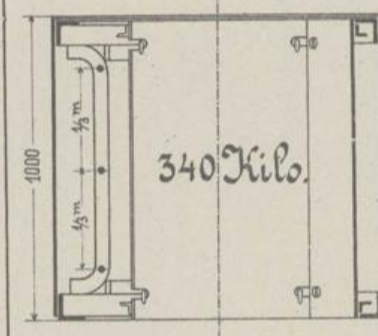
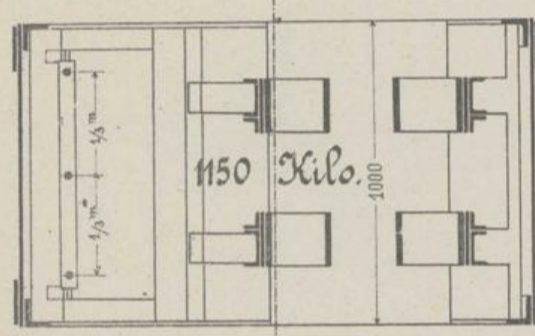
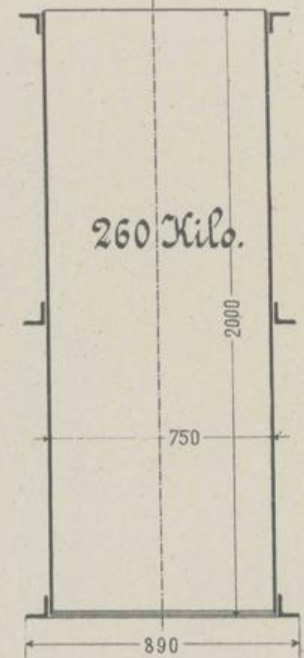
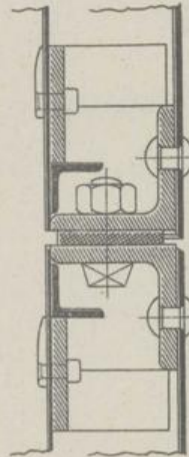
1700<sup>m</sup>/<sub>m</sub>.

1100<sup>m</sup>/<sub>m</sub>.

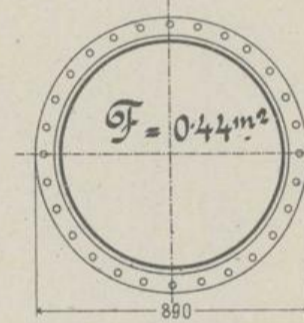
750<sup>m</sup>/<sub>m</sub>.



Details bei A.



Detail des Flansches

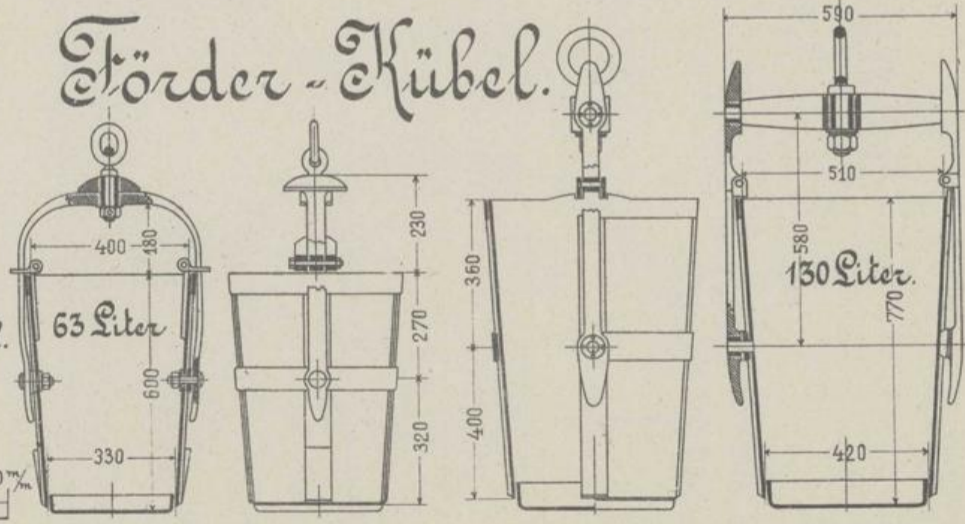


## Förder-Kübel.

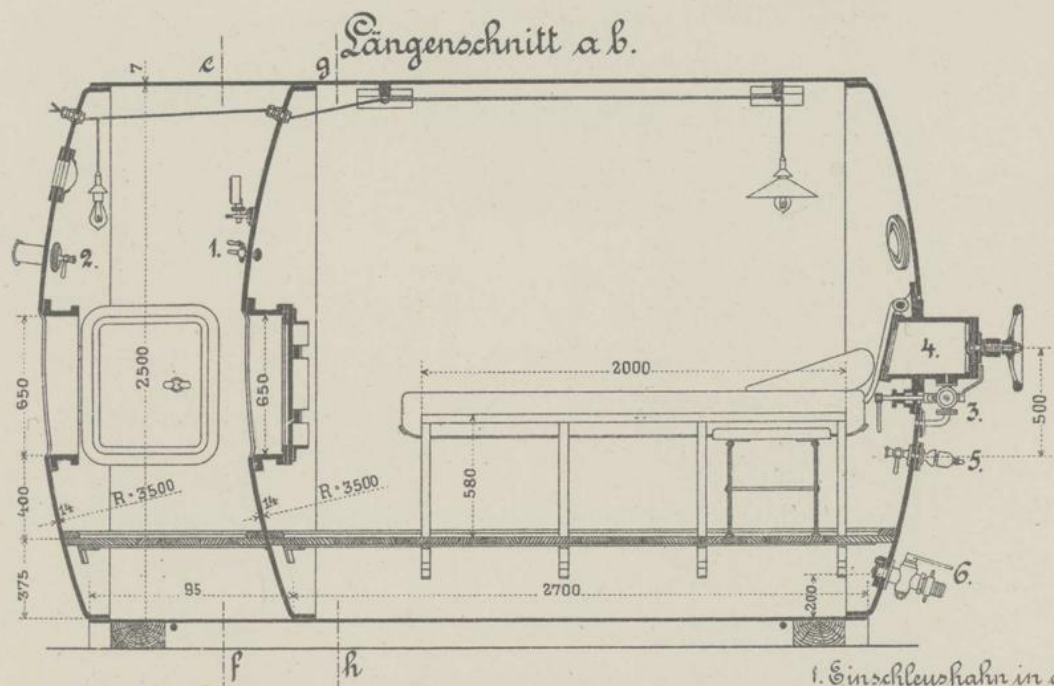
0 50 100 200<sup>m</sup>/<sub>m</sub> für die Details

0 100 500 1000<sup>m</sup>/<sub>m</sub> f. d. Förderkübel.

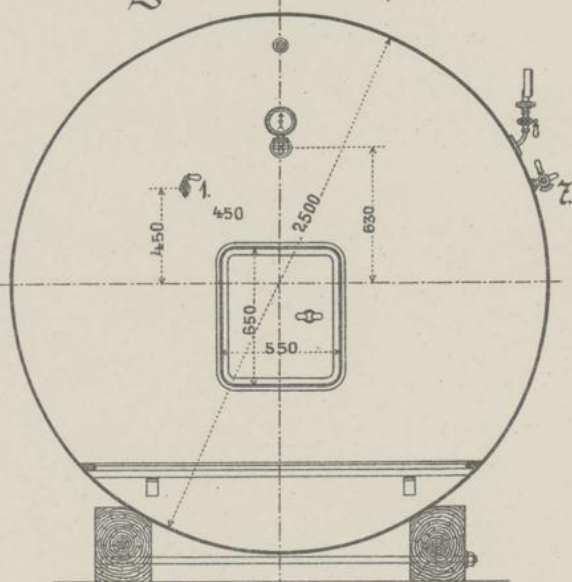
0 100 500 1000 1500 2000<sup>m</sup>/<sub>m</sub> für die Schachtrohre.



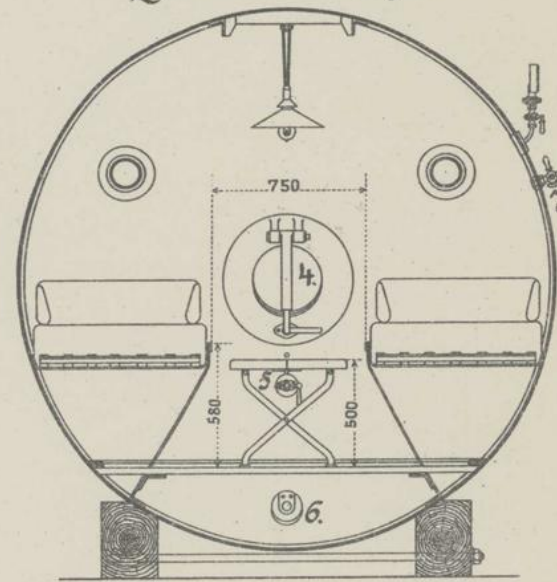
# Luftschleuse für Caissonkranke mit Vorraum zum Ein- u. Ausschleusen!



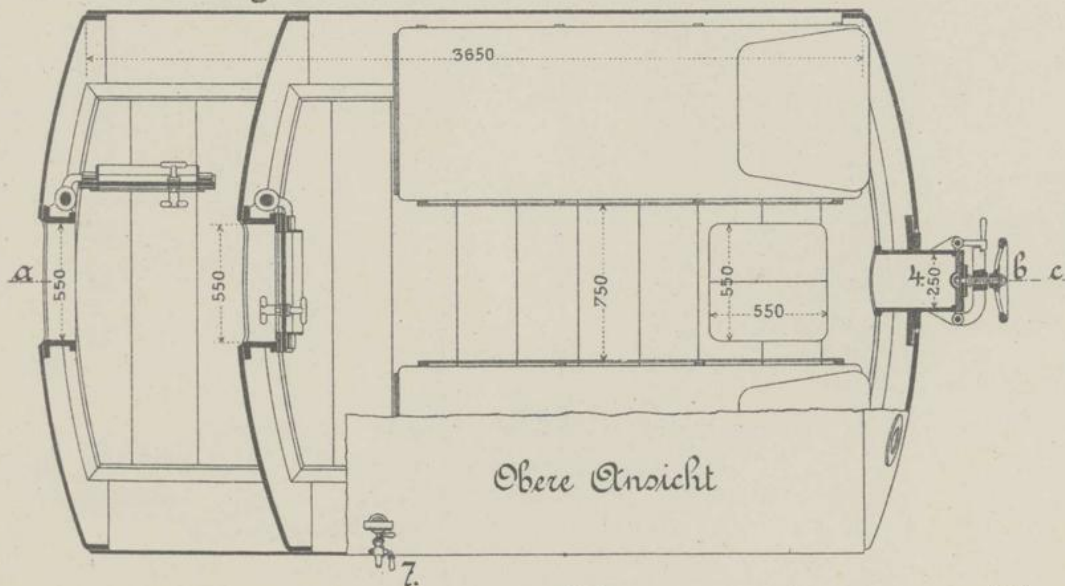
Quer-Schnitt e f.



Quer-Schnitt g h.

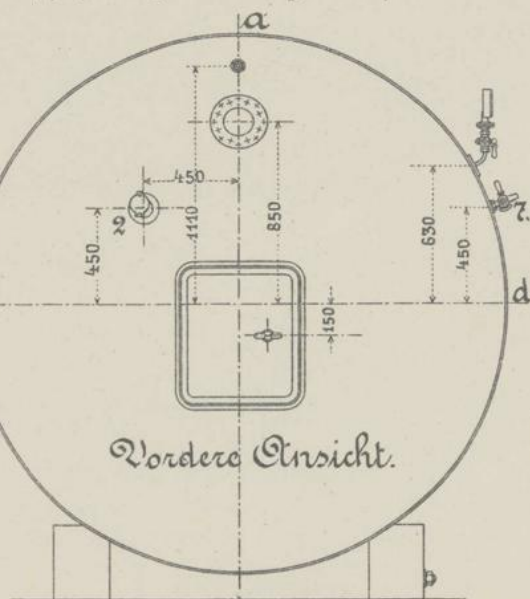


Horizontal-Schnitt c d.

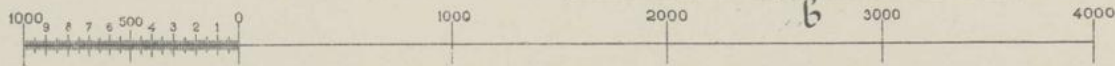
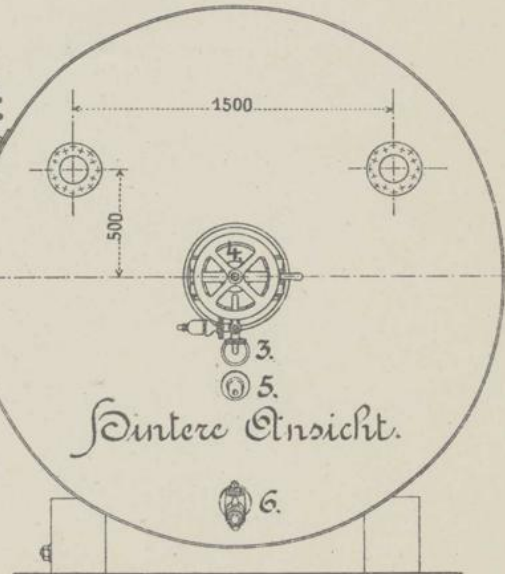


1. Einschleusohahn in den Hauptraum. 2. Ausschleusohahn aus dem Vorraum. 3. Dreiweghahn zur Sandschleuse. 4. Sandschleuse. 5. Signalleuchte mit Bahn. 6. Bahn für Eintritt der compr. Luft. 7. Luftablassohahn.

Vordere Ansicht.



Hintere Ansicht.



# Obsterr-Vorrichtung und Anschluss der beiderseitigen Quai's.

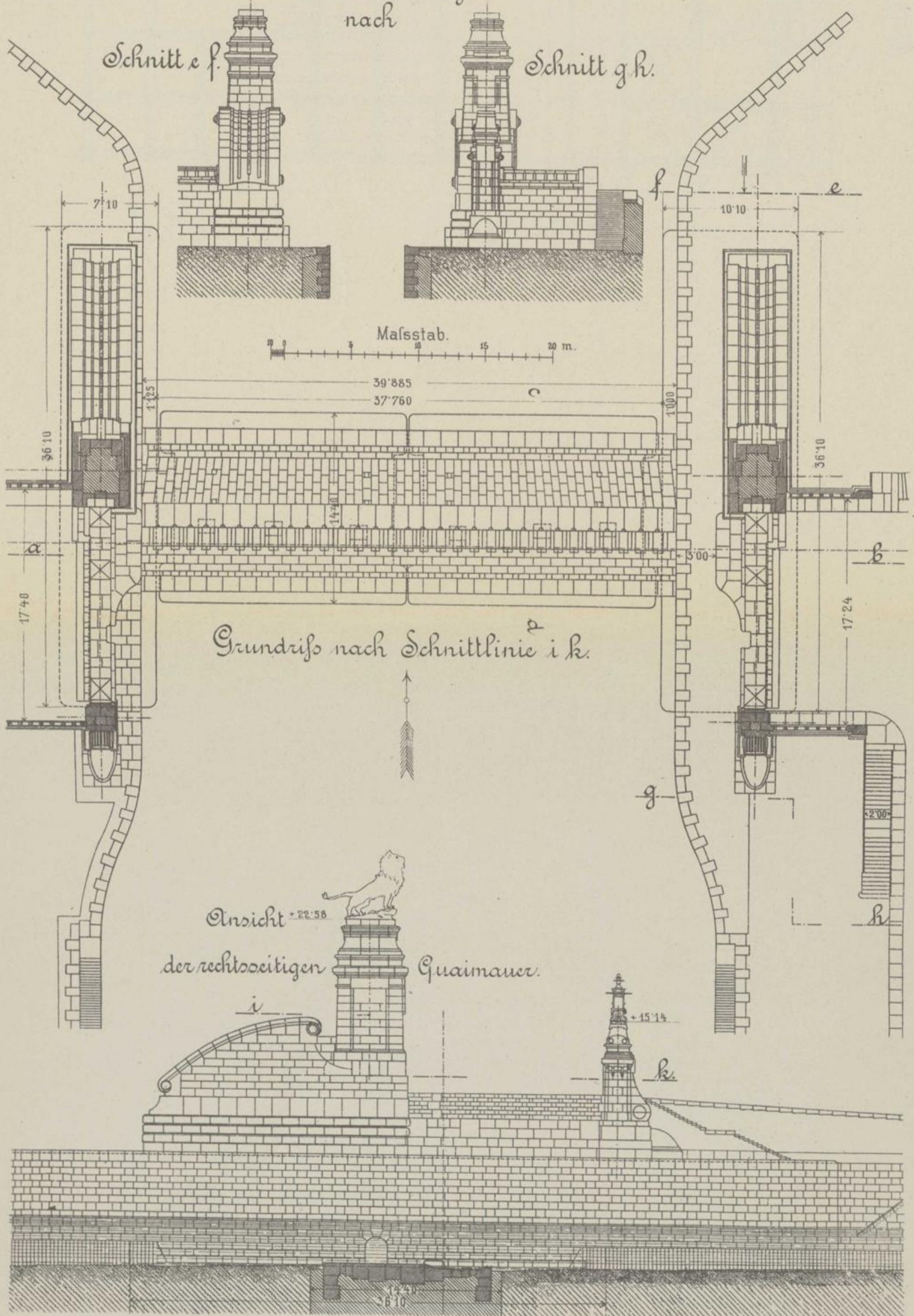
Querschnitt a-b.



## Stirnansicht der Pylone nach

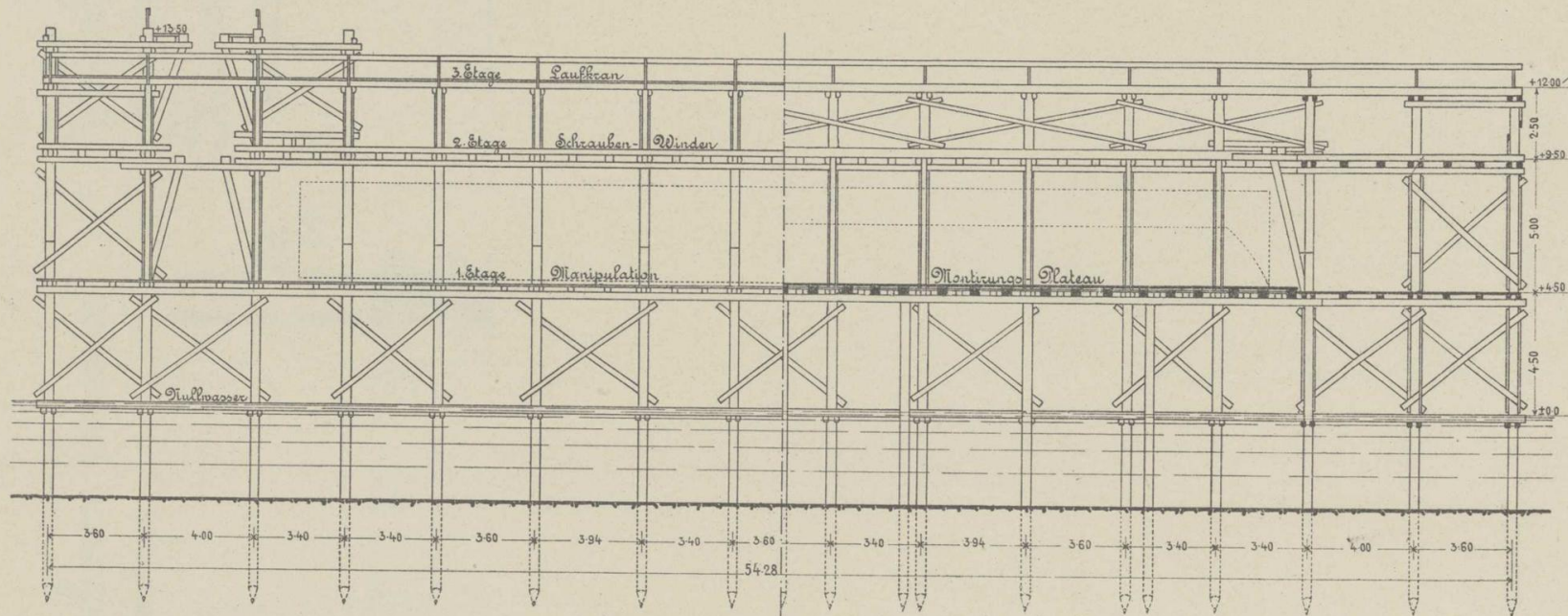
Schnitt e-f.

Schnitt g-h.

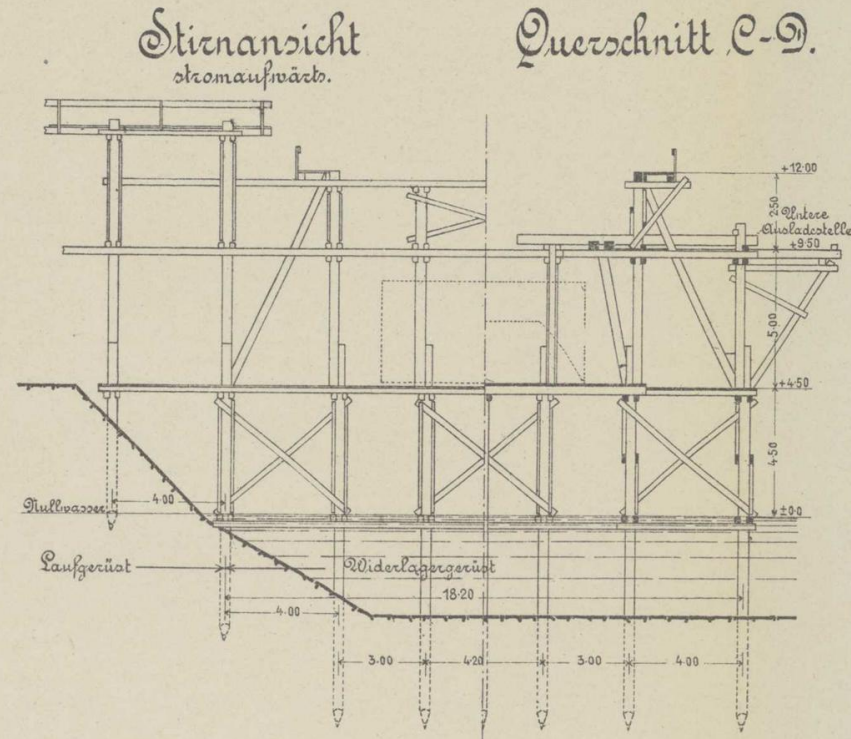




Ansicht wasserseits.

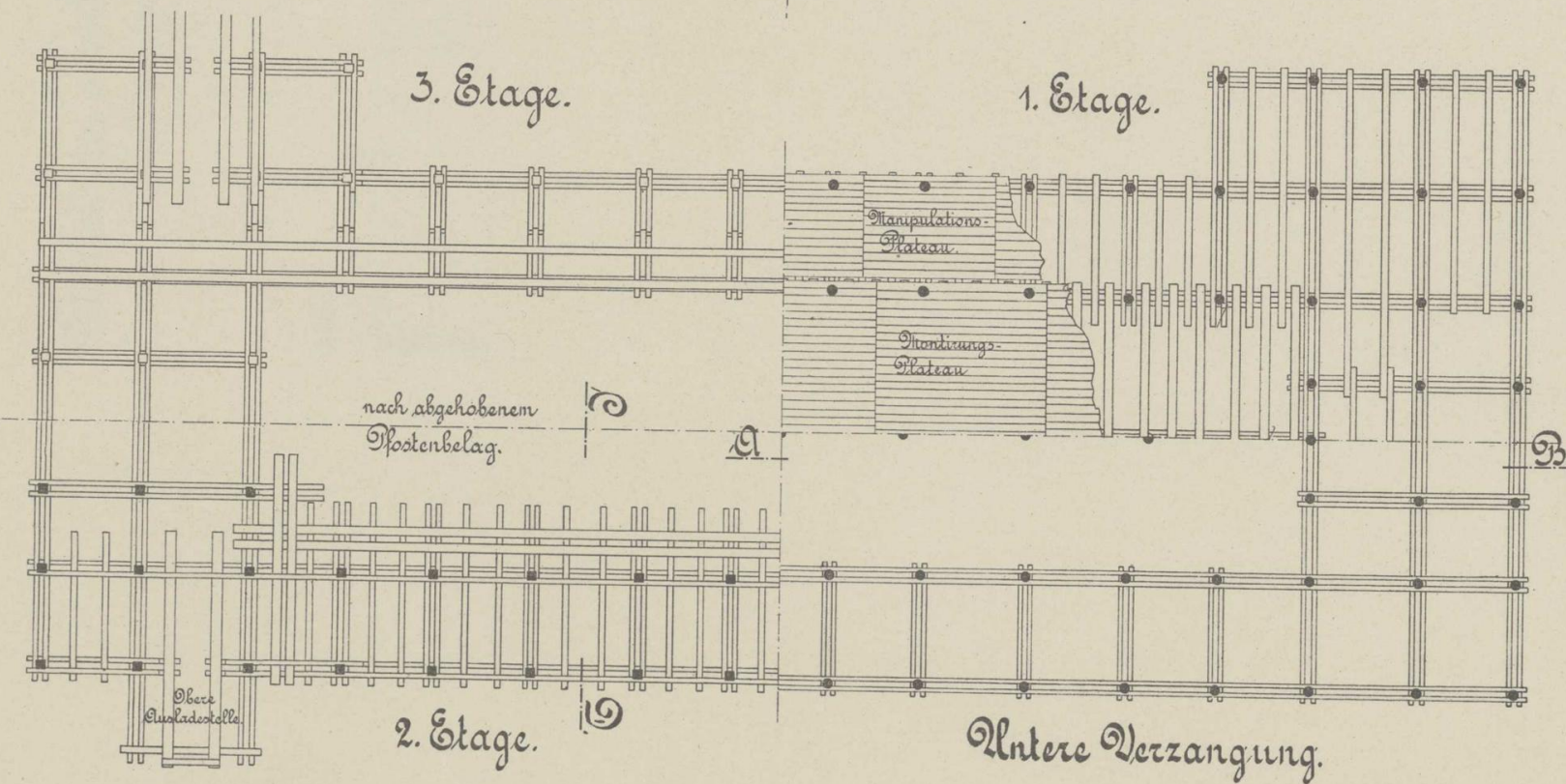
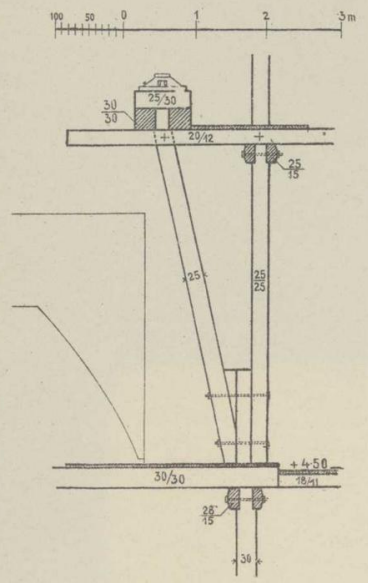


Längenschnitt A-B.

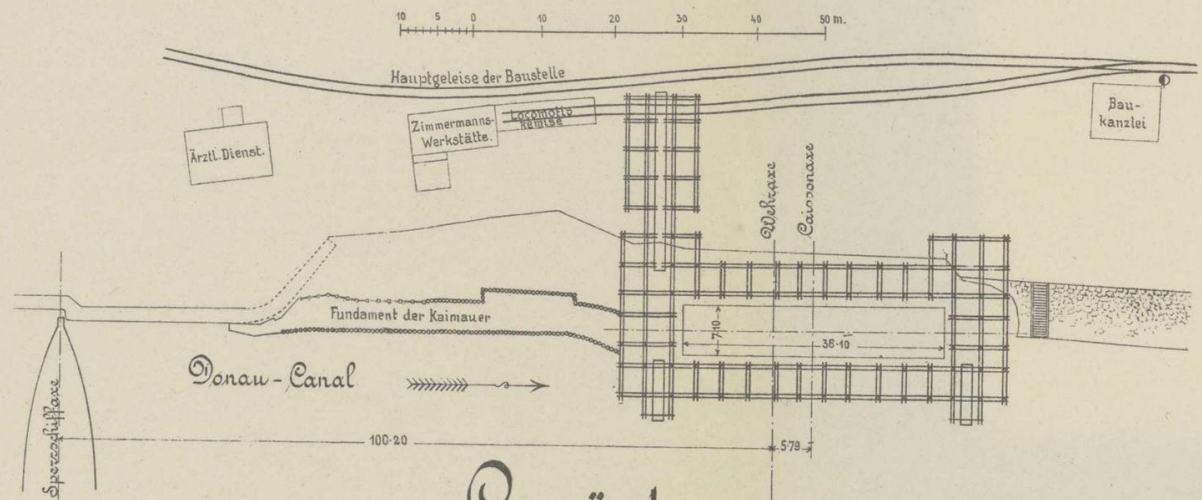


Querschnitt C-D.

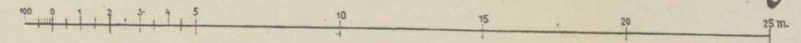
Detail der Etage für die Schraubwinden.



Situation.



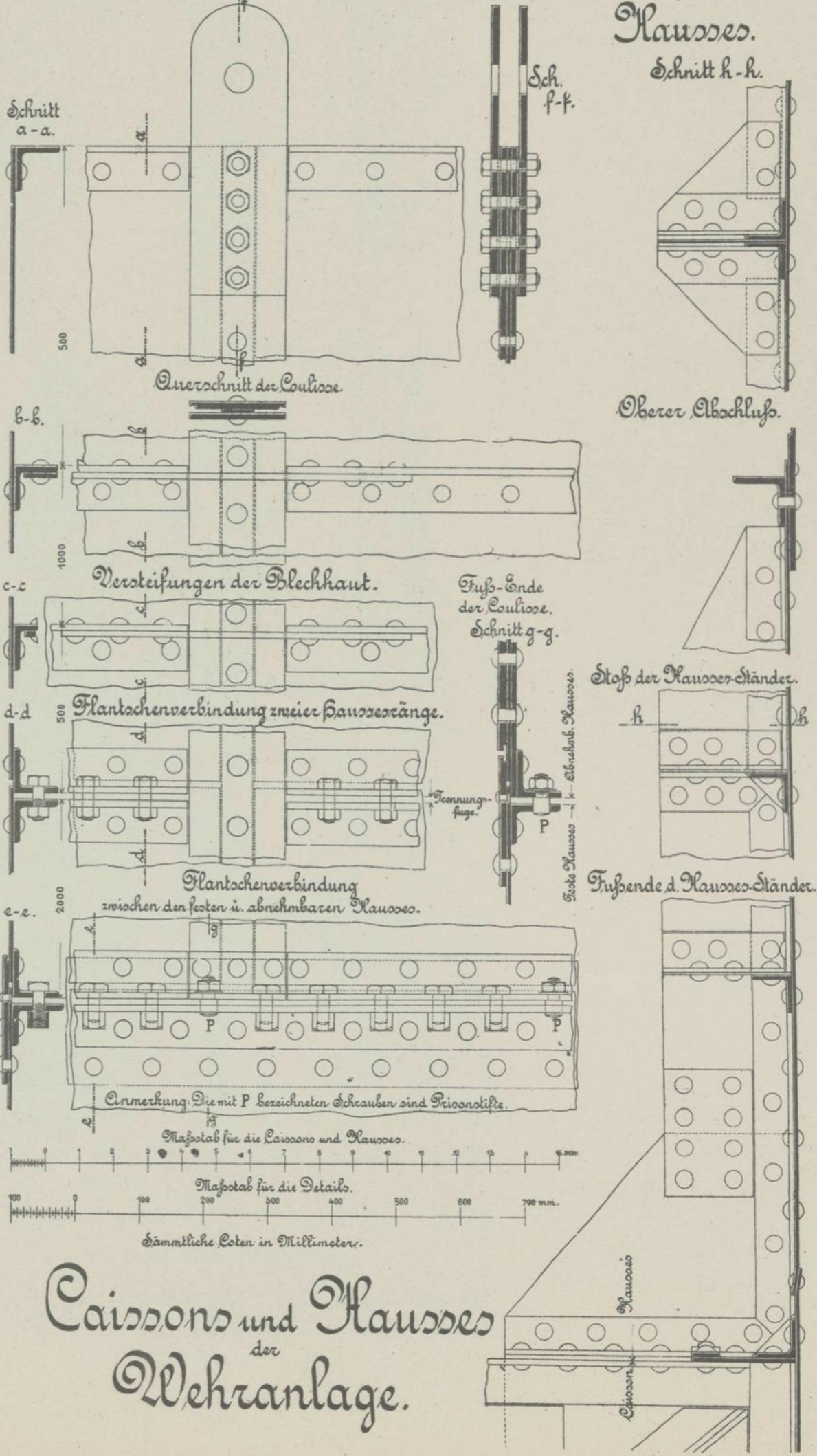
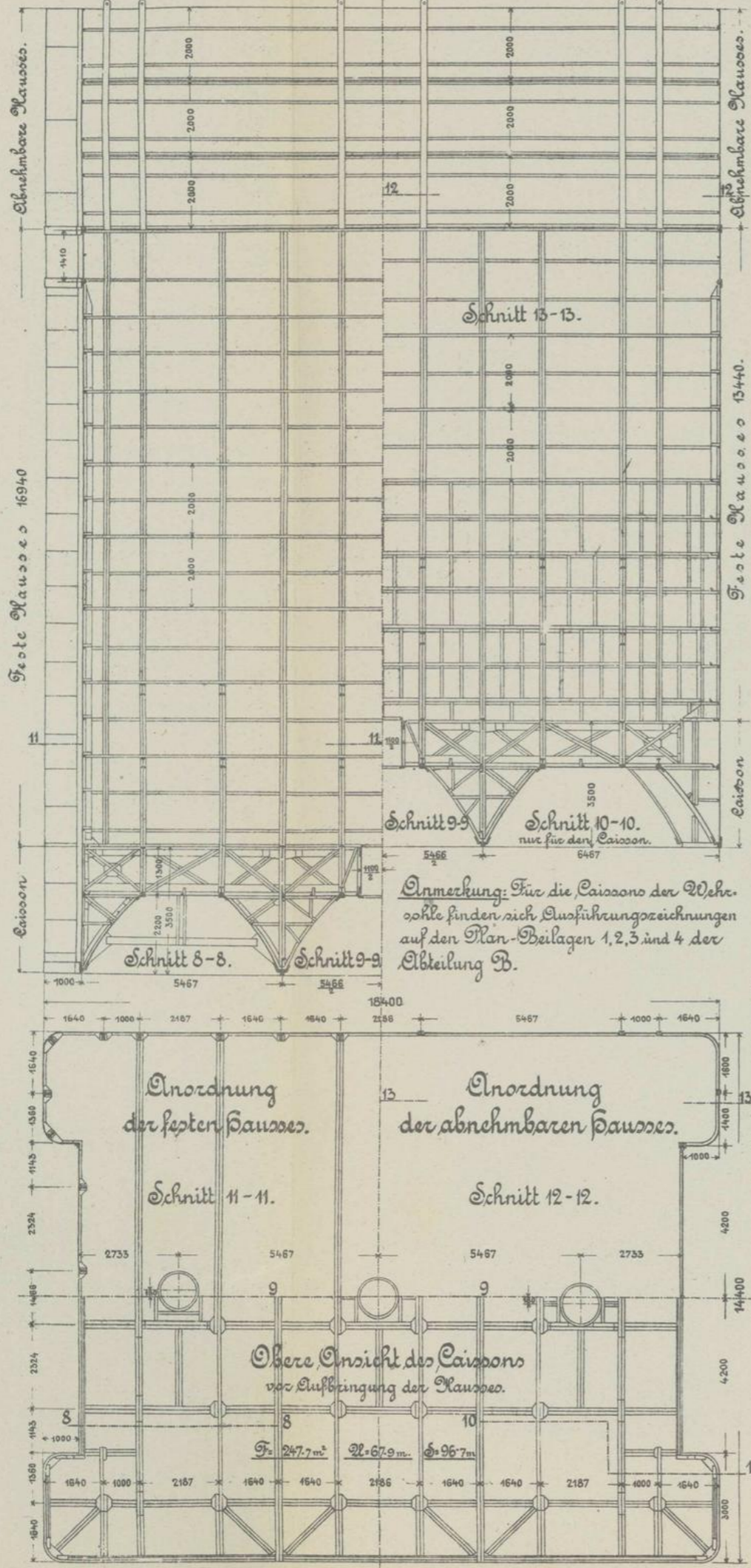
Gerüst für das linke Wehr-Widerlager.



Caissons und Hausses der Wehrsohle.  
in der linken Canalkälfte. in der rechten Canalkälfte.

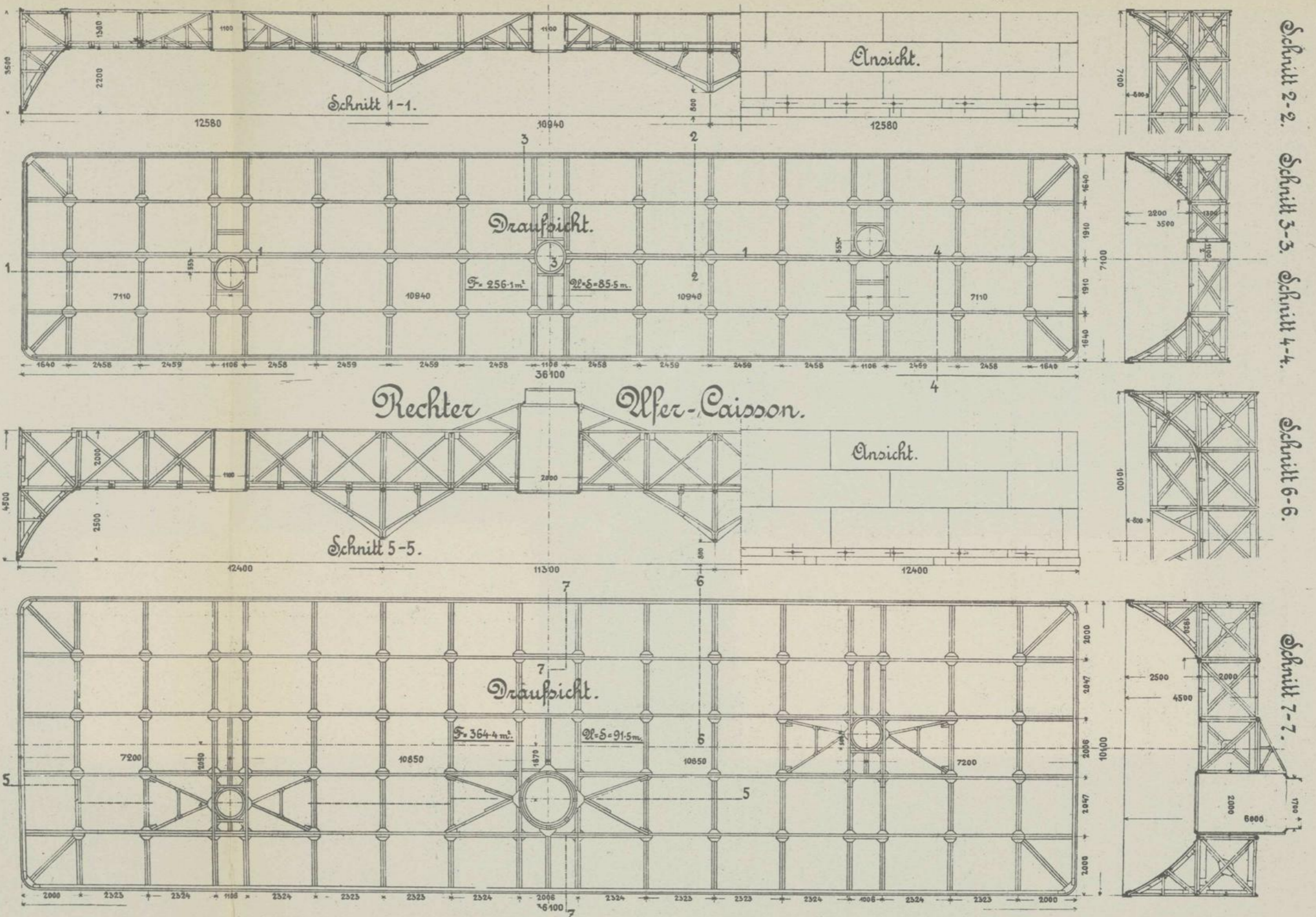
Details der abnehmbaren Hausses  
Kopfsende der Couliose.

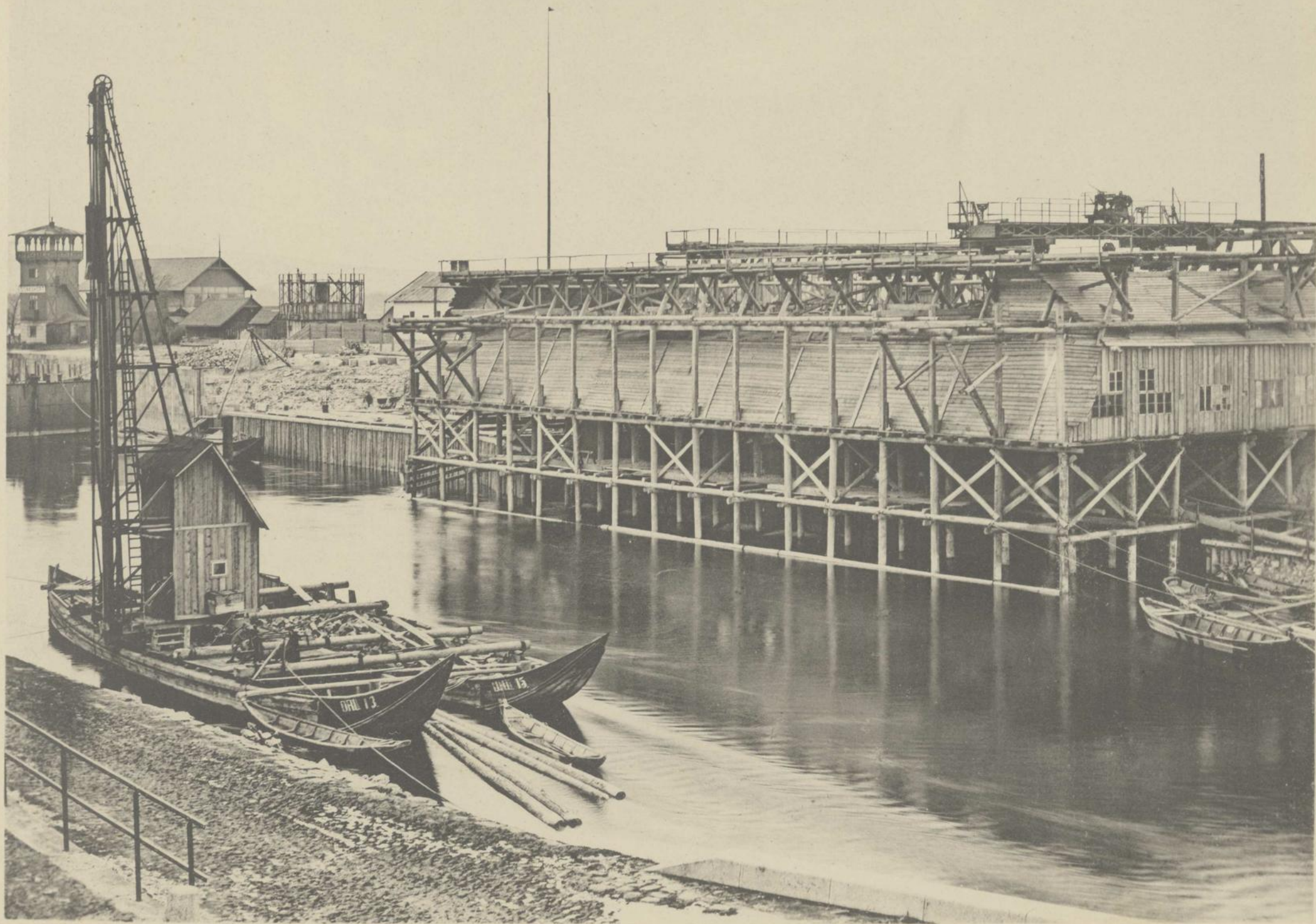
Details  
der festen  
Hausses.  
Schnitt h-h.



Caissons und Hausses  
der  
Wehranlage.

Linker Ufer-Caisson.

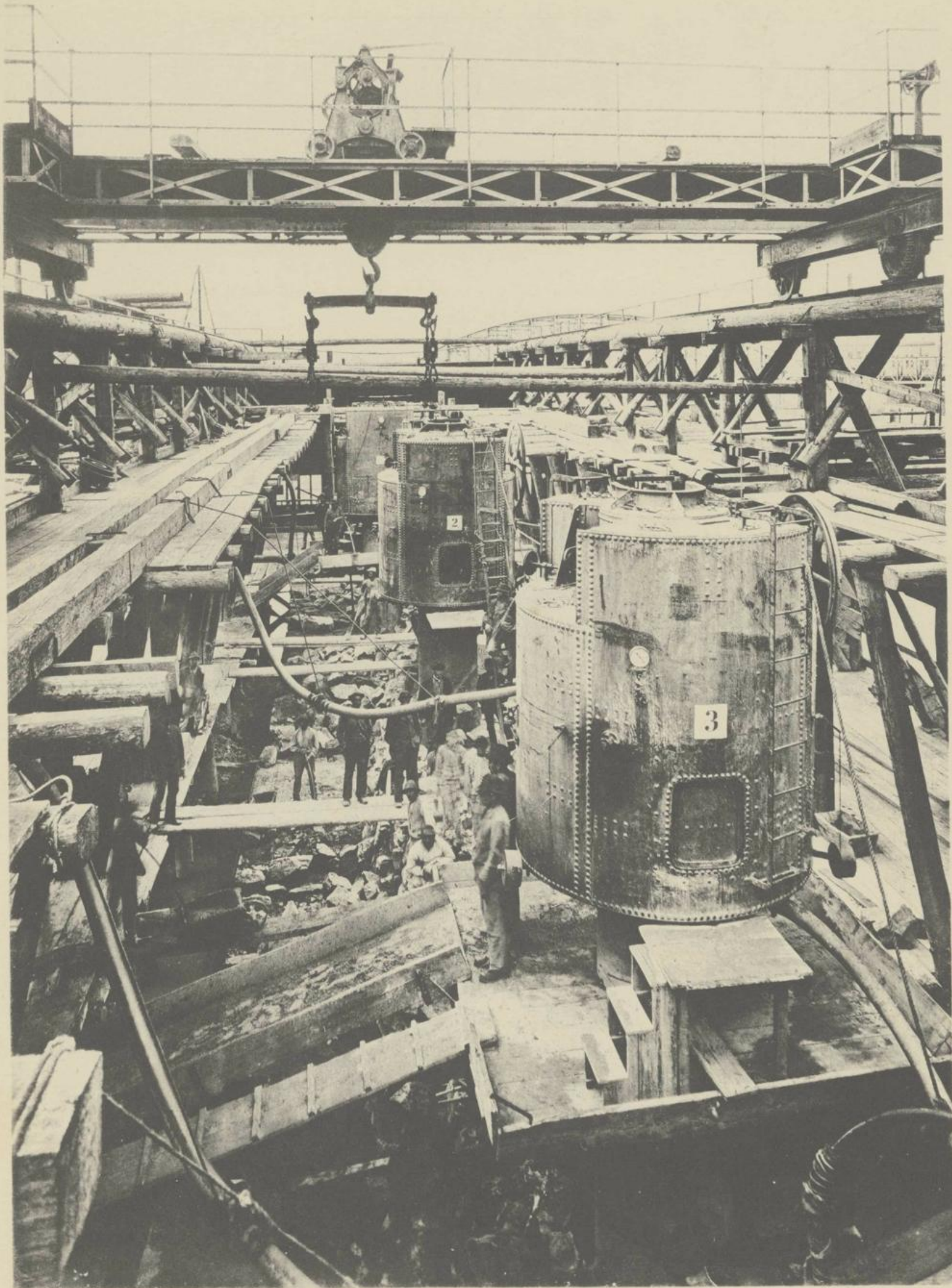




24. Jänner 1895.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Linkes Wehrwiderlager. — Das Versenkungsgerüst in Winterschalung.



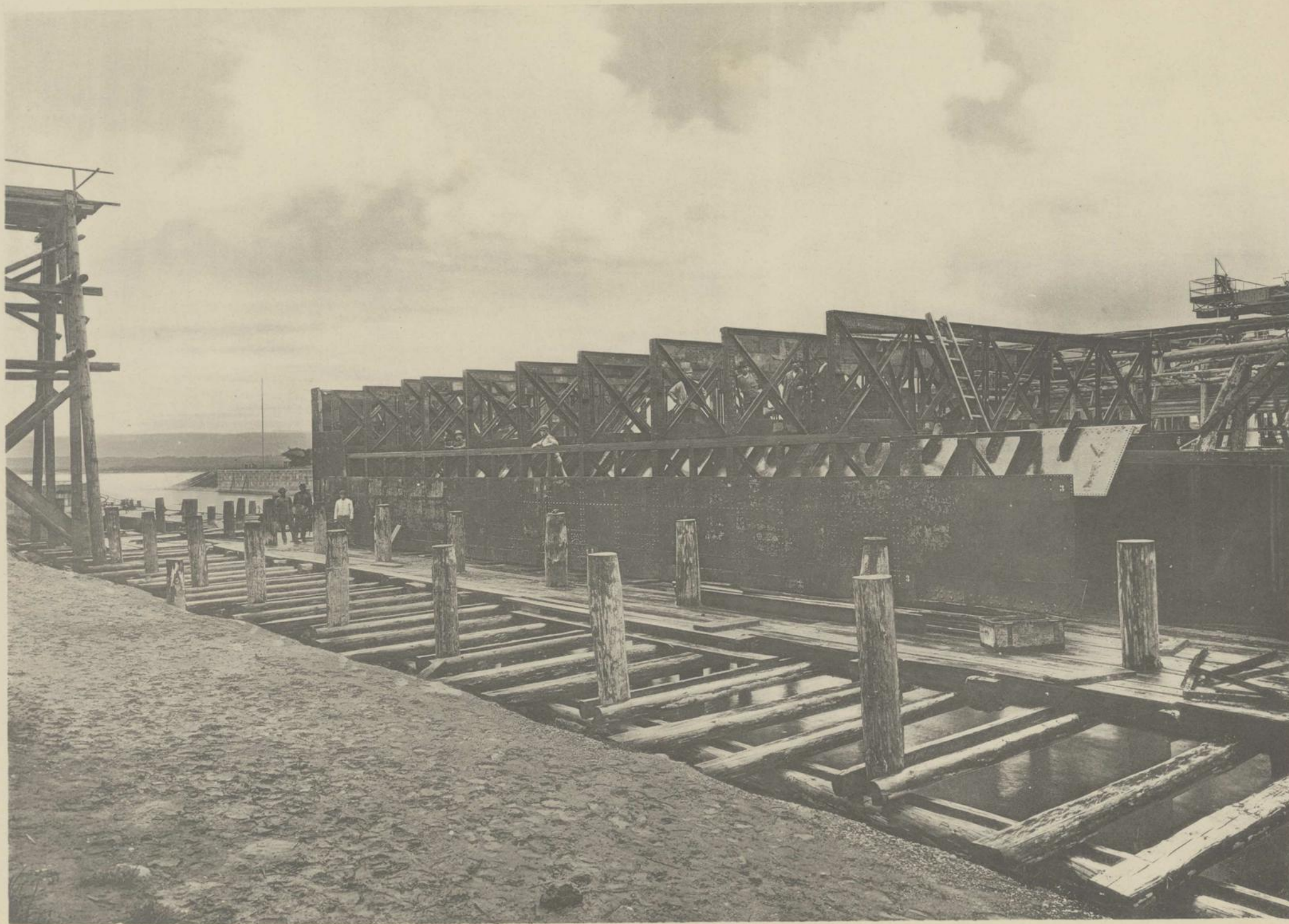
19. Juni 1895.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Versenkung des linksseitigen Wehr-Widerlagers.  
Stand der Caissonschneide 21.93 m unter Nullwasserspiegel.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



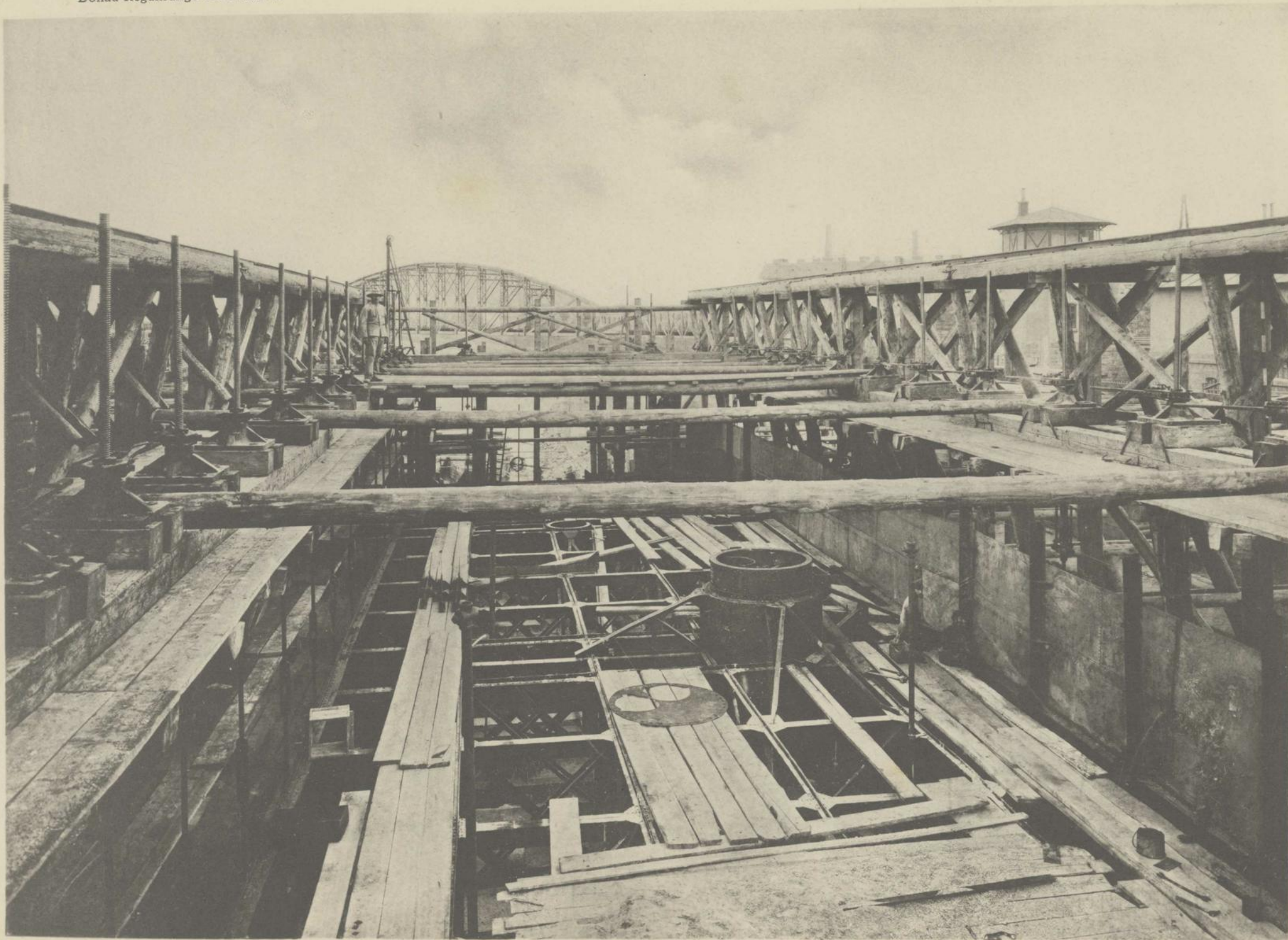
13. Juli 1895.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Bau des Caissons für das rechtsseitige Wehr-Widerlager.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulirungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



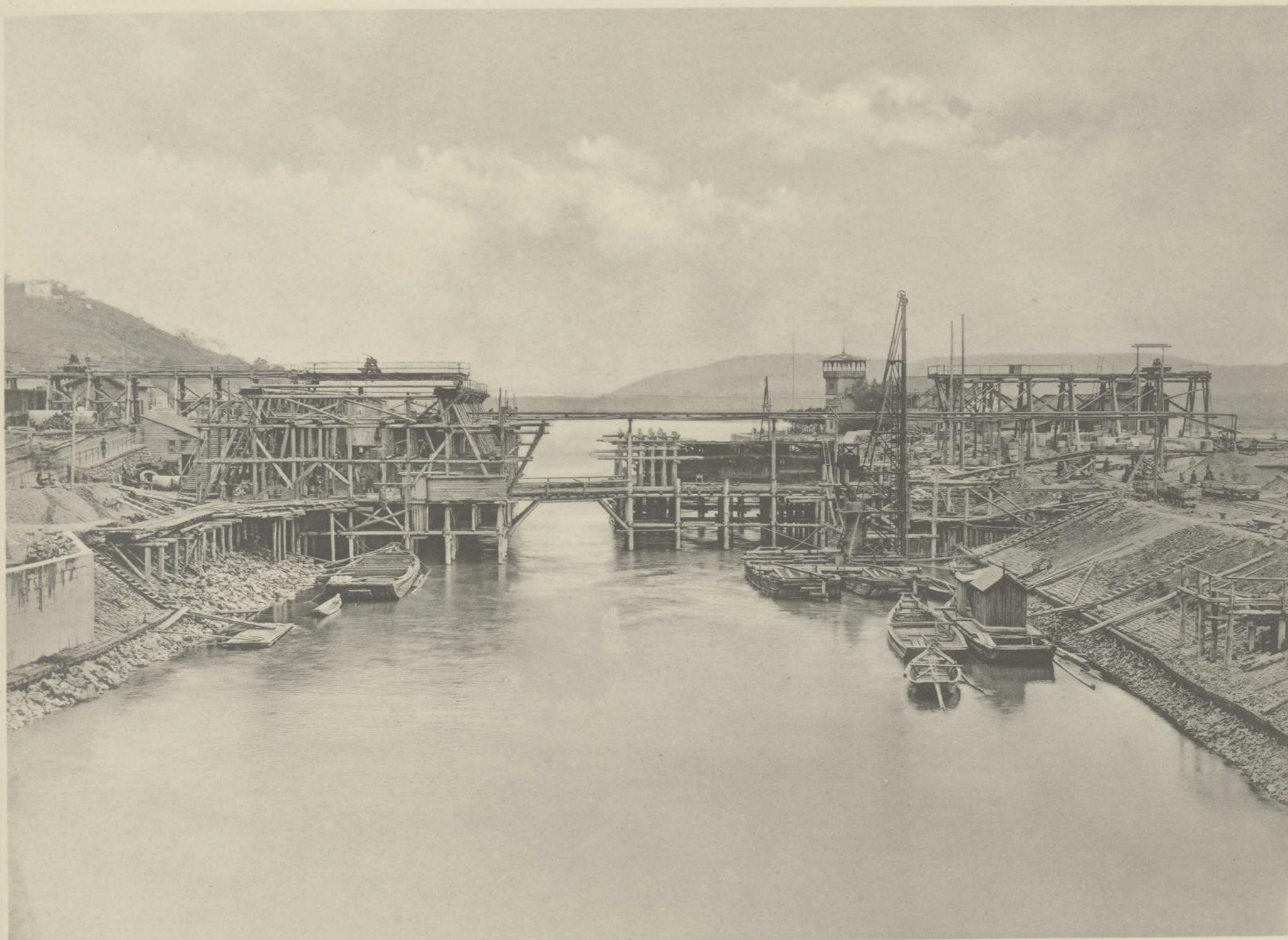
Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

30. September 1895.

Der Caisson des rechtsseitigen Wehr-Widerlagers während seiner Senkung zur Stromsohle mittelst Schraubenwinden.  
Stand der Schneide 0.05 m über Nullwasserspiegel.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



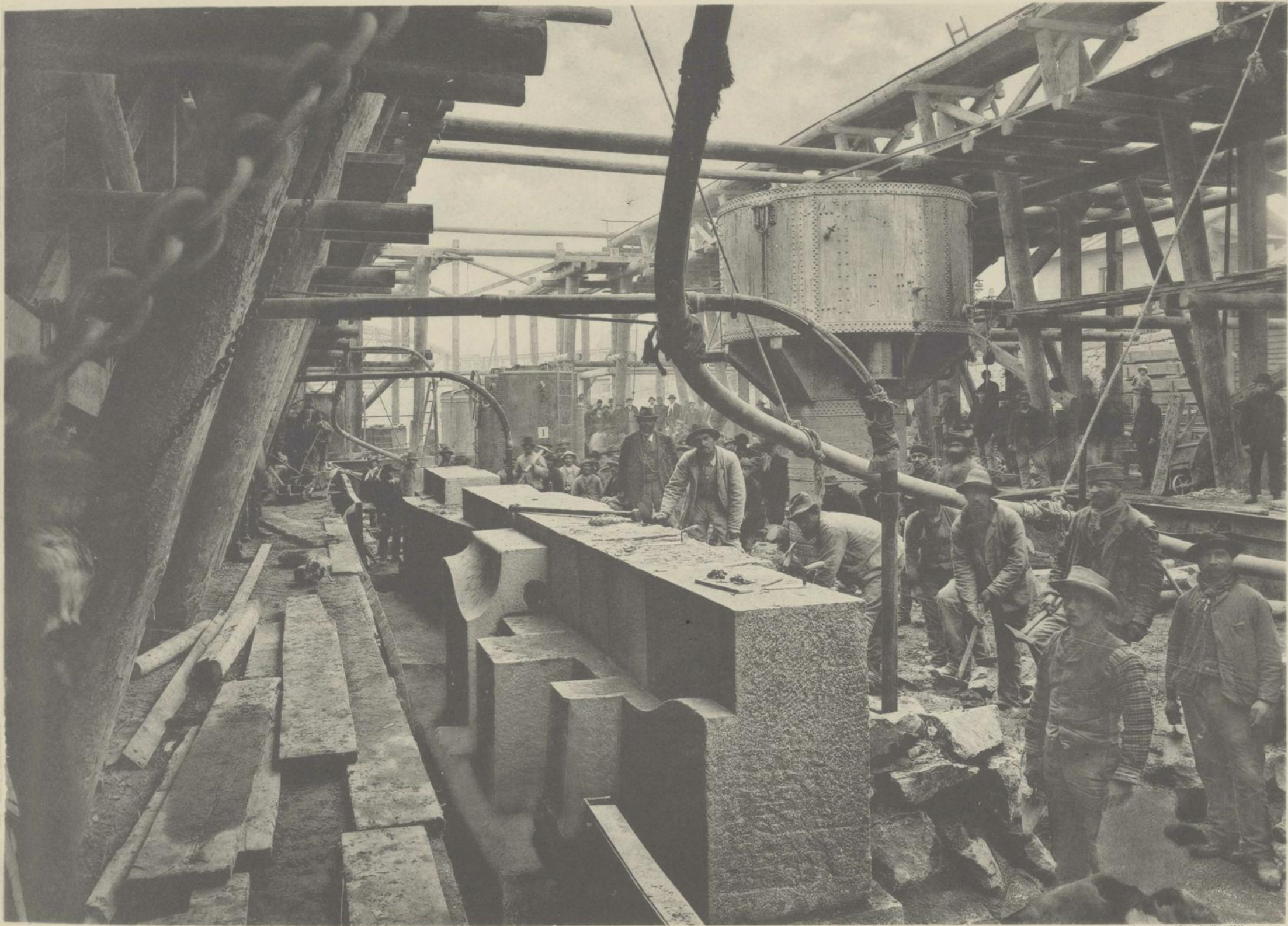
28. October 1895. — Standpunkt 160 m unterhalb der Wehrachse.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Pneumatische Senkung des rechtsseitigen Wehr-Widerlagers. — Schneide 5.88 m unter Nullwasserspiegel.  
Montirung des linken Wehrsohlen-Caissons auf pilotirtem Gerüst-Plateau 3.80 m über Nullwasser.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

22. November 1895.

Versetzen der Anschlussquader zur Wehrkrone in das Mauerwerk des Caissons während der pneumatischen Senkung des rechtsseitigen Wehr-Widerlagers. — Stand der Schneide 12.90 m unter Nullwasserspiegel.



Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

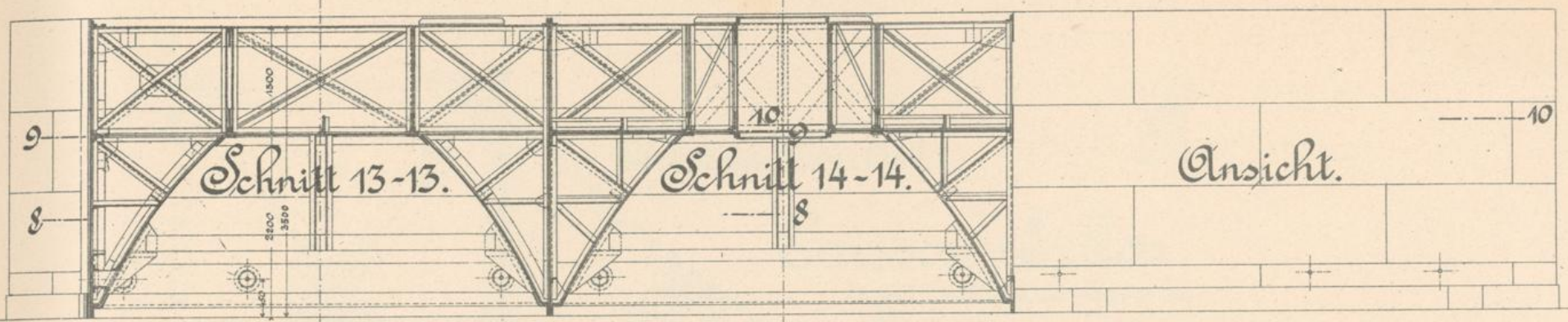
Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



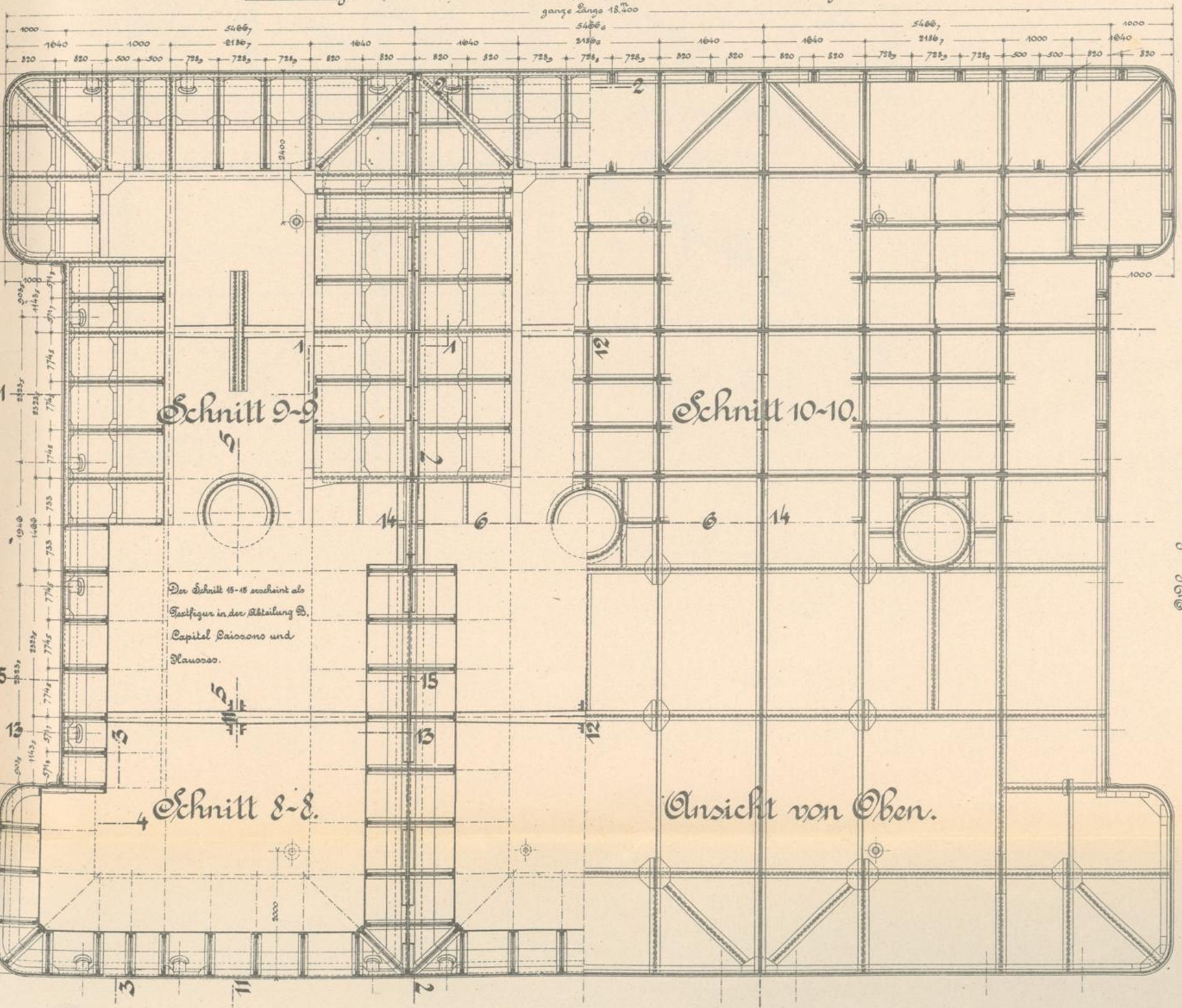
7. Dezember 1895. — Standpunkt 100 m oberhalb der Wehraxe.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Pneumatische Senkung des rechtsseitigen Wehr-Widerlagers. — Schneide 17.43 m unter Nullwasserspiegel.  
Senkung des linken Wehrsohlen-Caissons mittelst Schraubenwinden. — Stand der Schneide 3.10 m über Nullwasser.



Bemerkung: Die Details zu diesem Hauptplan befinden sich auf den nachfolgenden Blättern.



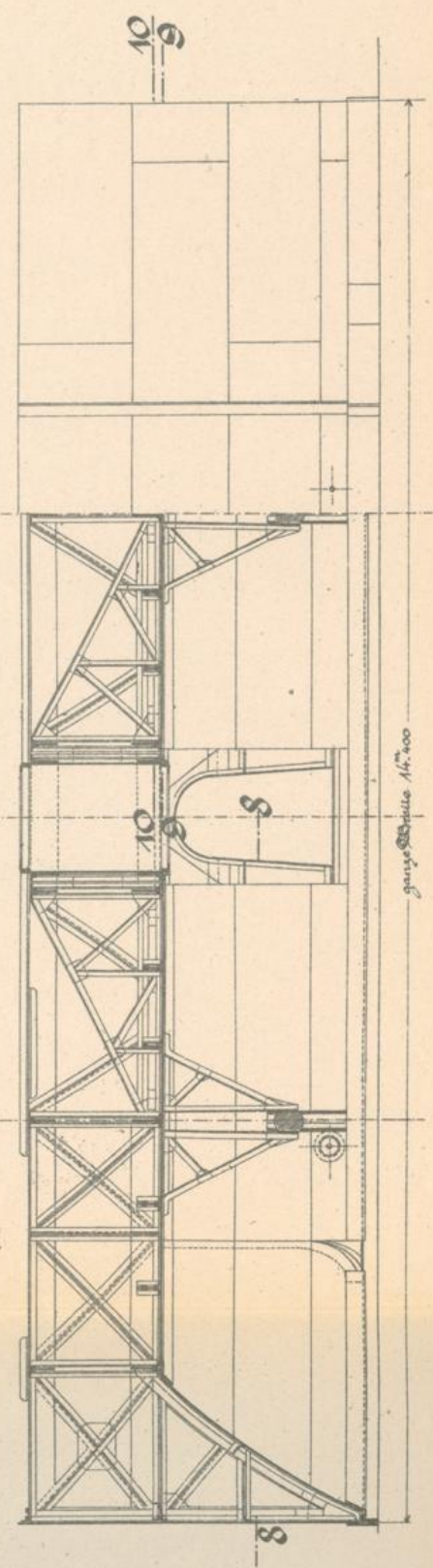
# Caisson der Wehr-Sohle

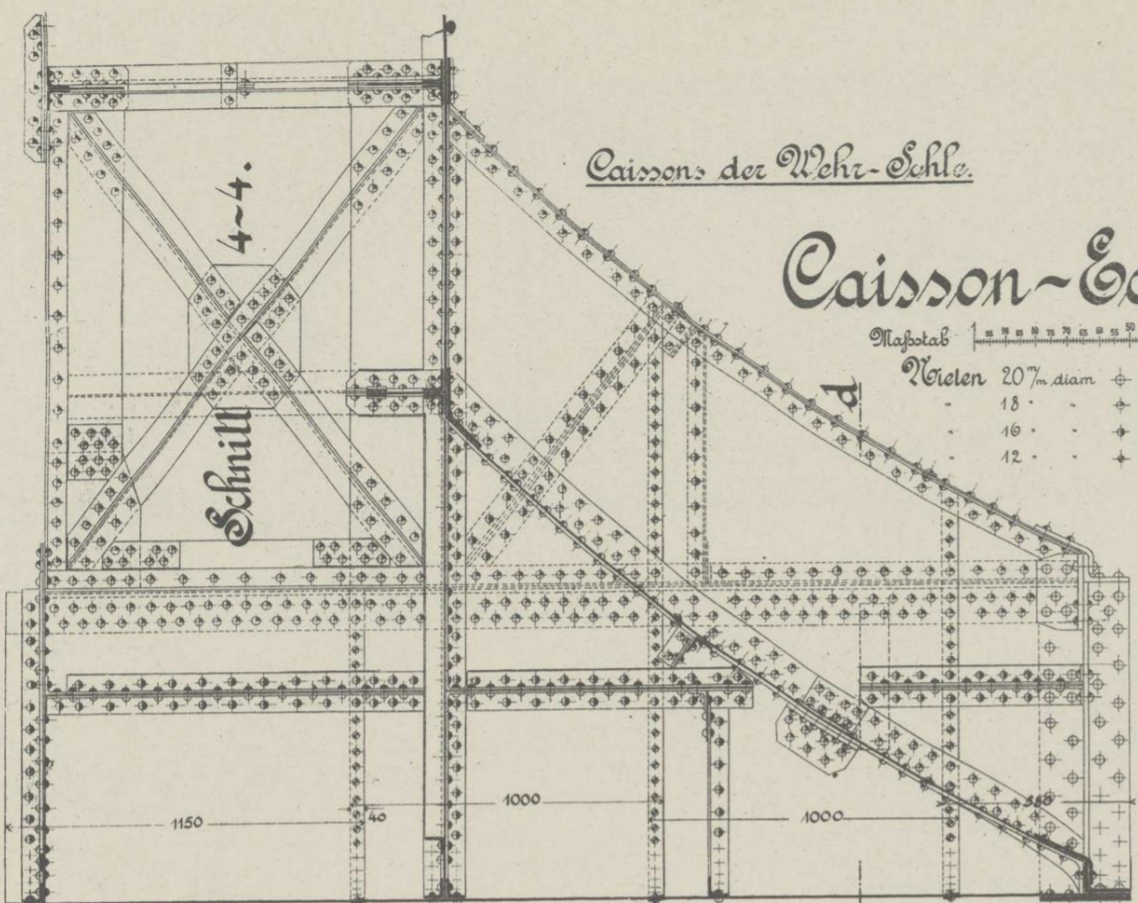
Maßstab.

Ansicht.

Schnitt 12-12.

Schnitt 11-11.

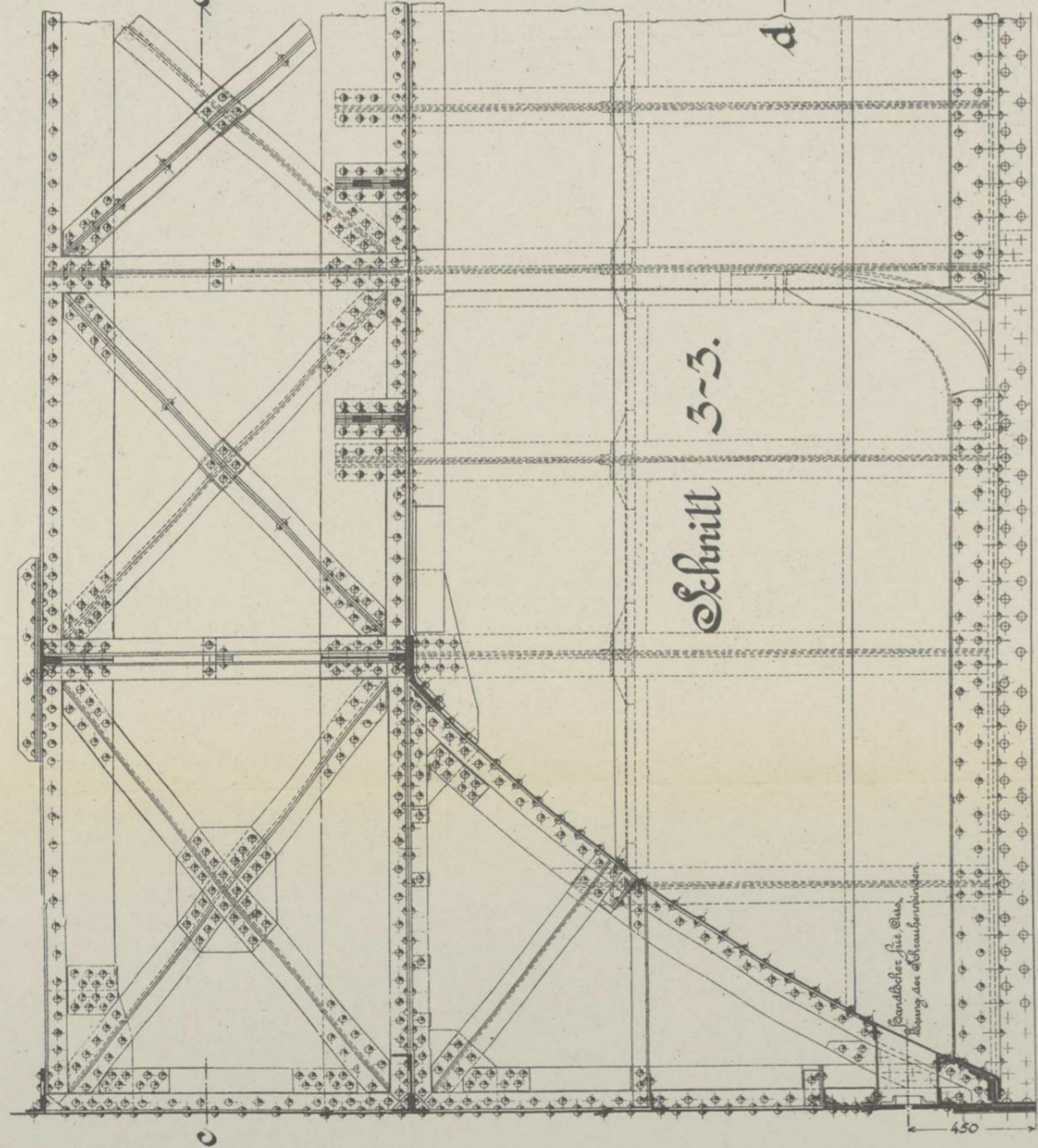




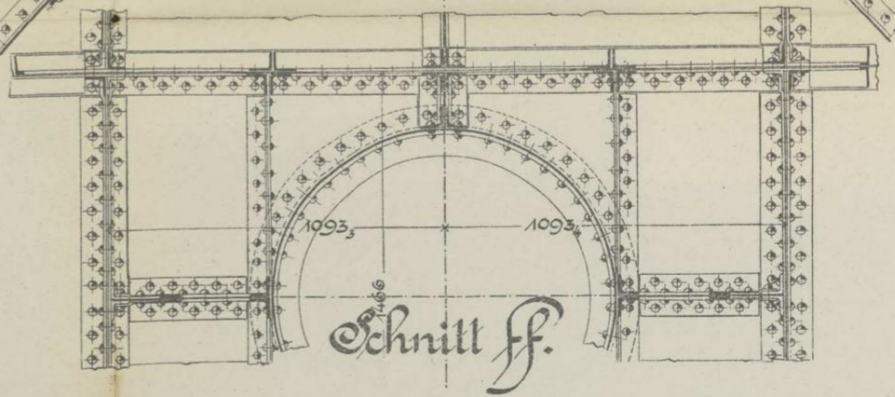
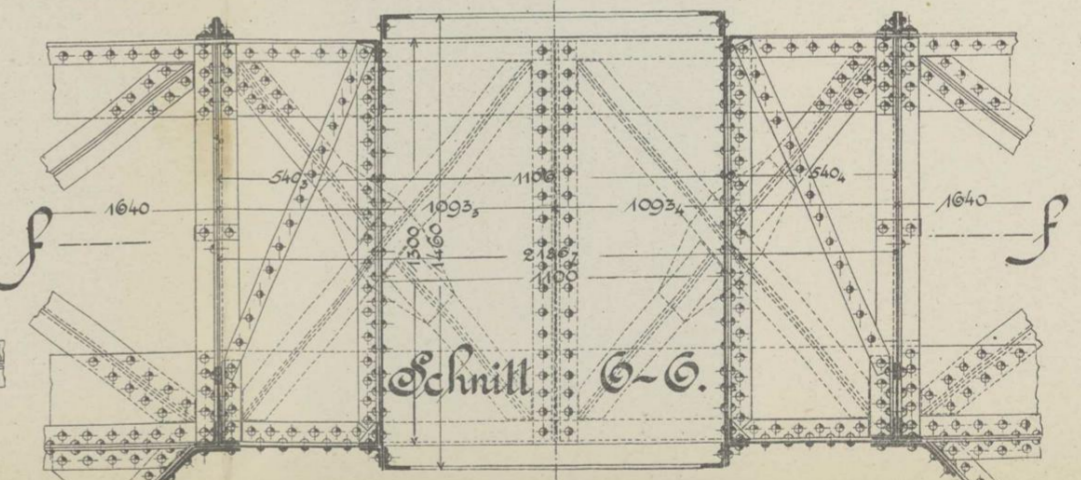
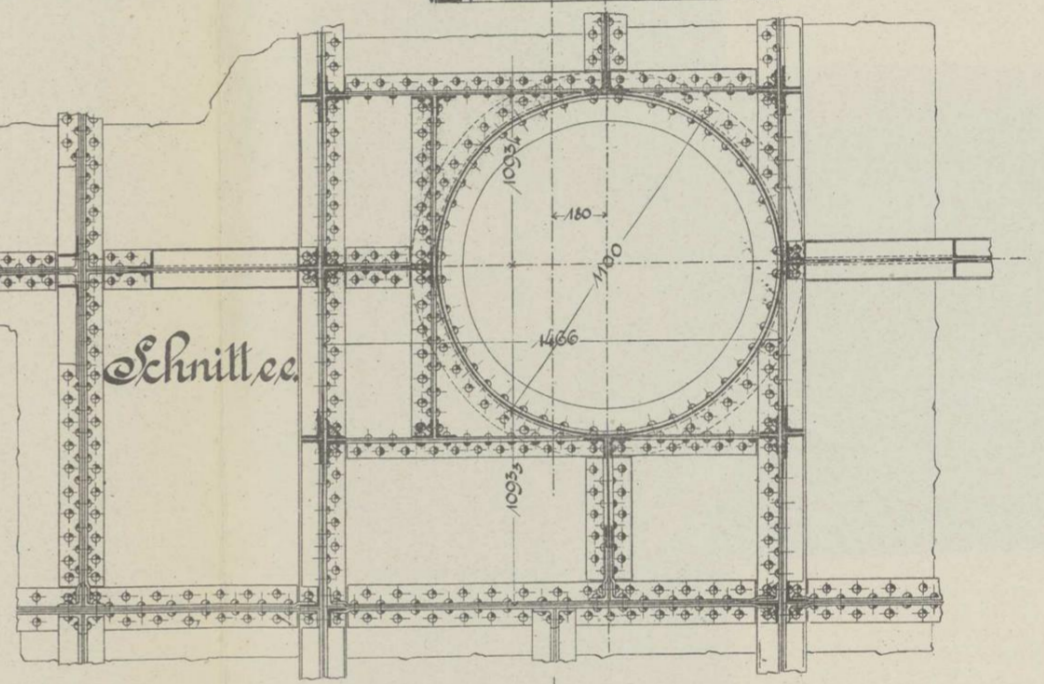
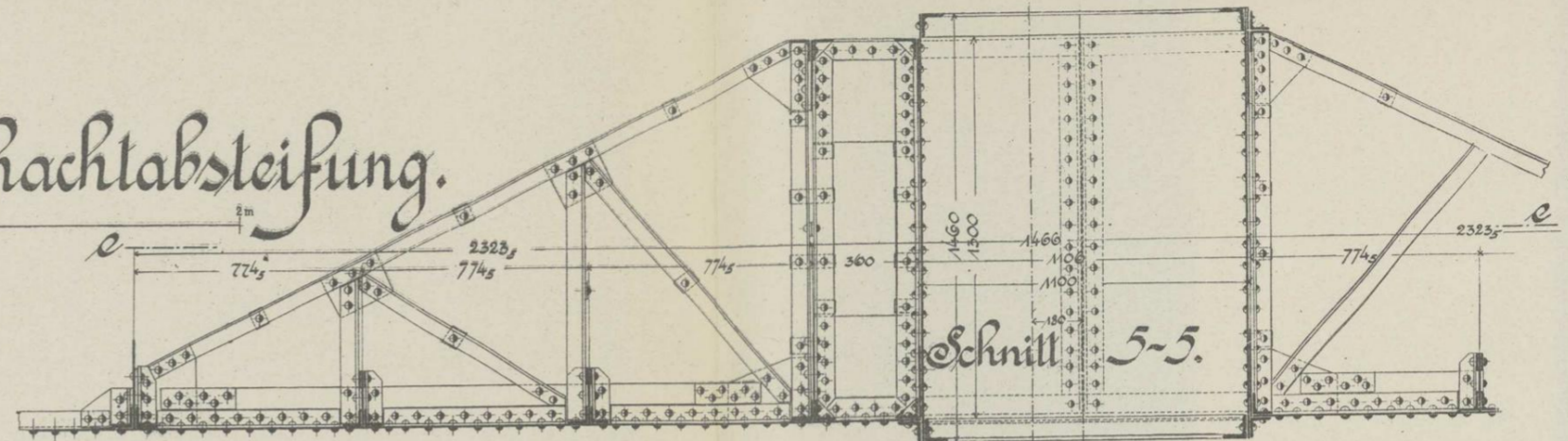
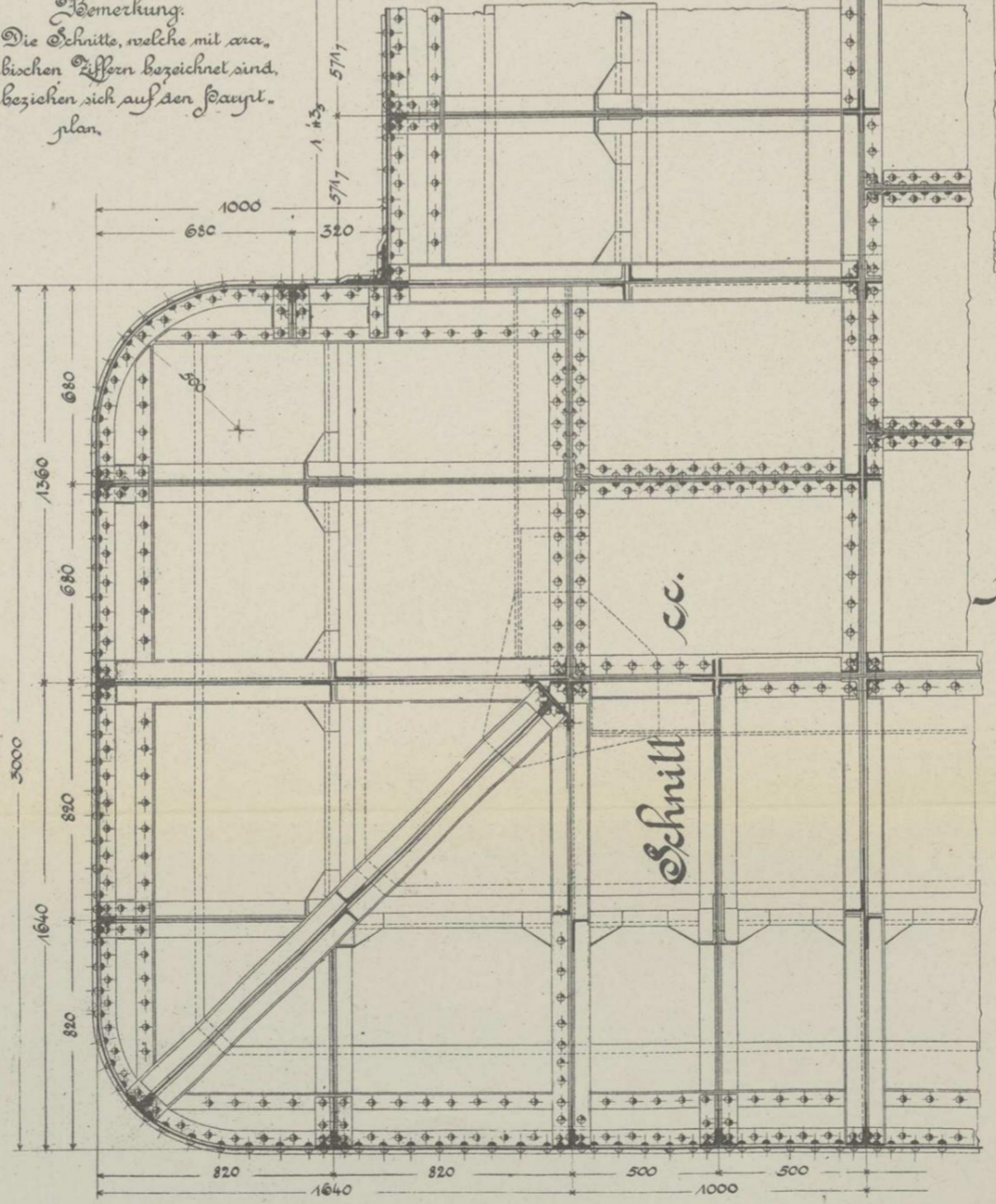
Caissons der Wehr-Schle.

# Details der Caisson-Ecken und der Schachtabsteifung.

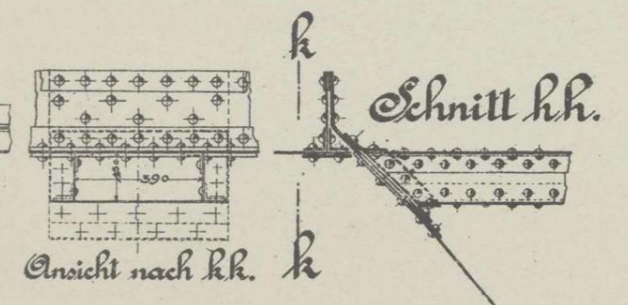
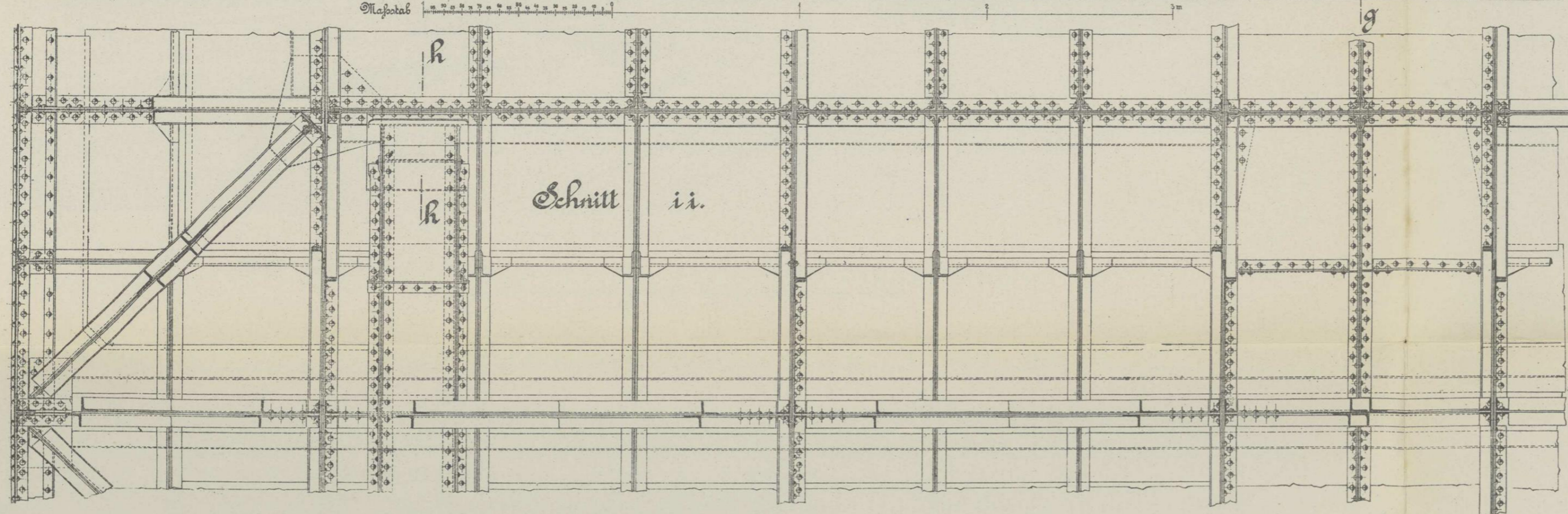
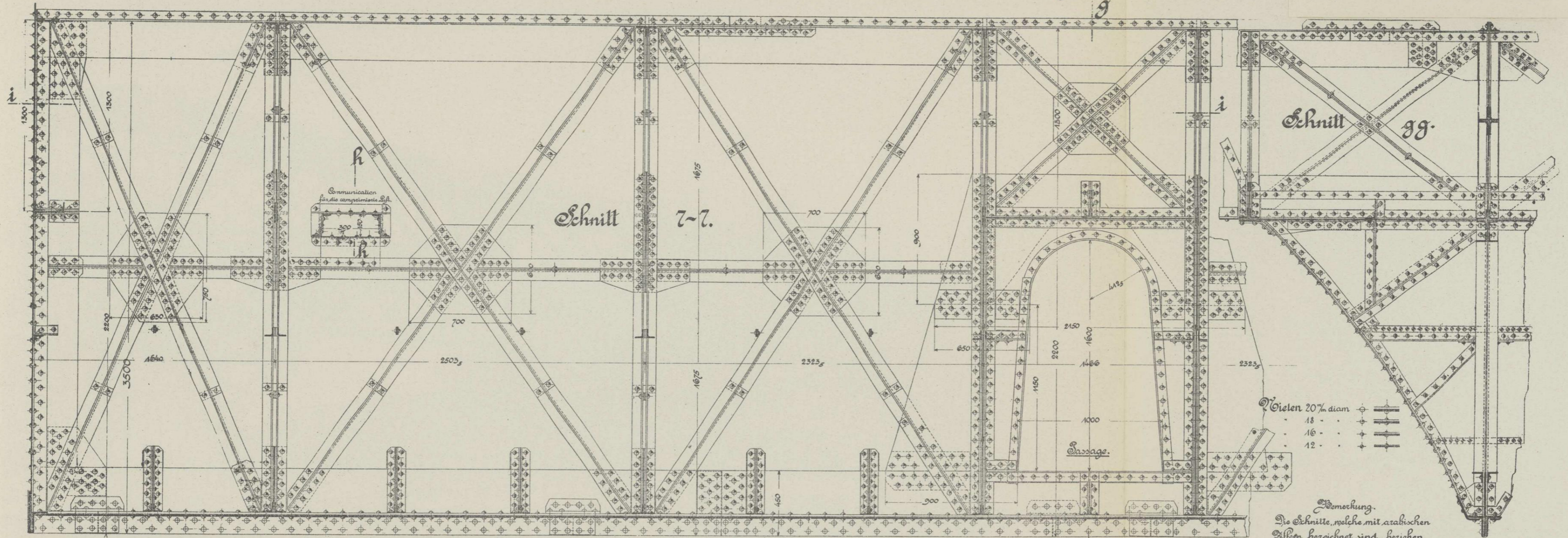
Maßstab  
 Niete 20 mm diam  
 18  
 16  
 12



Bemerkung:  
 Die Schnitte, welche mit a-a, b-b, c-c, d-d bezeichnet sind, beziehen sich auf den Hauptplan.

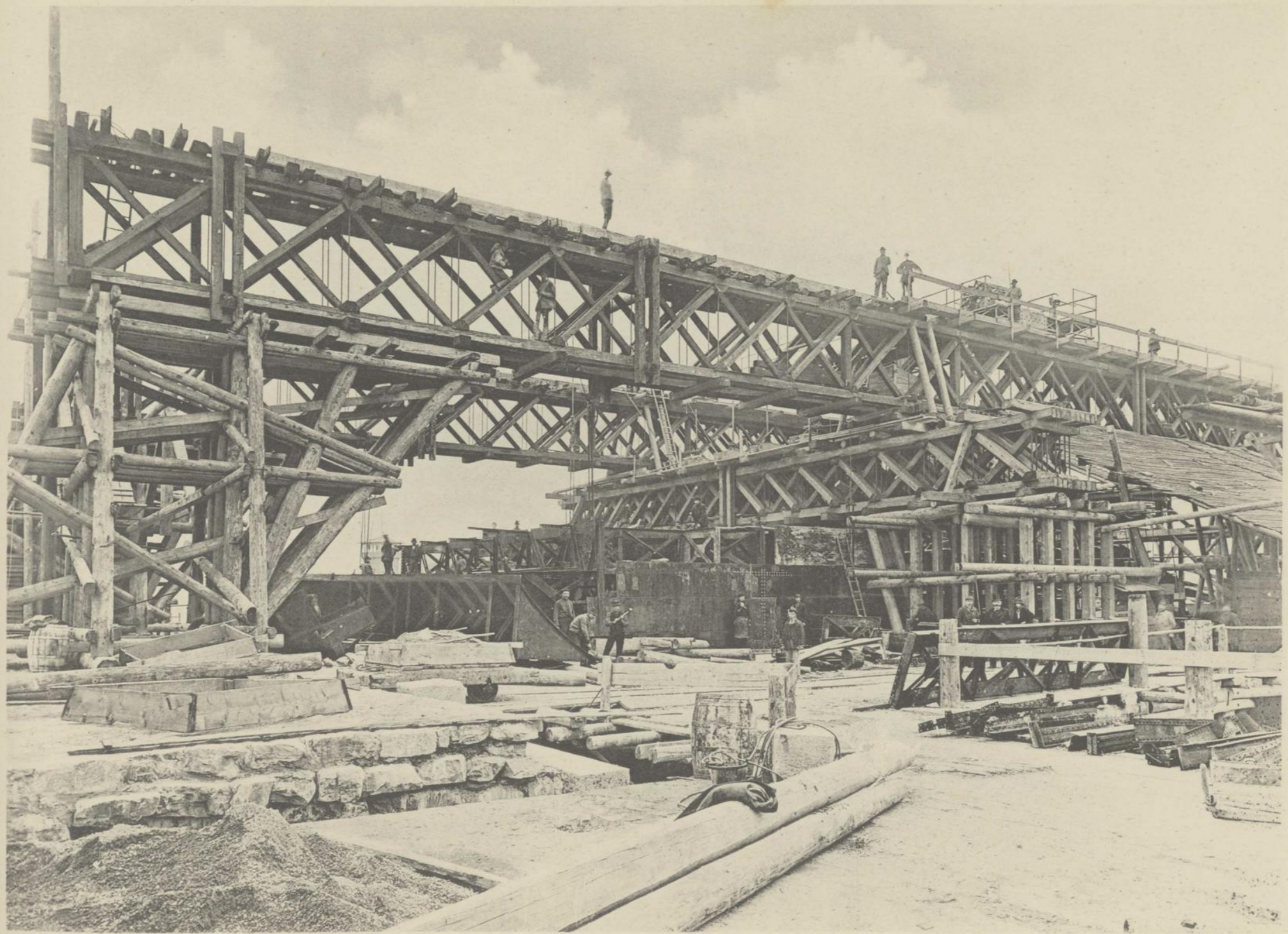






Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

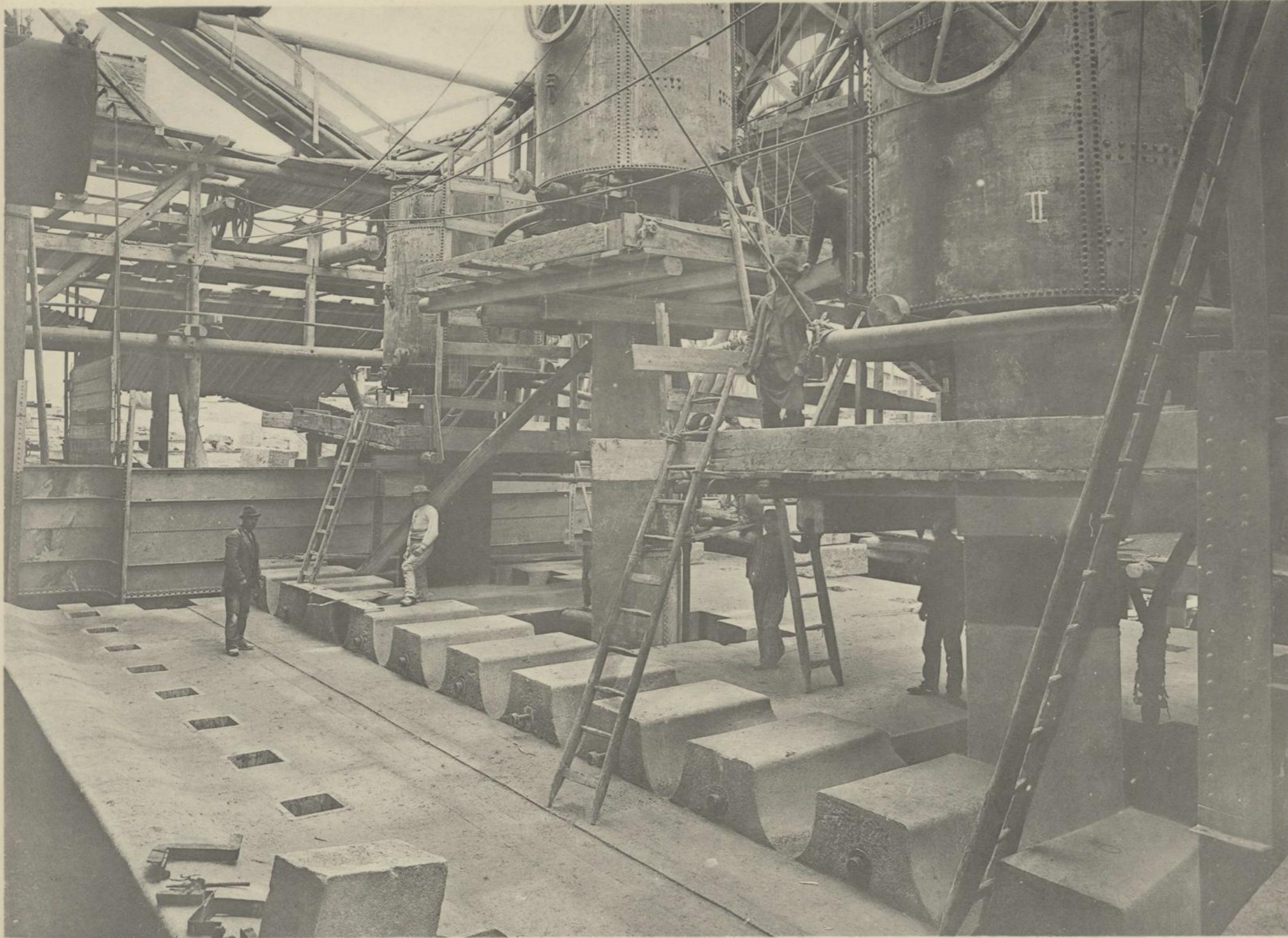
Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



4. März 1896.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Montirung des rechten Wehrsohlen-Caissons auf pilotirtem Gerüst-Plateau 3.80 m über Nullwasser.  
Bau des Senkungs-Gerüsts bestehend aus einem System Howe'scher Träger.



6. März 1896.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Versetzen der Wehrkrone beim linksseitigen Sohlen-Caisson während der pneumatischen Senkung. —  
Stand der Schneide 18.20 m unter Nullwasserspiegel.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulirungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



7. Mai 1896. — Standpunkt 100 m unterhalb der Wehraxe.

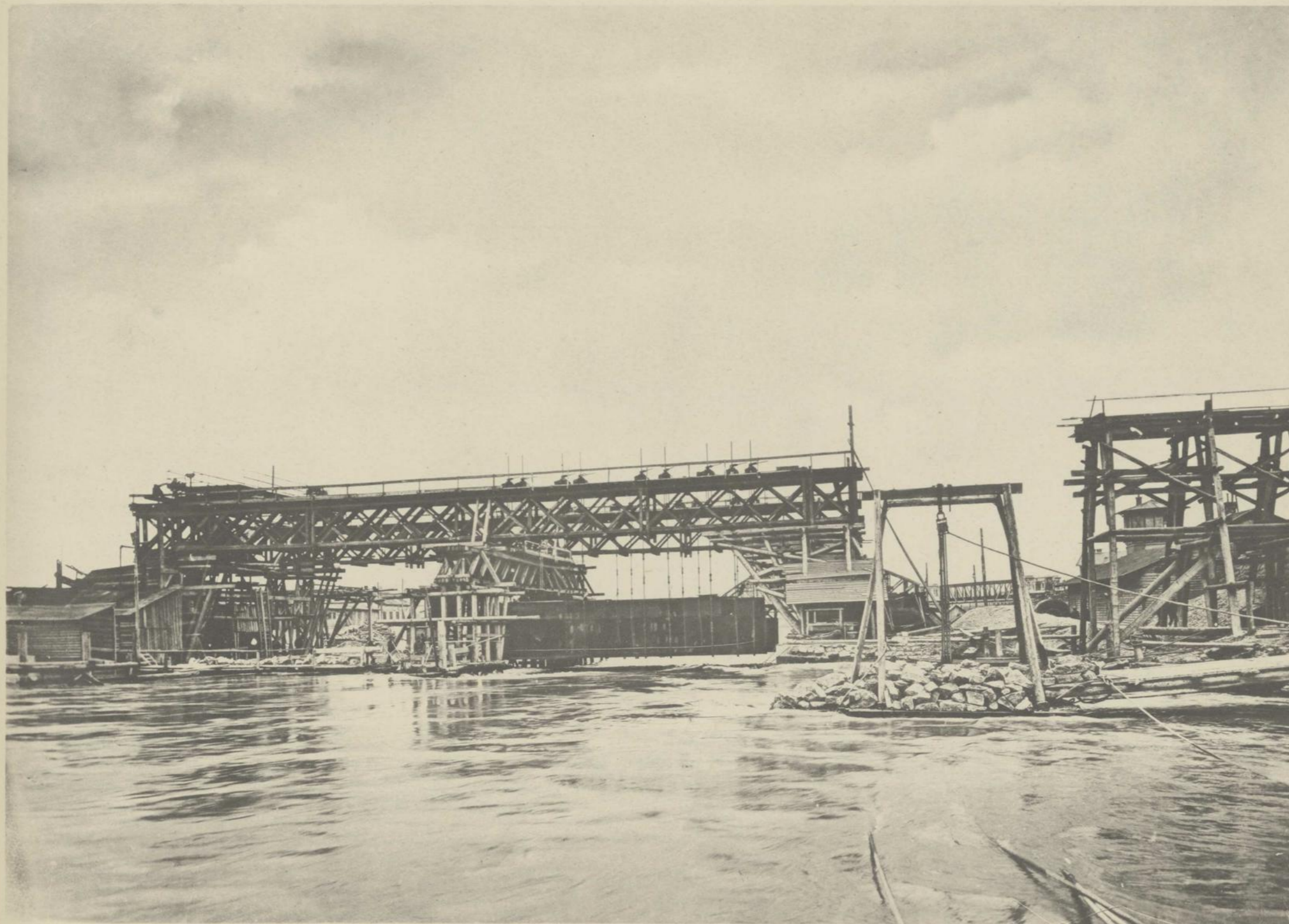
Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Hochwasser; Wasserstand oberhalb des linksseitigen Sohlen-Caissons 3.45 m, unterhalb desselben 2.27 m über Nullwasserspiegel. — Somit Depression des Wasserspiegels am linksseitigen Sohlen-Caisson 1.18 m.



Bauführende Behörde:  
Donau-Regulirungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



7. Mai 1896. — Standpunkt 100 m oberhalb der Wehraxe.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Hochwasser; Pegellesung oberhalb des Sperrschiffes 3.40 m, unterhalb desselben 3.22 m über Nullwasserspiegel. —  
Aufstau oberhalb des linksseitigen Sohlen-Caissons 3.45 m über Nullwasser.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



23. Juni 1896.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Lösung der Verbindung zwischen den mobilen und festen Hausses beim linksseitigen Caisson der Wehrsohle durch Taucher.  
Wasserspiegel: Oberhalb des Caissons 2.45 m, innerhalb der Hausses 2.10 m, unterhalb des Caissons 1.76 m über Nullwasser.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



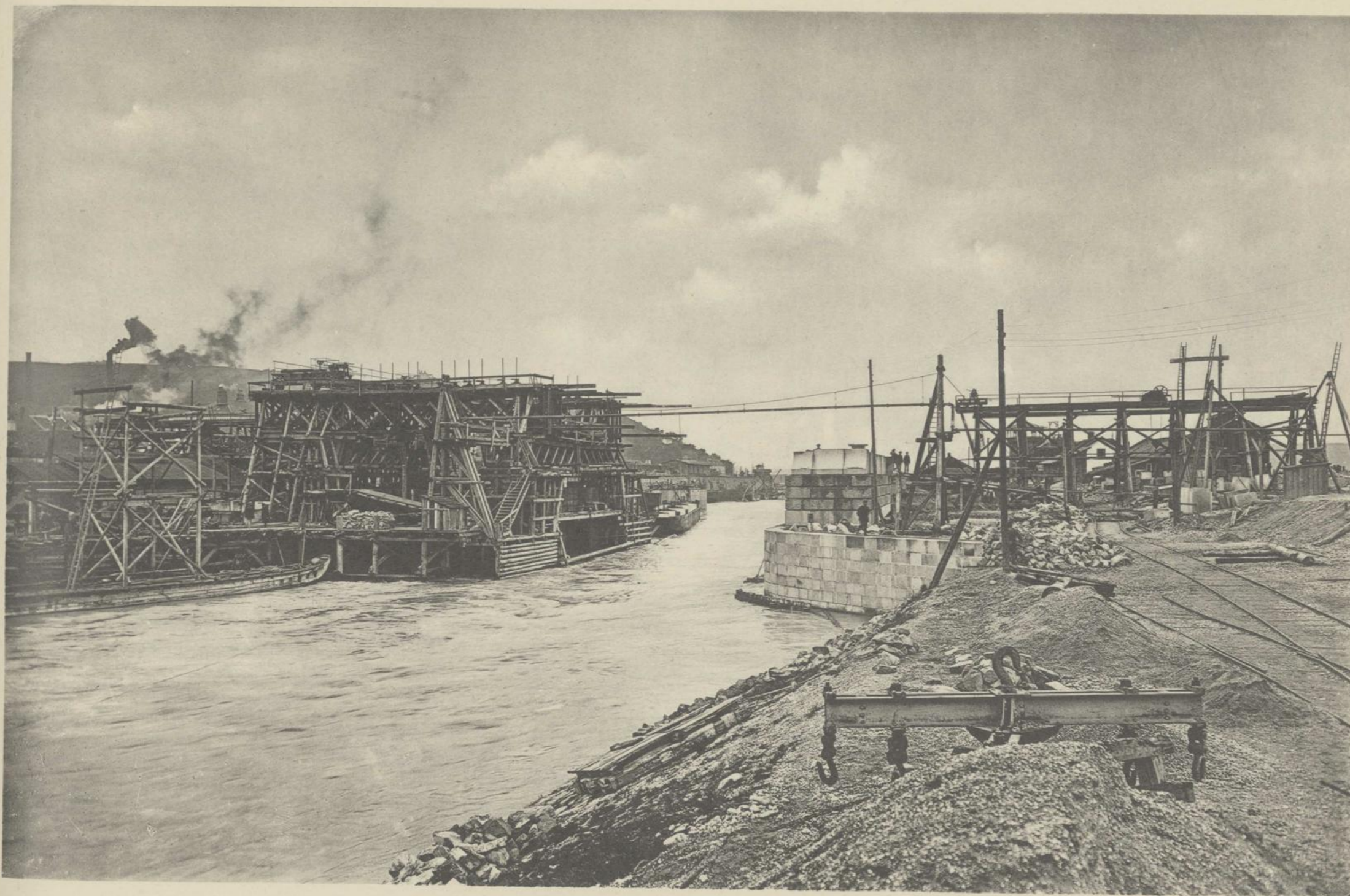
17. August 1896. — Standpunkt 100 m oberhalb des Wehrs.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Der rechtsseitige Sohlen-Caisson des Wehrs während des Hochwassers bei der Pegel-Lesung 3.52 m über Null.  
Sicherung des Senkungs-Gerüsts durch Einwurf von Bruchsteinen. — Caissonschnede 2.10 m über Nullwasserspiegel.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

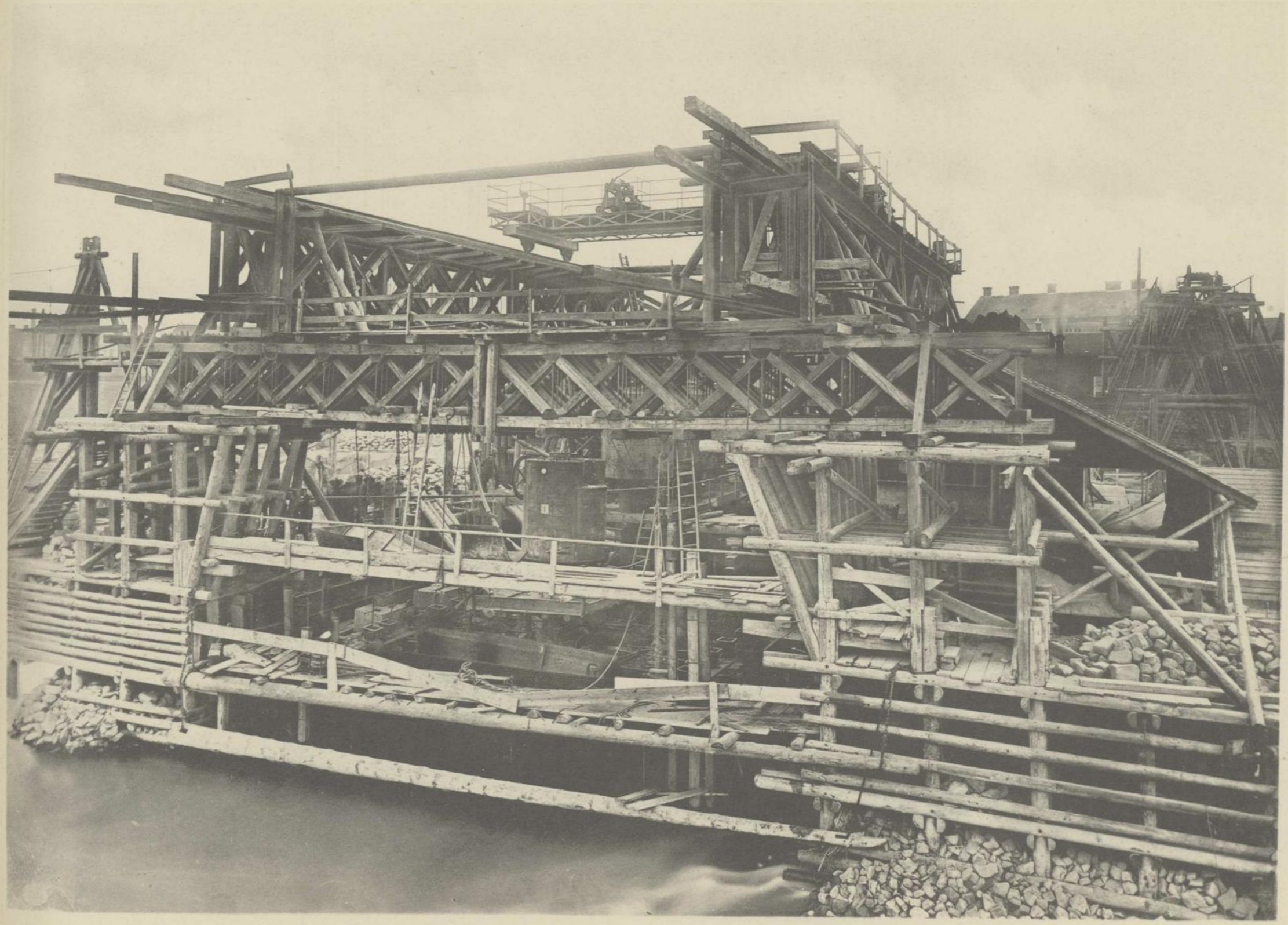
Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer



26. September 1896.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Der rechtsseitige Sohlen-Caisson des Wehrs während der Senkung zur Stromsohle.  
Stand der Schneide 1,99 m unter Nullwasserspiegel. — Pegel-Lesung 1,28 m über Null.



12. November 1896.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Pneumatische Senkung des rechtsseitigen Sohlen-Caissons beim Wehr.  
Stand der Schneide 13.20 m unter Nullwasserspiegel. — Pegel-Lesung 0.62 m unter Null.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



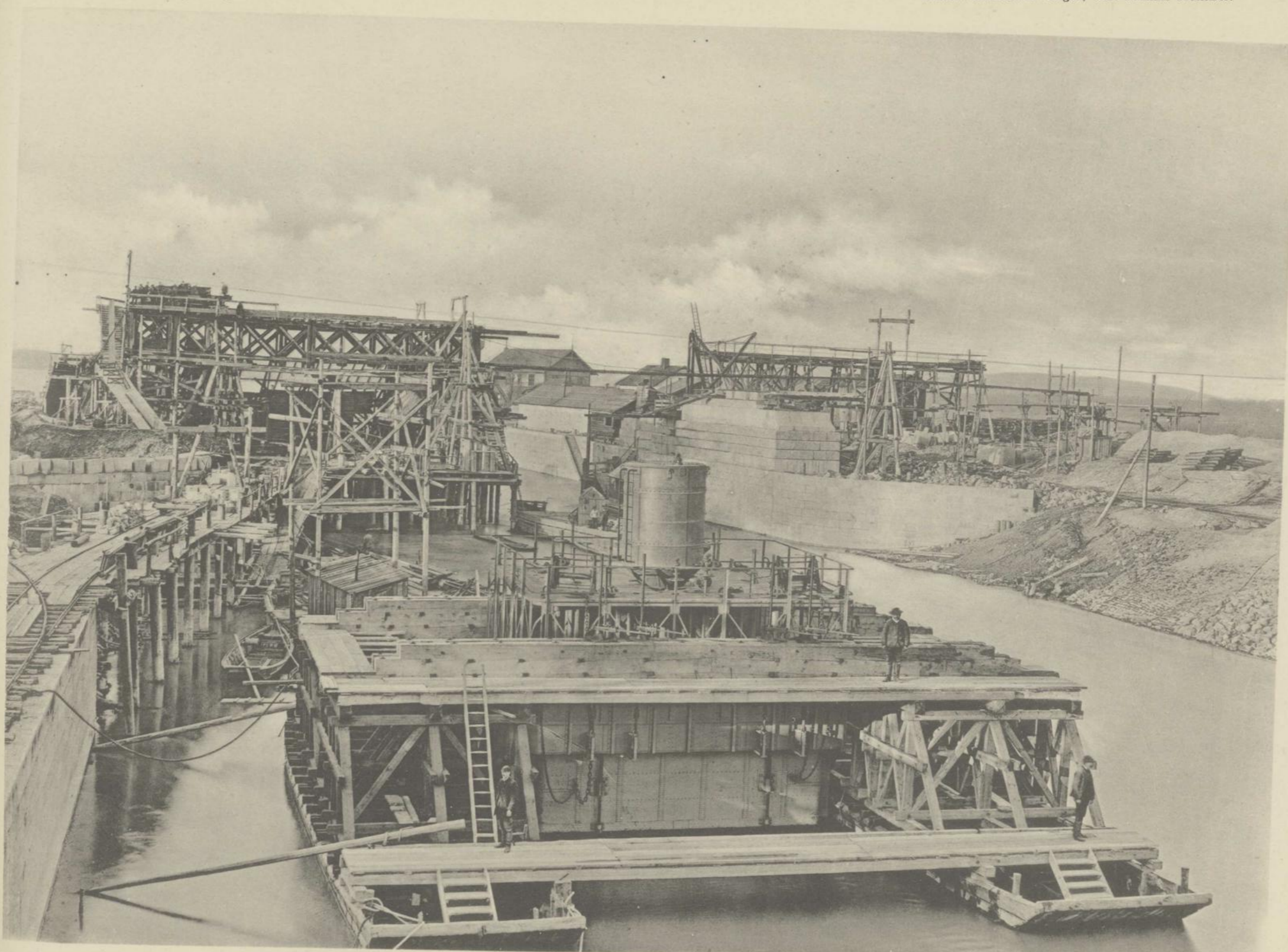
Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

29. Dezember 1896.

Die Lancirung der Taucherglocke vom Ufer in den Wiener Donau-Canal mit Hilfe des eigenen Schiffsgestütes.  
Wasserstand: 1.55 m unter Null.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



13. Februar 1897.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Die Taucherglocke in ihrem Schiffsgestelle hängend. — Eigengewicht 36 tons, Blei-Ballast 20 tons.  
Wasserstand 0.10 m über Null.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



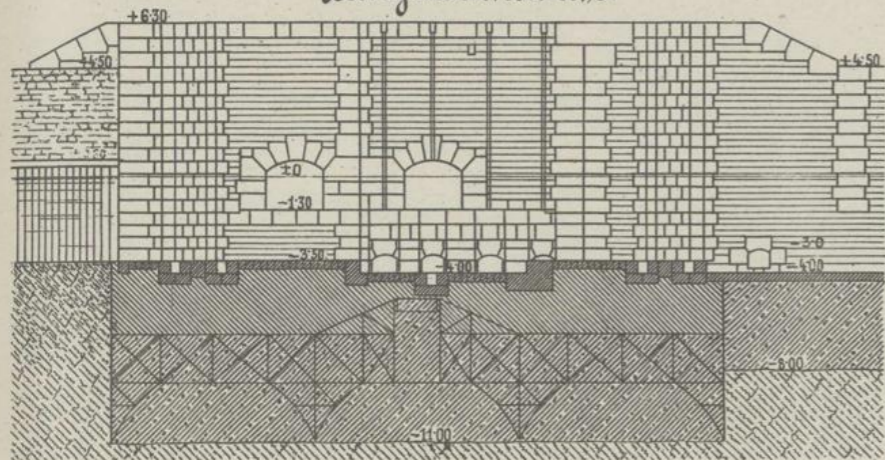
8. Juli 1897.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Aufbau des rechtseitigen Wehr-Widerlagers und Arbeitsstellung der Taucherglocke über der angrenzenden Caissonfuge.  
Wasserstand 0'93 m über Nullwasser.

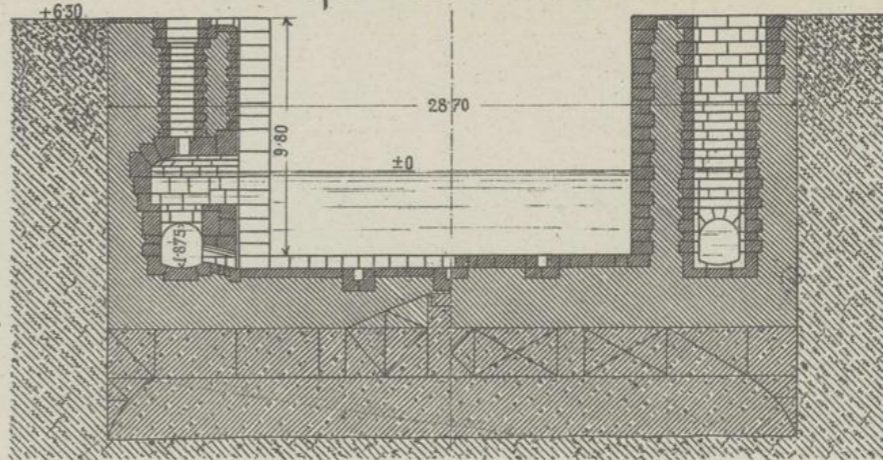


Längenschnitt a,b.

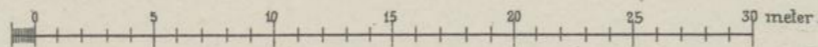


Oberhaupt  
der  
Kammerschleuse  
mit Anschluss an den  
Schleusen-Canal - Einlauf  
und die Schleusenammer.

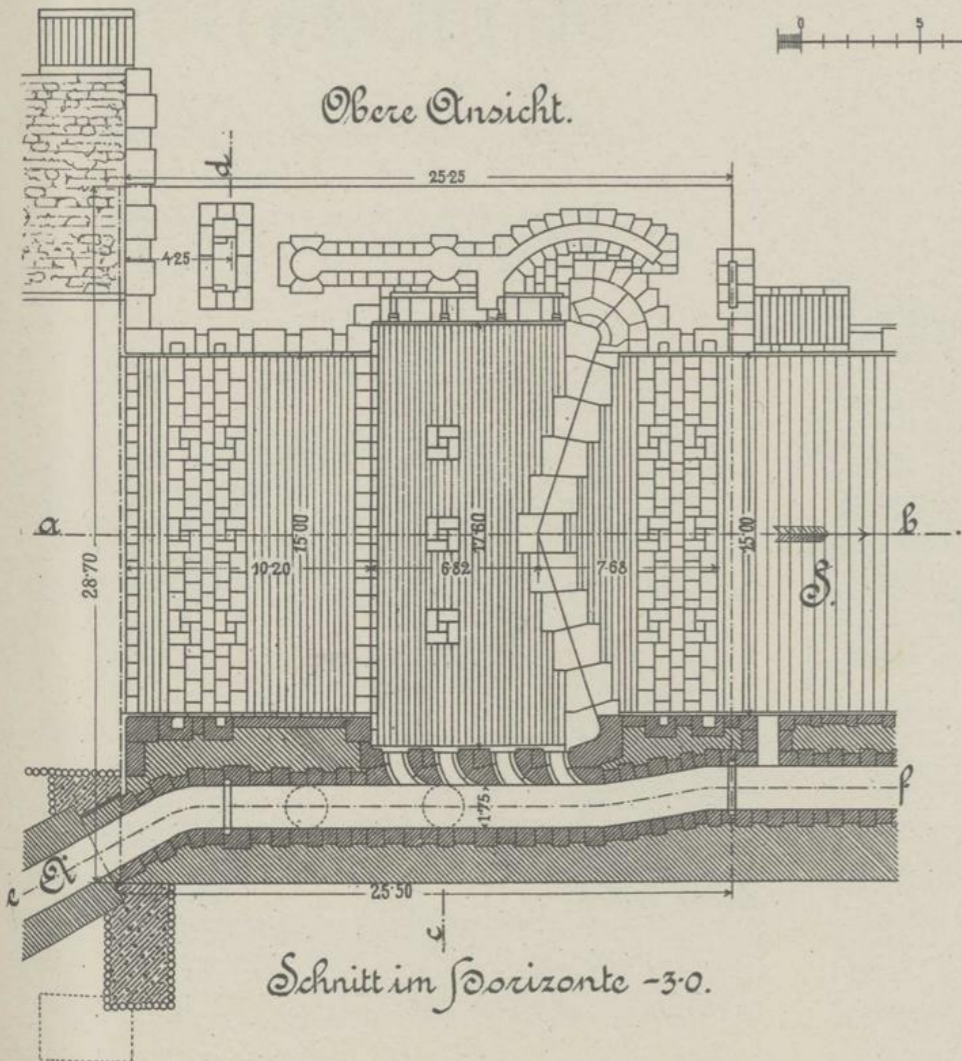
Querschnitt c,d.



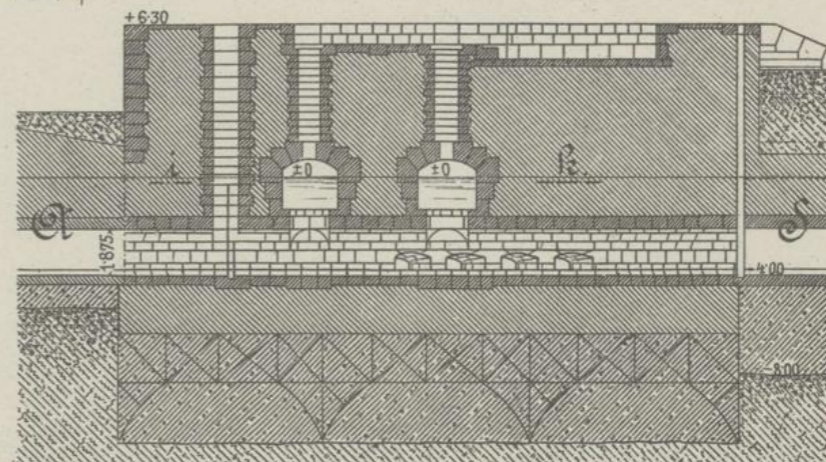
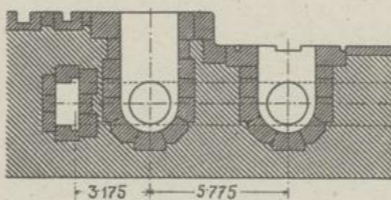
Masstab.



Obere Ansicht.



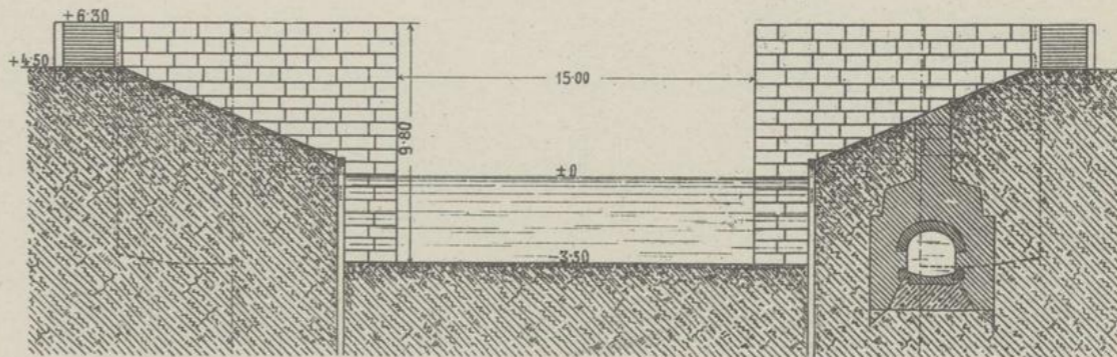
Horizontalschnitt i,k.



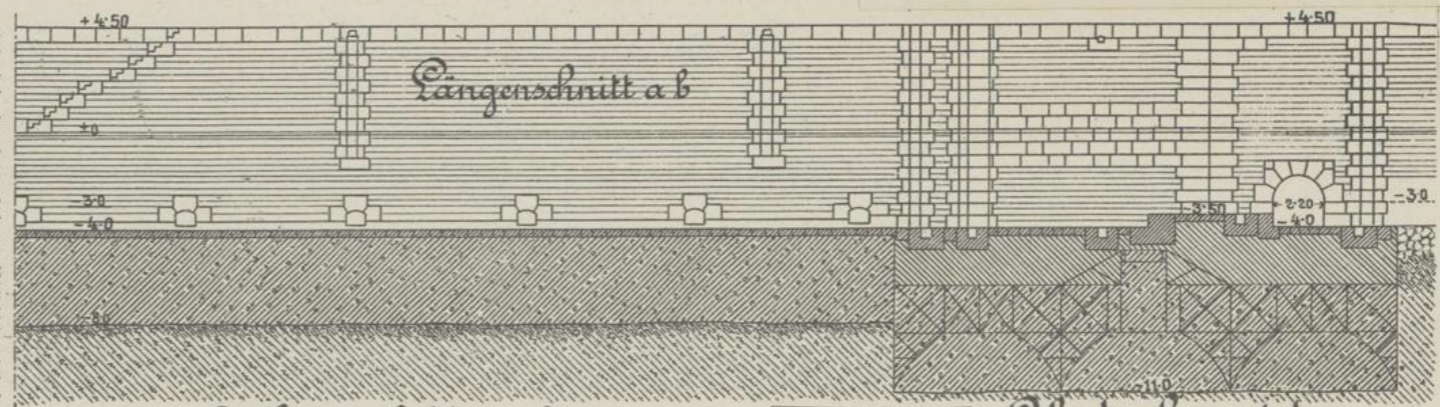
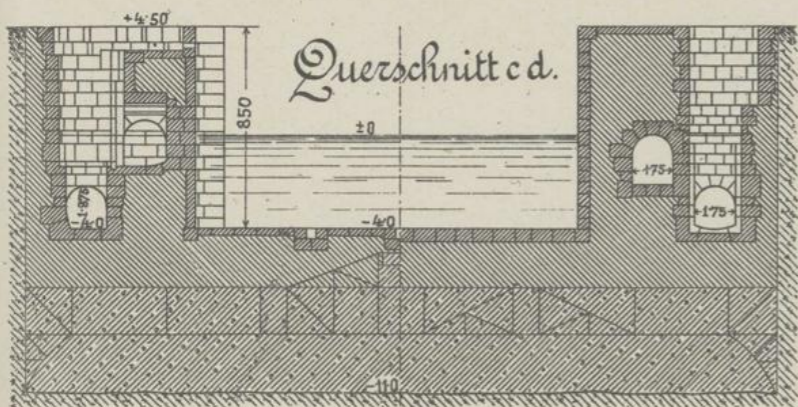
Schnitt e,f. in der Richtung des Umlaufcanales.

A. Aliments-Canal.  
S. Schleusenammer.

Stirn-Ansicht des Einlaufs.

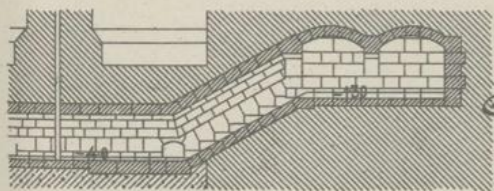
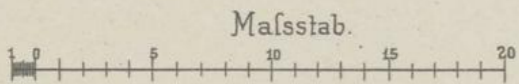


Schnitt im Horizonte -3.0.

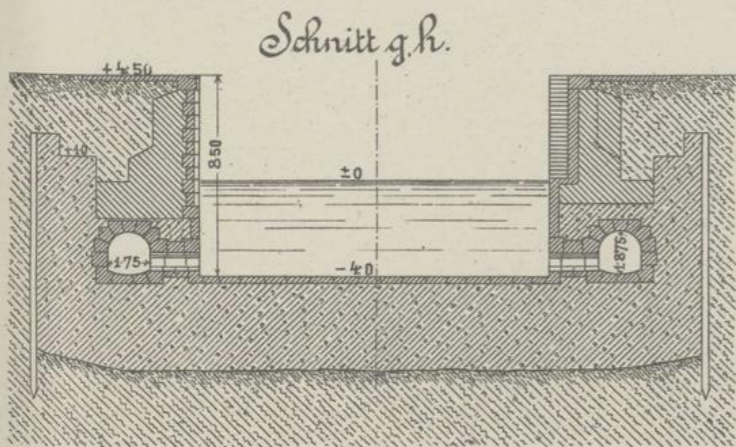


# Unterhaupt

der Hammerschleuse sammt  
Schleusenammer



Schnitt e f.

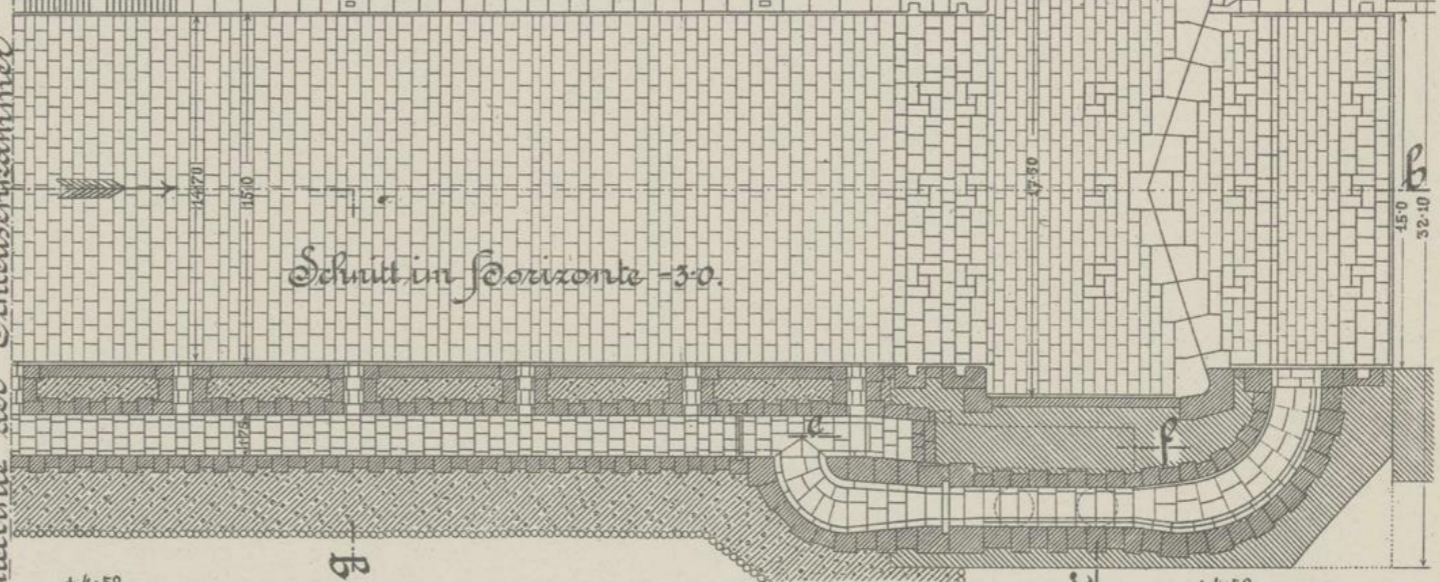


Schnitt g h.

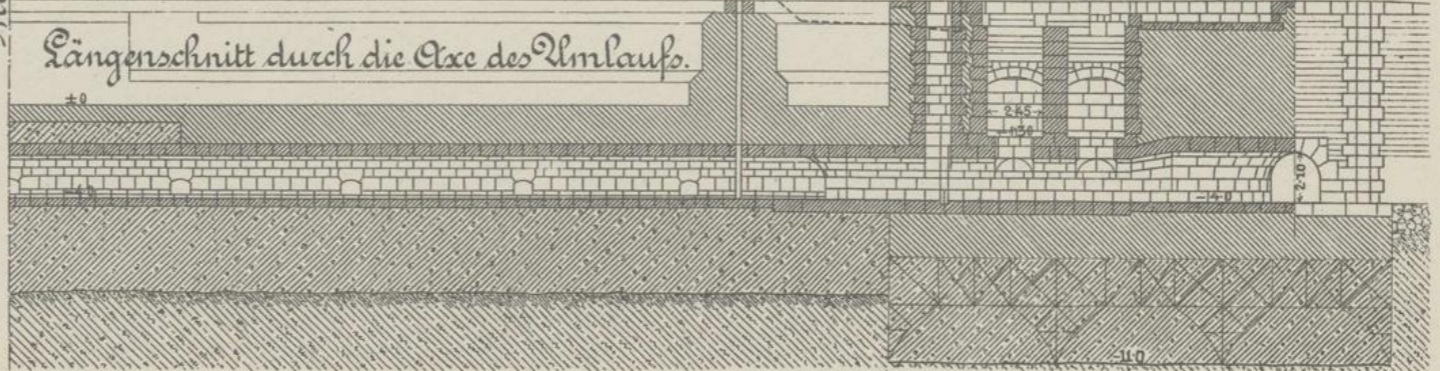
Säule der Schleusenammer Unterhaupt

Obere Ansicht.

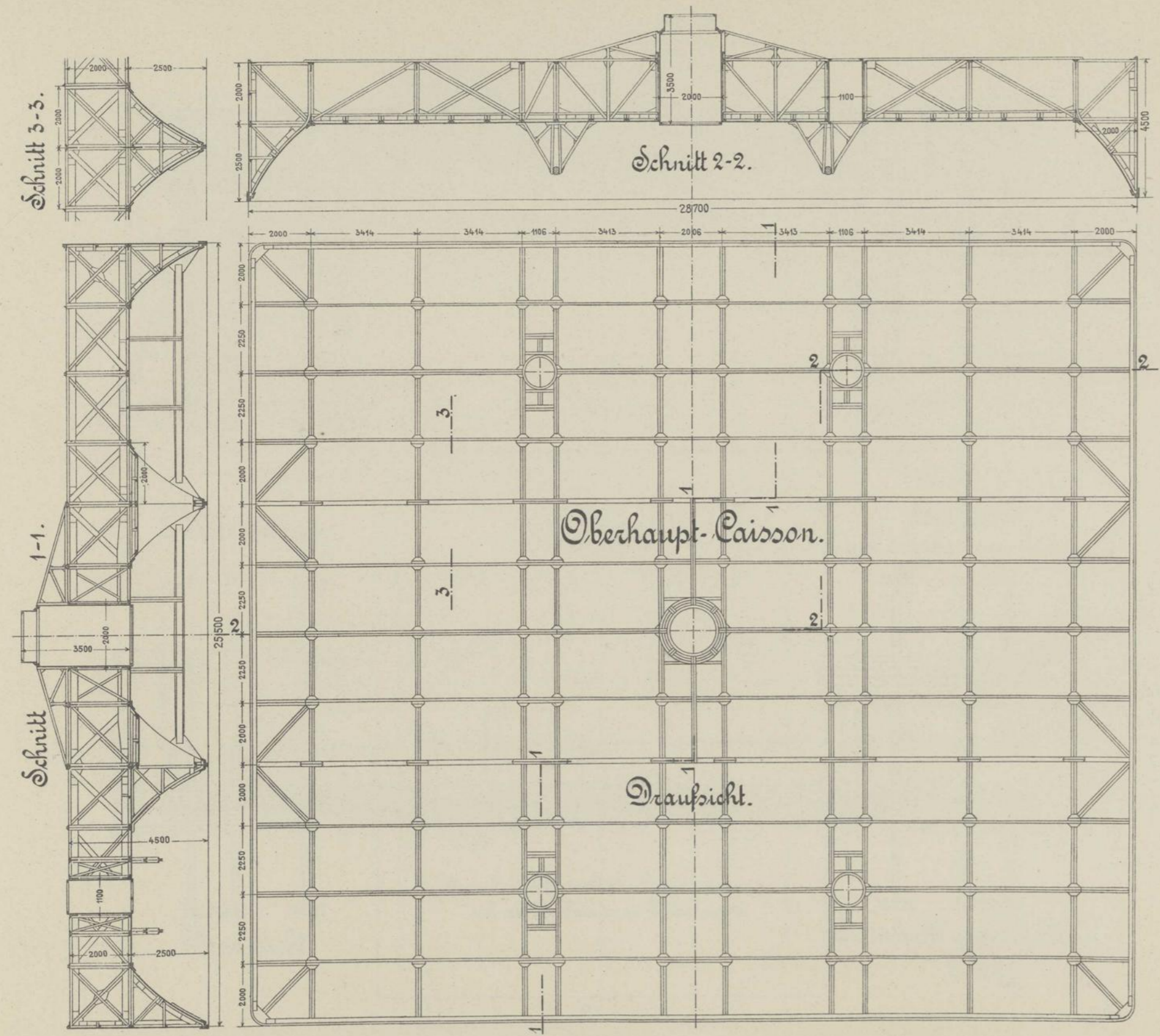
Mittellinie der Schleusenammer



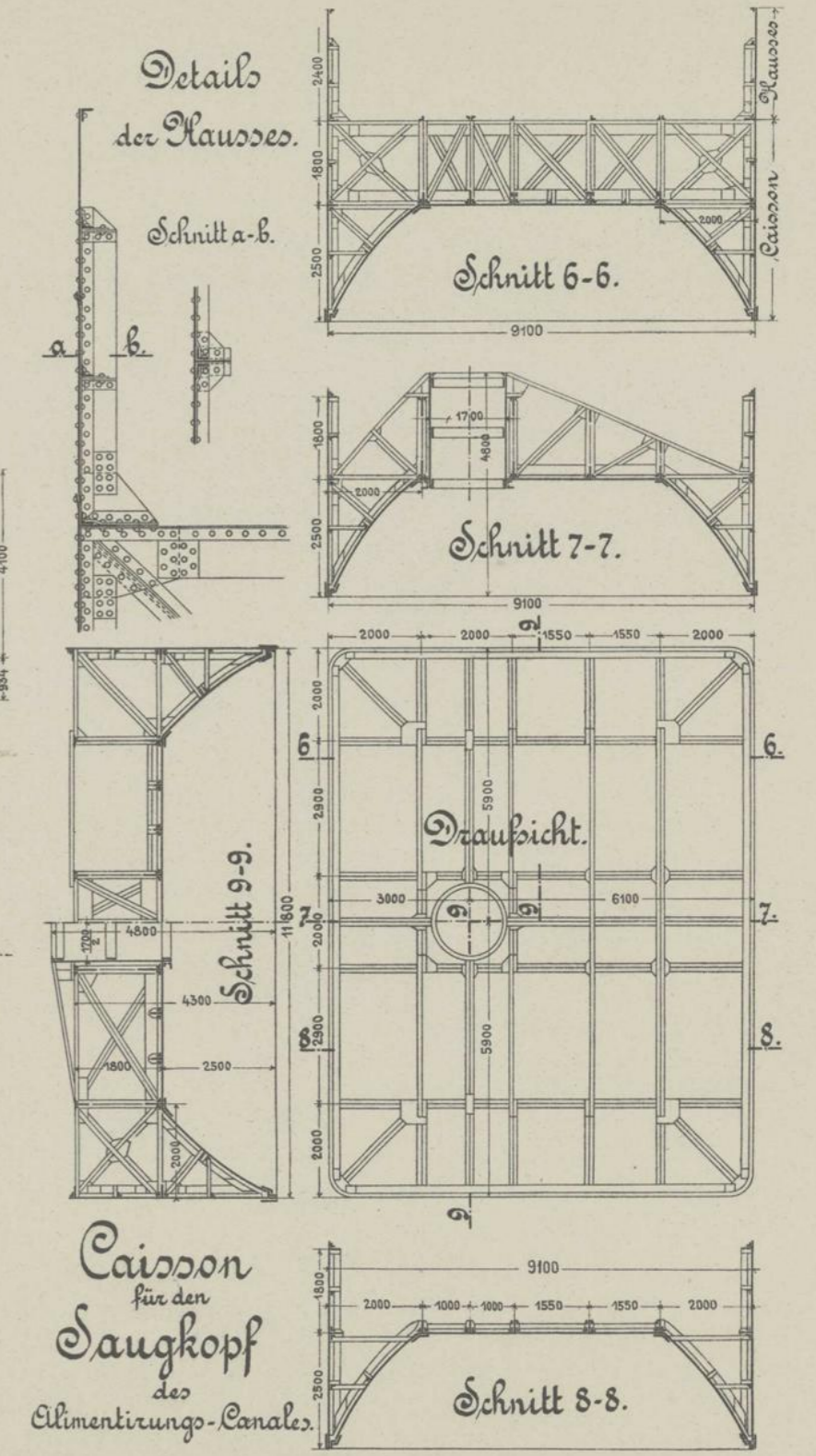
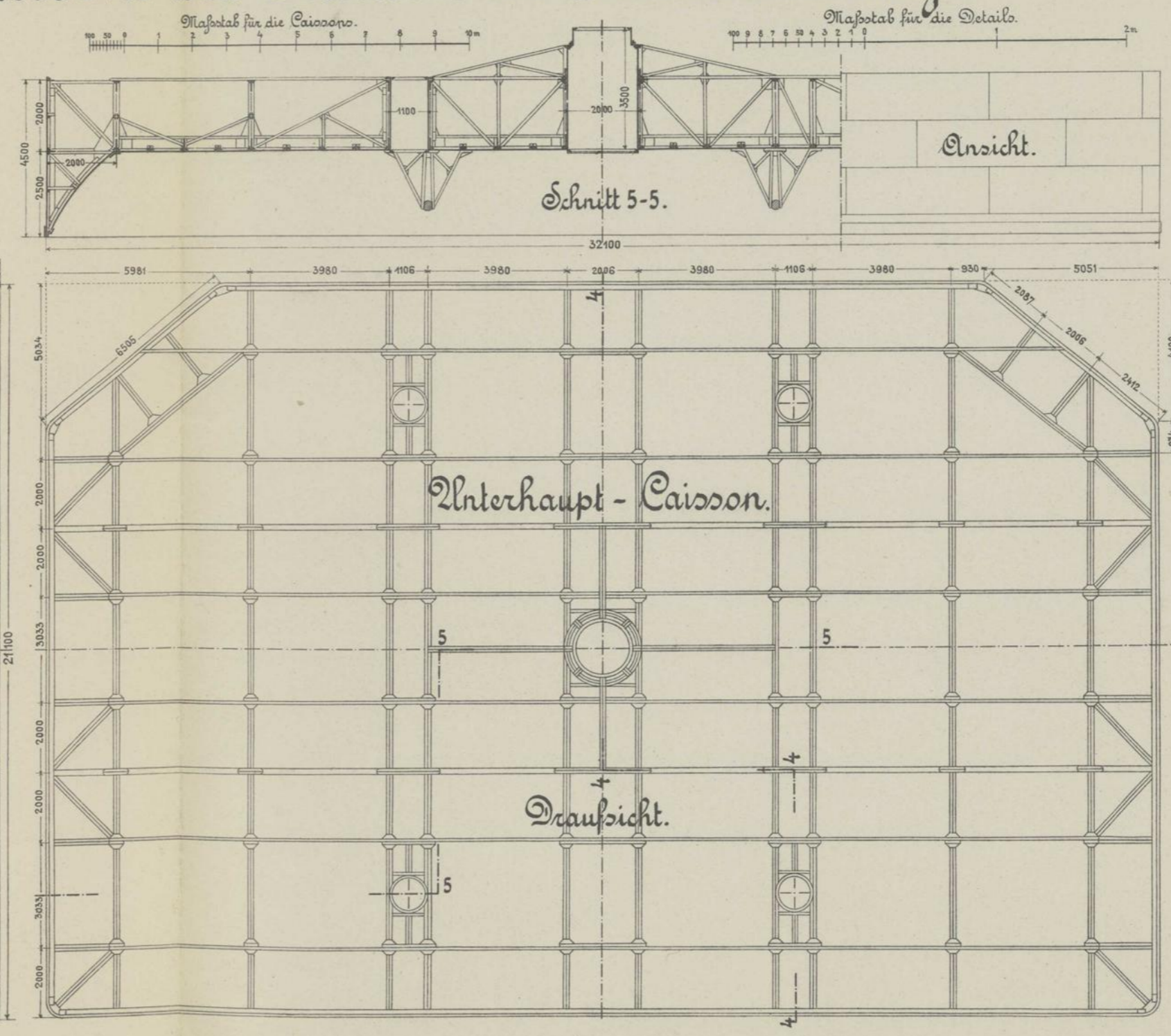
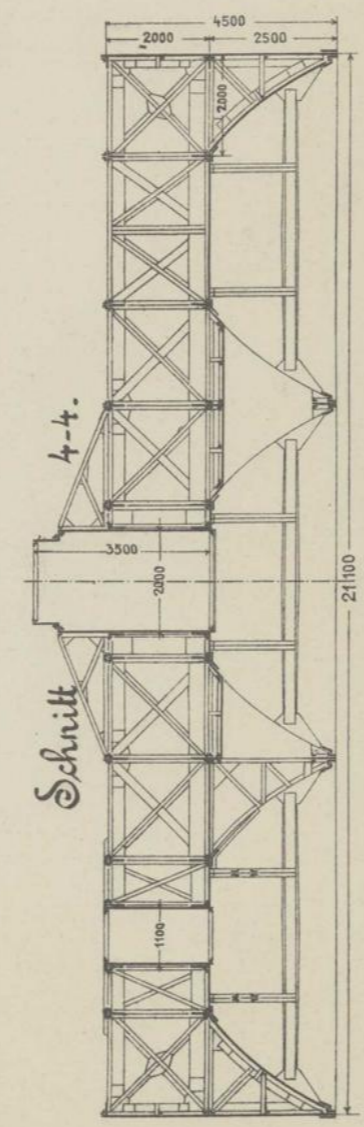
Längenschnitt durch die Axe des Umlaufs.



# Caissons und Hausses zur Schleusenanlage.



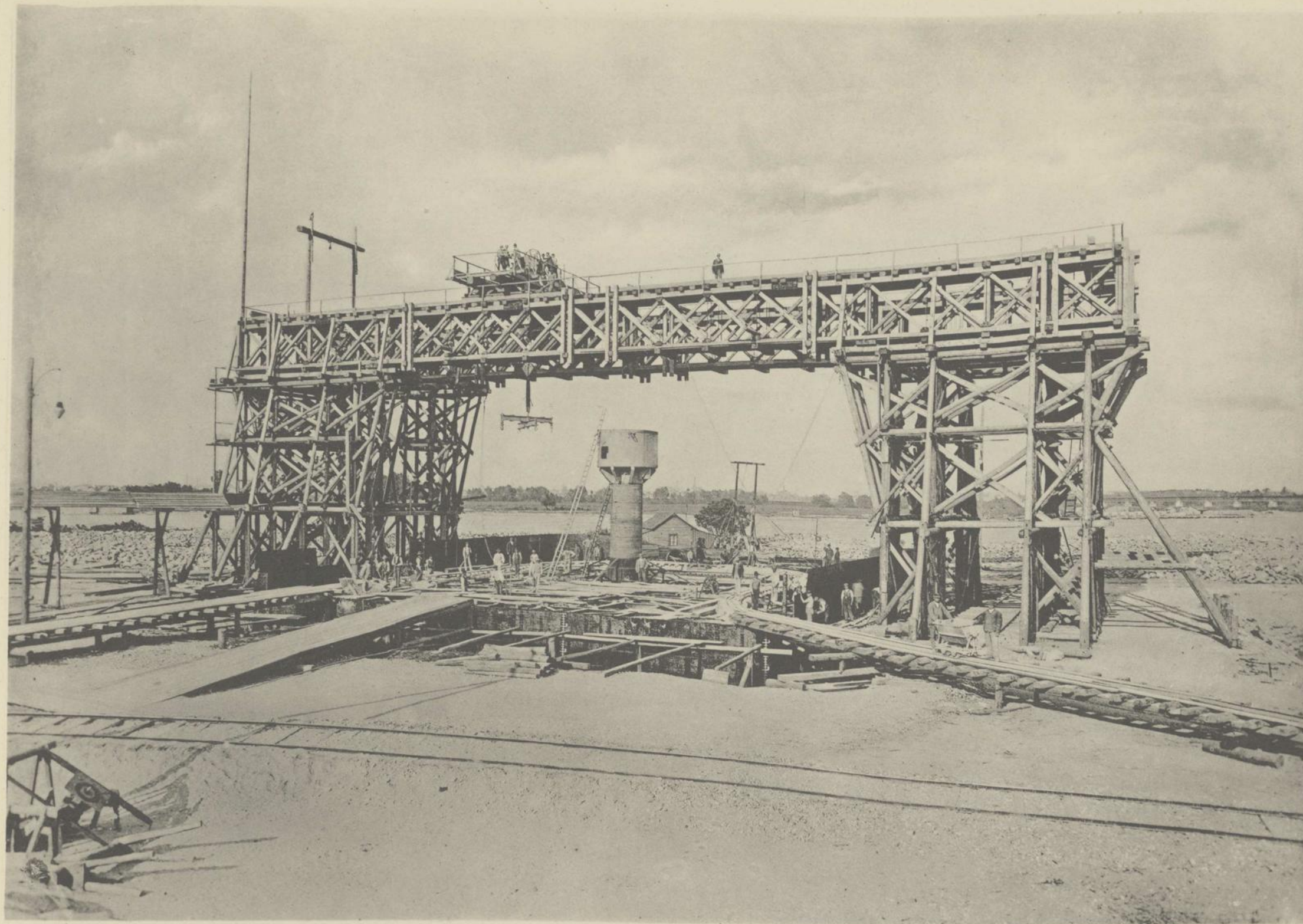
- Oberhaupt-Caisson:  $F = 731.6 \text{ m}^2$   
 $U = 107.5 \text{ m}$   
 $S = 164.9$
- Unterhaupt-Caisson:  $F = 656.5 \text{ m}^2$   
 $U = 100.6 \text{ m}$   
 $S = 164.8$
- Saugkopf-Caisson:  $F = 107.2 \text{ m}^2$   
 $U = 40.9 \text{ m}$





Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

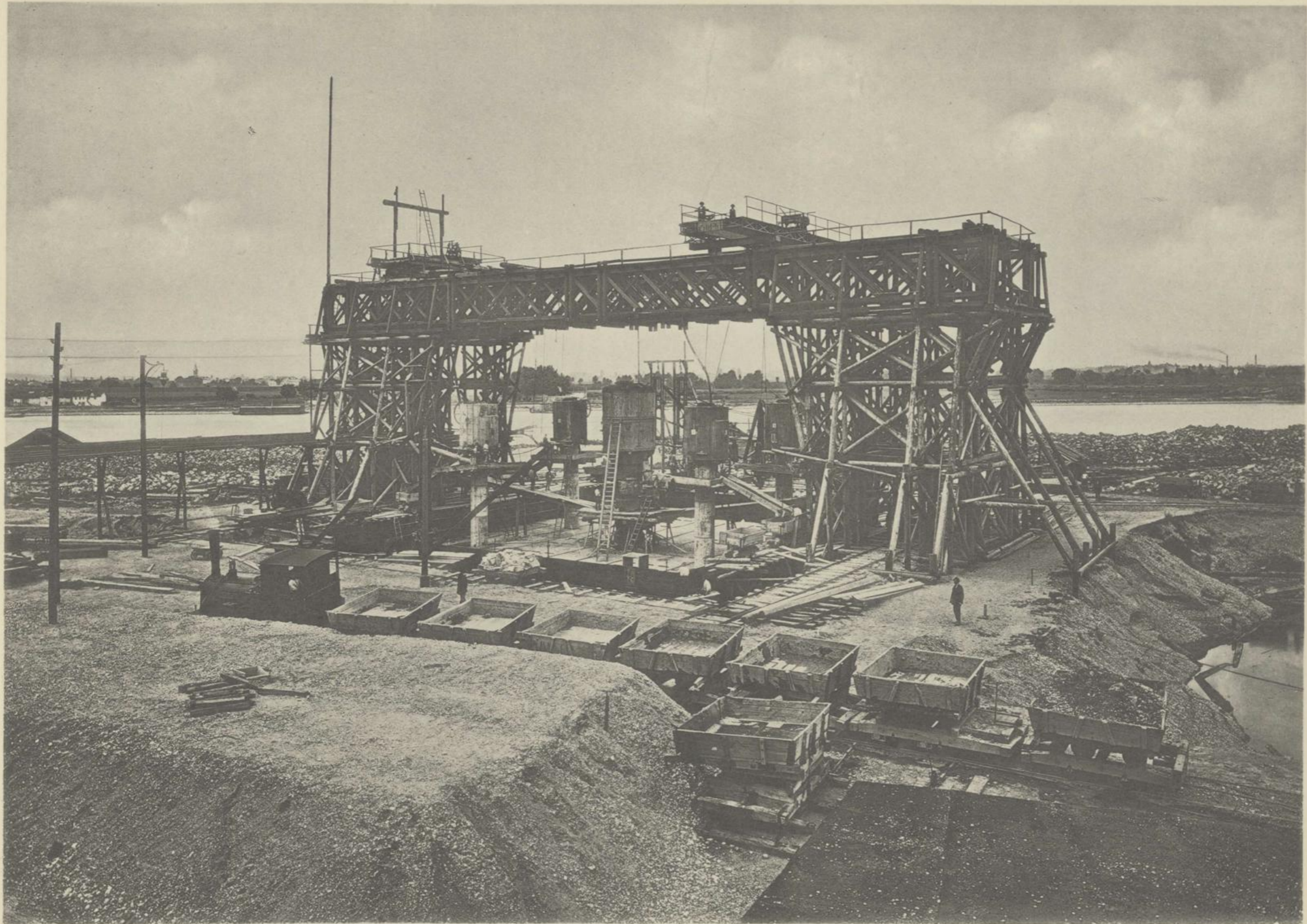
Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



31. Mai 1895.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

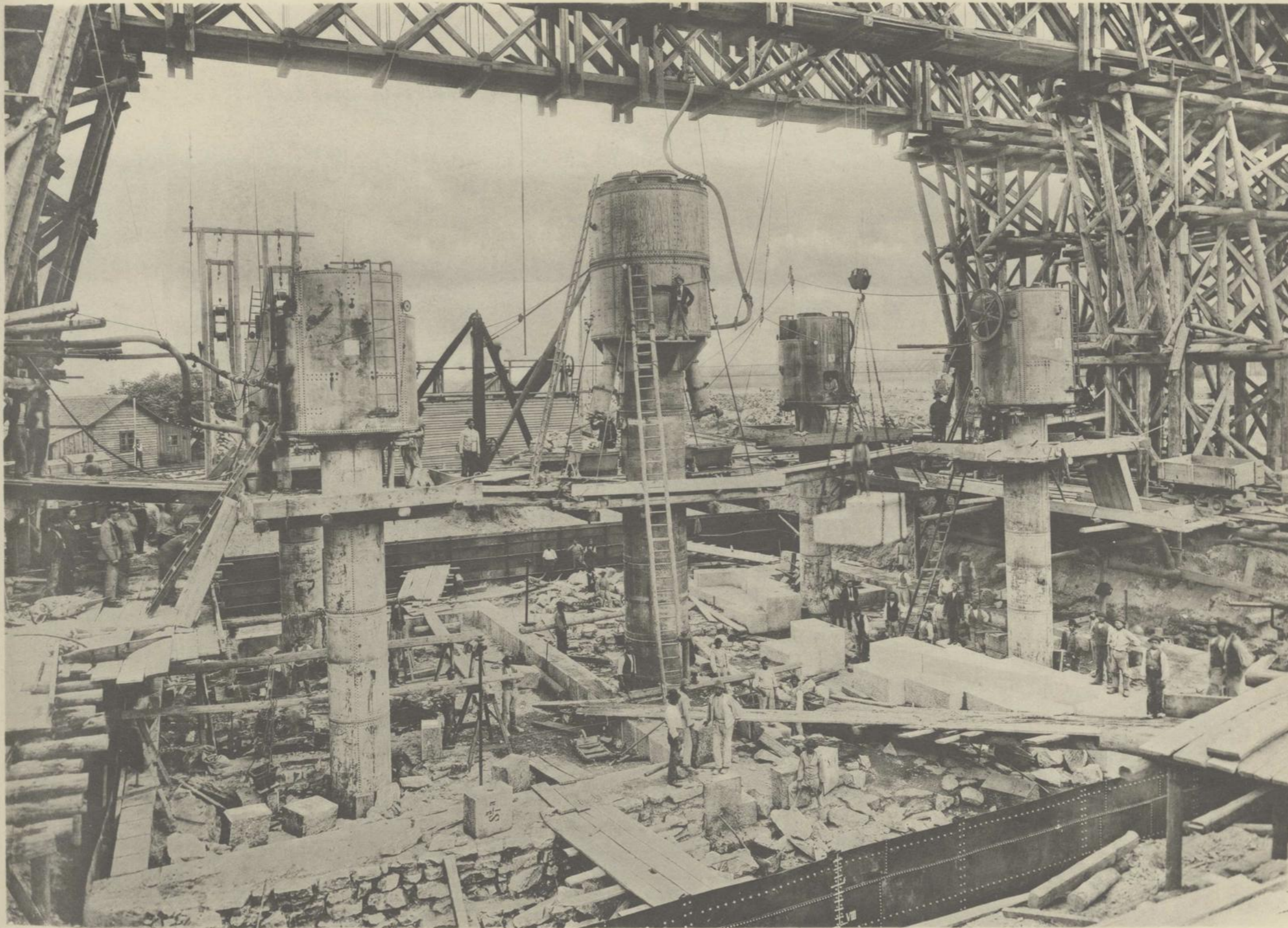
Versenkungs-Gerüst für den Caisson des Oberhauptes der Kammerschleuse.  
Betonirung der Plafond-Construction des Caissons. — Montage der grossen Luftschleuse.



12. August 1895.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Pneumatische Senkung des Oberhaupt-Caissons der Kammerschleuse.  
Stand der Caisson-Schneide während der Aufnahme 2.18 m unter Nullwasserspiegel.



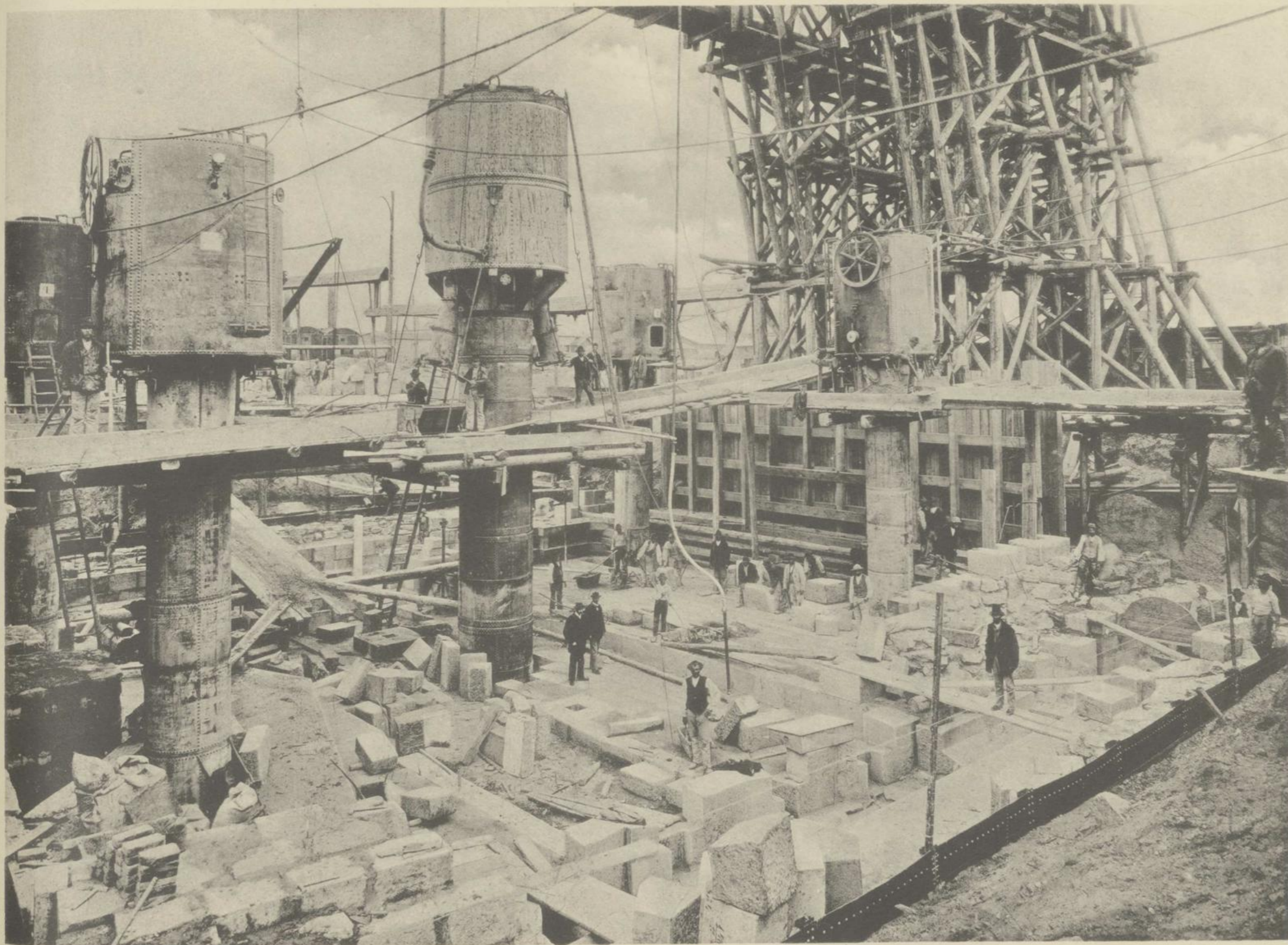
3. September 1895.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Versetzen der Dremel-Quader während der pneumatischen Senkung des Caissons für das Oberhaupt der Kammerschleuse. —  
Stand der Schneide 6.47 m unter Nullwasserspiegel.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



19. September 1895.

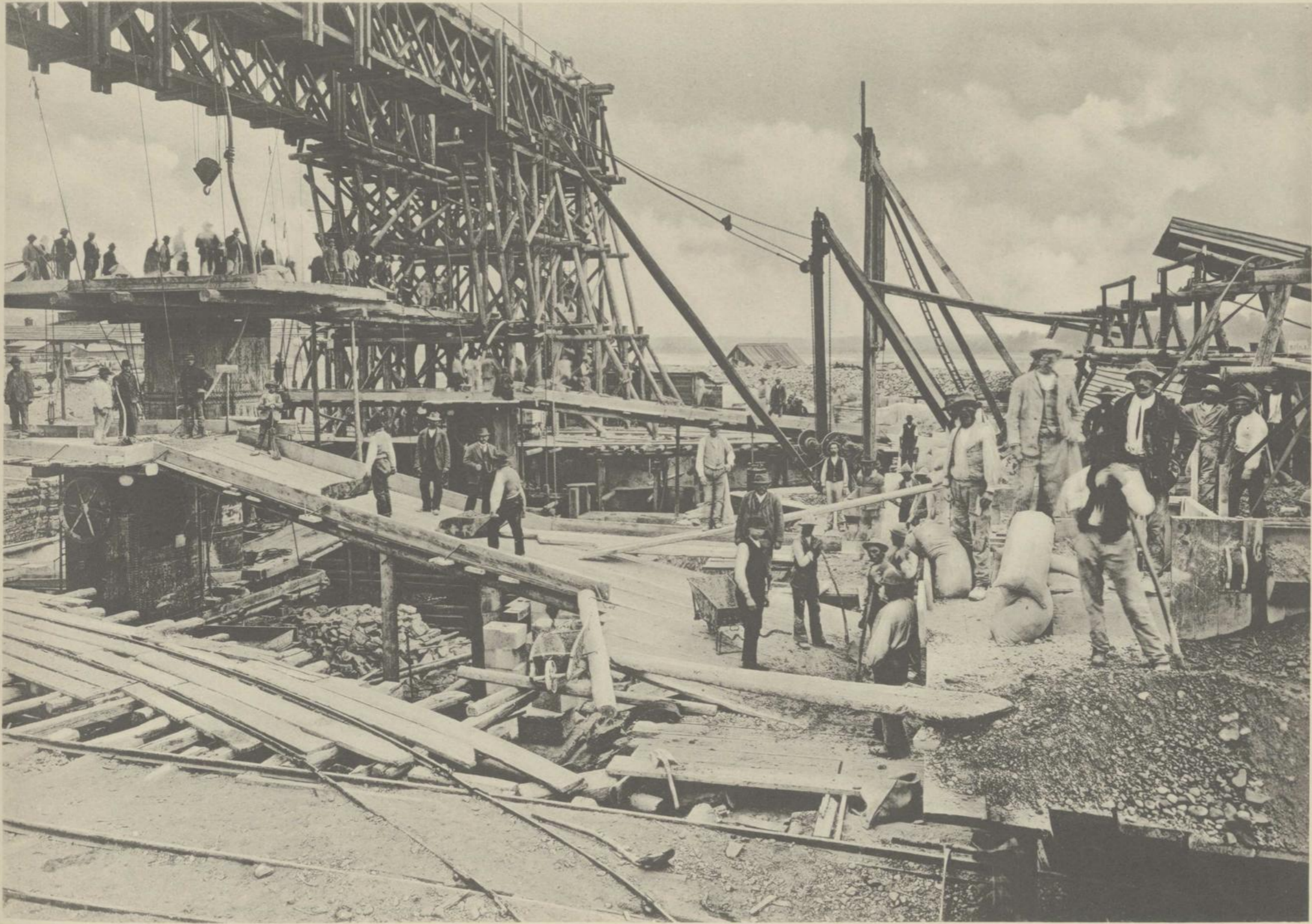
Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Anlegen der Umlauf- und Spül-Canäle für das Oberhaupt der Schleuse während der Senkung des Caissons.  
Stand der Schneide 8.10 m unter Nullwasserspiegel.



Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

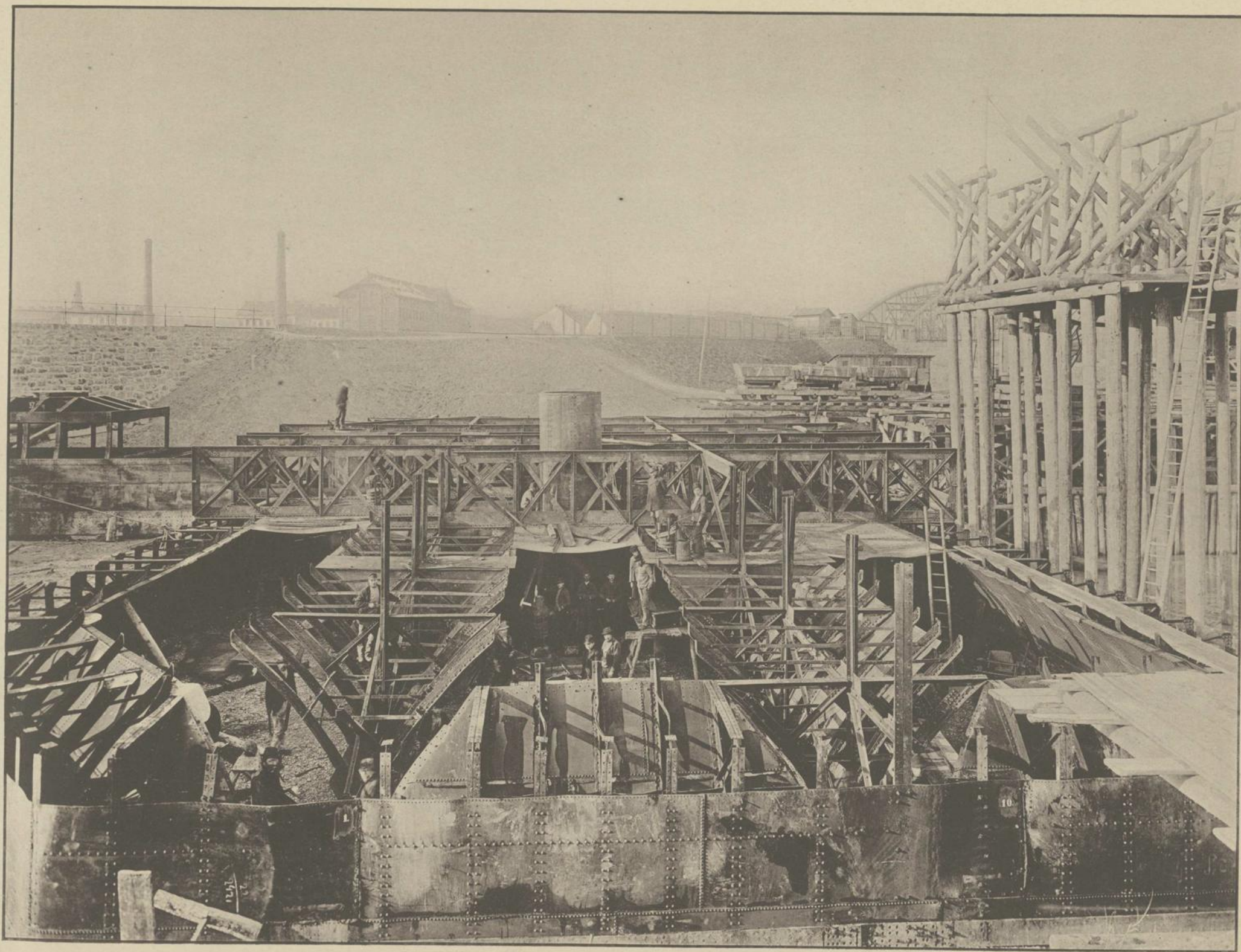
Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



7. Oktober 1895.

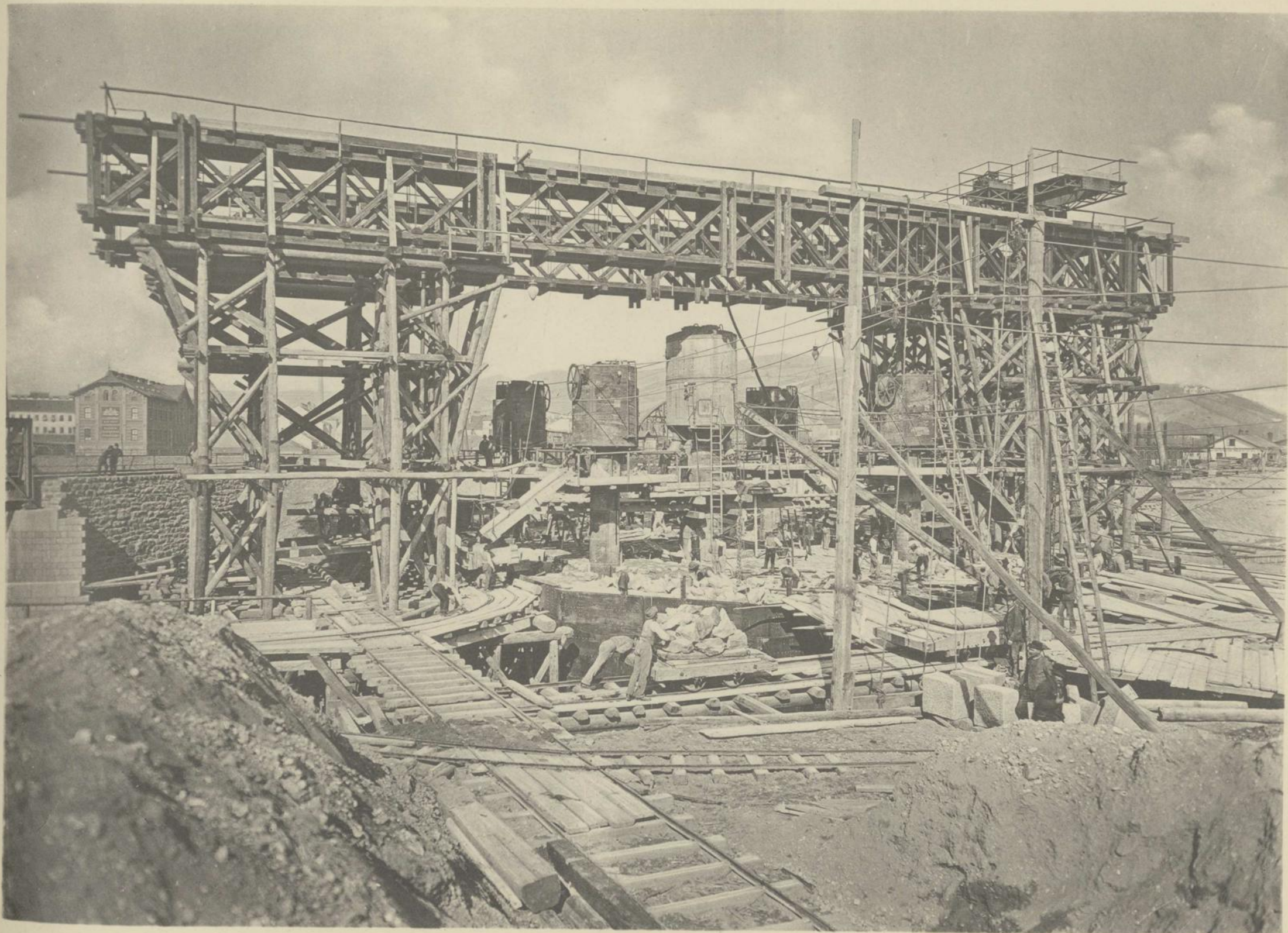
Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien

Einrichtung zur pneumatischen Betonirung der Arbeitskammer nach der Schluss-Senkung des Caissons für das  
Oberhaupt der Kammerschleuse. — Stand der Caissonschneide 11.00 m unter Nullwasserspiegel.



— 29. Dezember 1896. —

Der Caisson für das Unterhaupt der Kammer Schleuse in Montierung auf der Sohle der Baugrube. — Die Schneide befindet sich im Niveau des Nullwassers. — Wasserstand: 1.45 m unter Null.



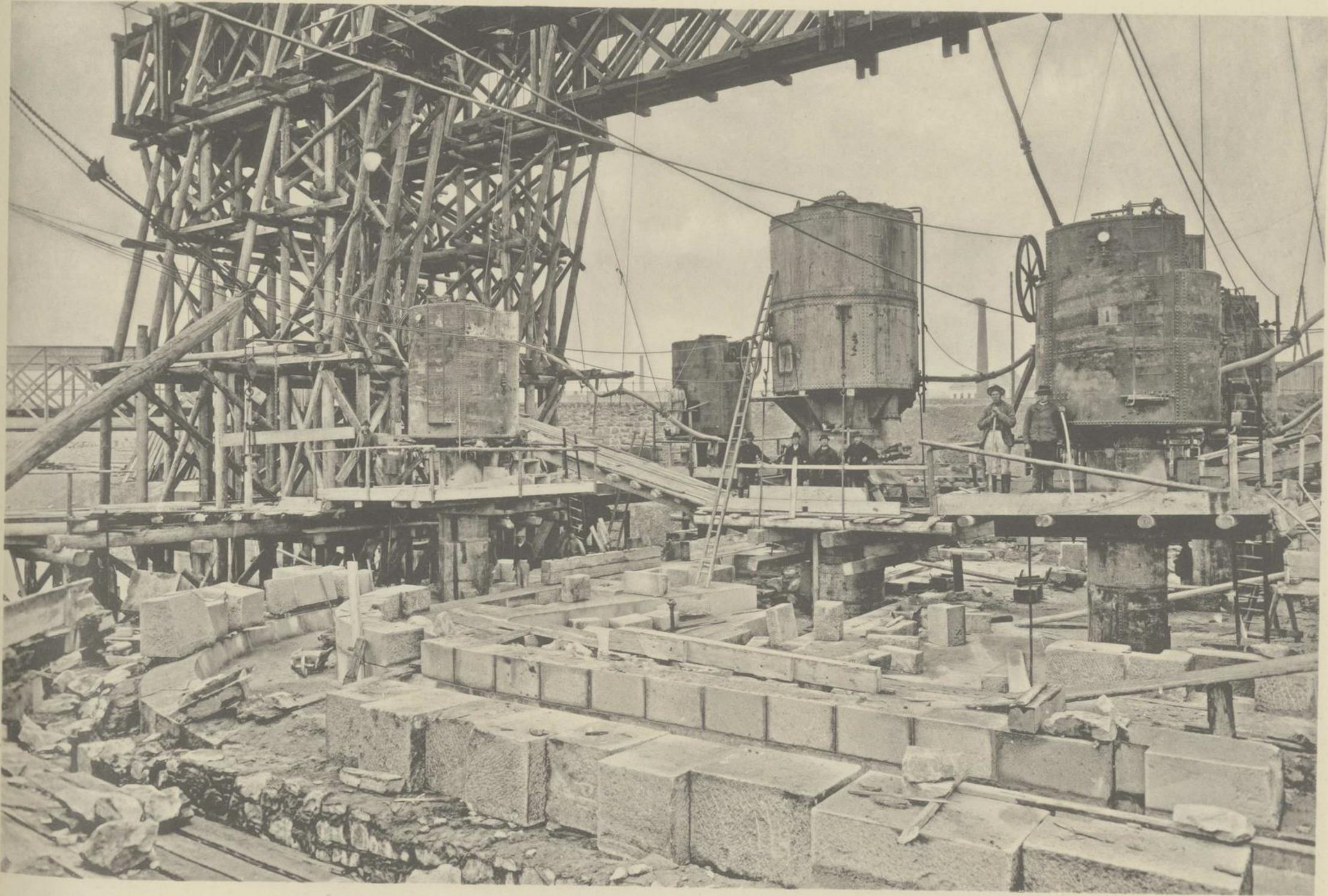
2. April 1897.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Vierter Tag des pneumatischen Betriebs beim Caisson des Unterhaupts der Kammerschleuse.  
Stand der Schneide 0.87 m unter Nullwasserspiegel.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



20. April 1897.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

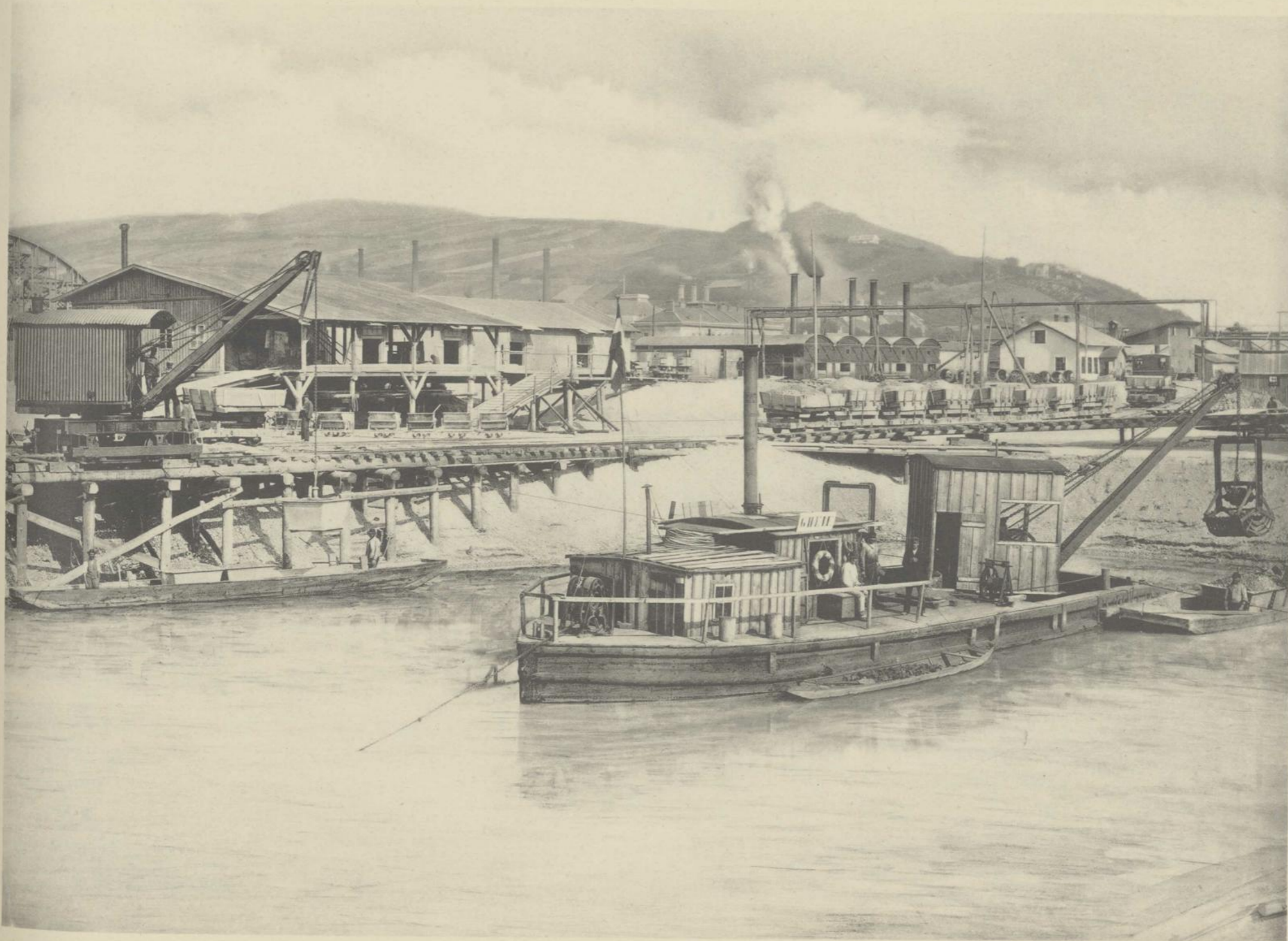
Versetzen der Umlauf-Canäle und des Drempels während der pneumatischen Senkung des Unterhauptes.  
Stand der Schneide 6,08 m unter Nullwasser.



29. April 1895.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Baggerung im Mitteltheil der Kammerschleuse und Ausschleiben in den provisorischen Damm  
für die Donau-Uferbahn.



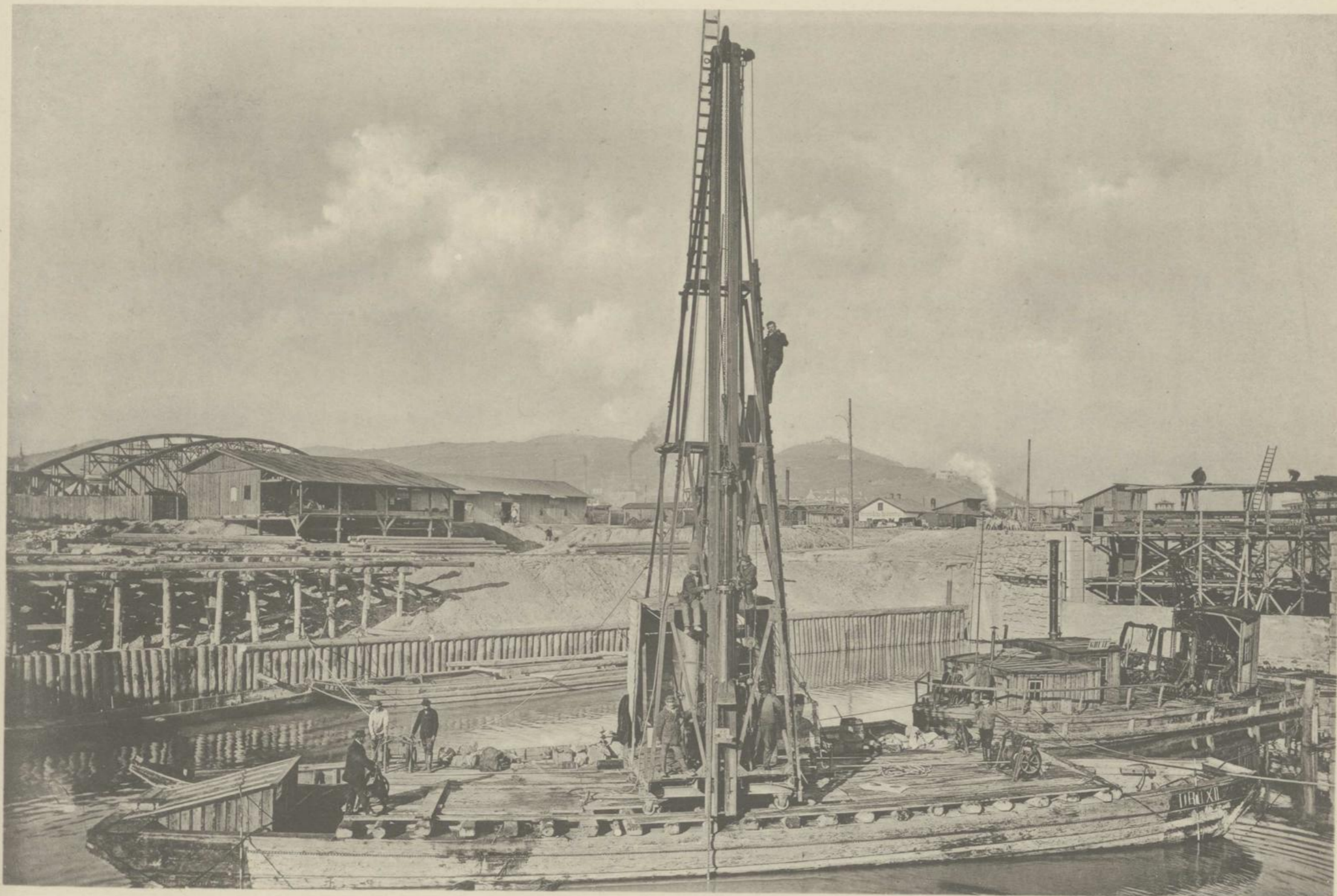
1. Juni 1895.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Baggerung im Mitteltheil der Kammerschleuse und Abtransport zur Anschüttung bei der Nordwestbahn.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulirungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



12. November 1896.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Rammung der beiderseitigen Pilotenwände beim Mitteltheil der Kammerschleuse.  
Direct wirkende Dampfmaschine auf eine Platte montirt; Bärgewicht 1200 Kilogramme.



8. Juli 1897.

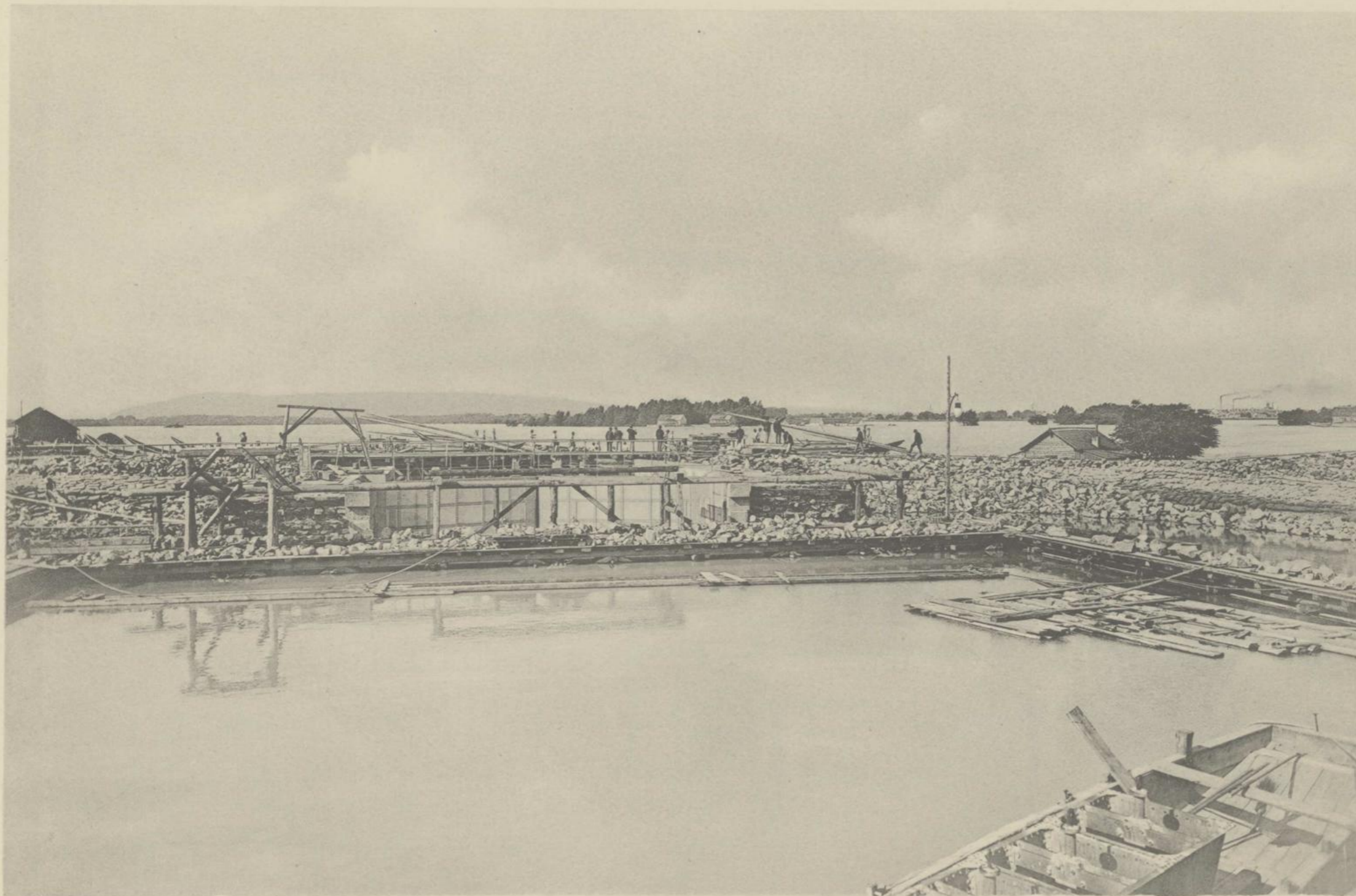
Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Bau des Laufgerüsts für die Betonirungen beim Mitteltheil der Kammerschleuse.  
Wasserstand 0.60 m über Nullwasserspiegel.



Bauführende Behörde:  
Donau-Regulirungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



3. August 1897.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

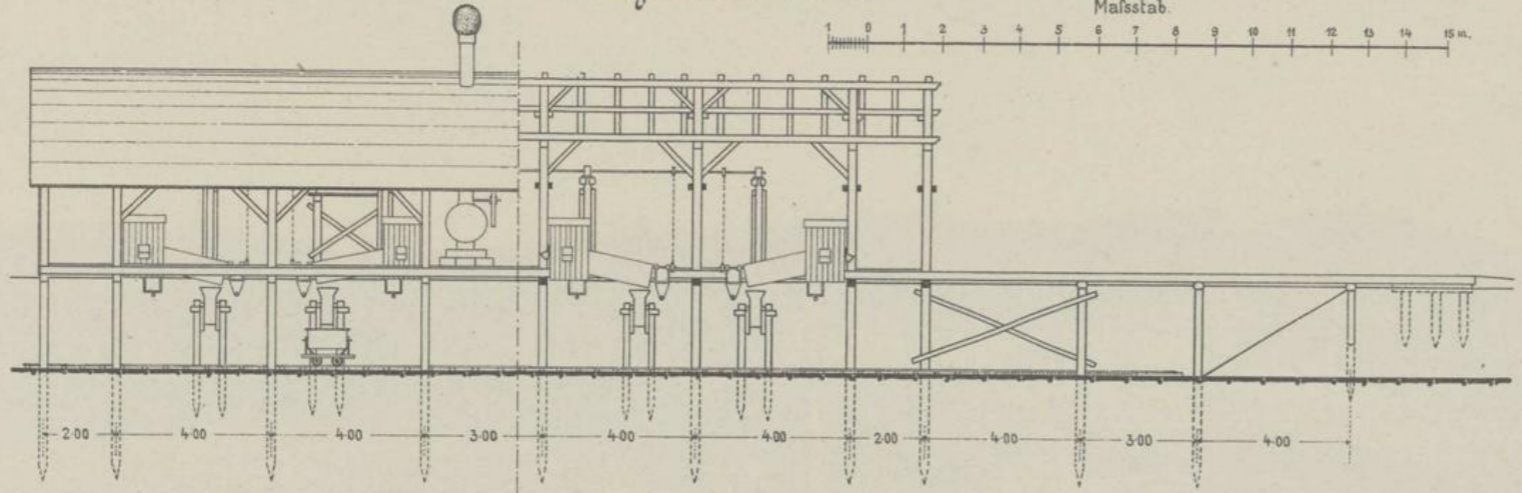
Sicherungs-Arbeiten zur Zeit des Hochwassers gegen einen Durchbruch des Stromes in den Mitteltheil der Kammerschleuse.  
Pegel-Lesung vor dem Schleusenthore 5.52 m, in der Baugrube des Mitteltheils 3.80 m über Nullwasser.

# Betonfabrik zur Herstellung des Betons für die Kammerschleuse.

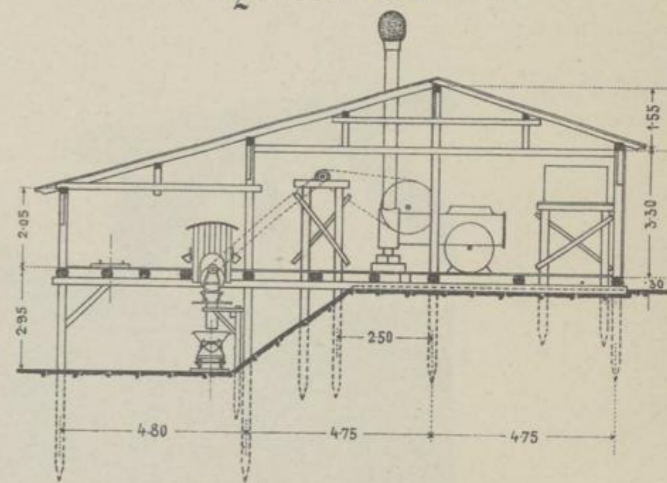
Ansicht.

Längenschnitt A-B.

Mafsstab

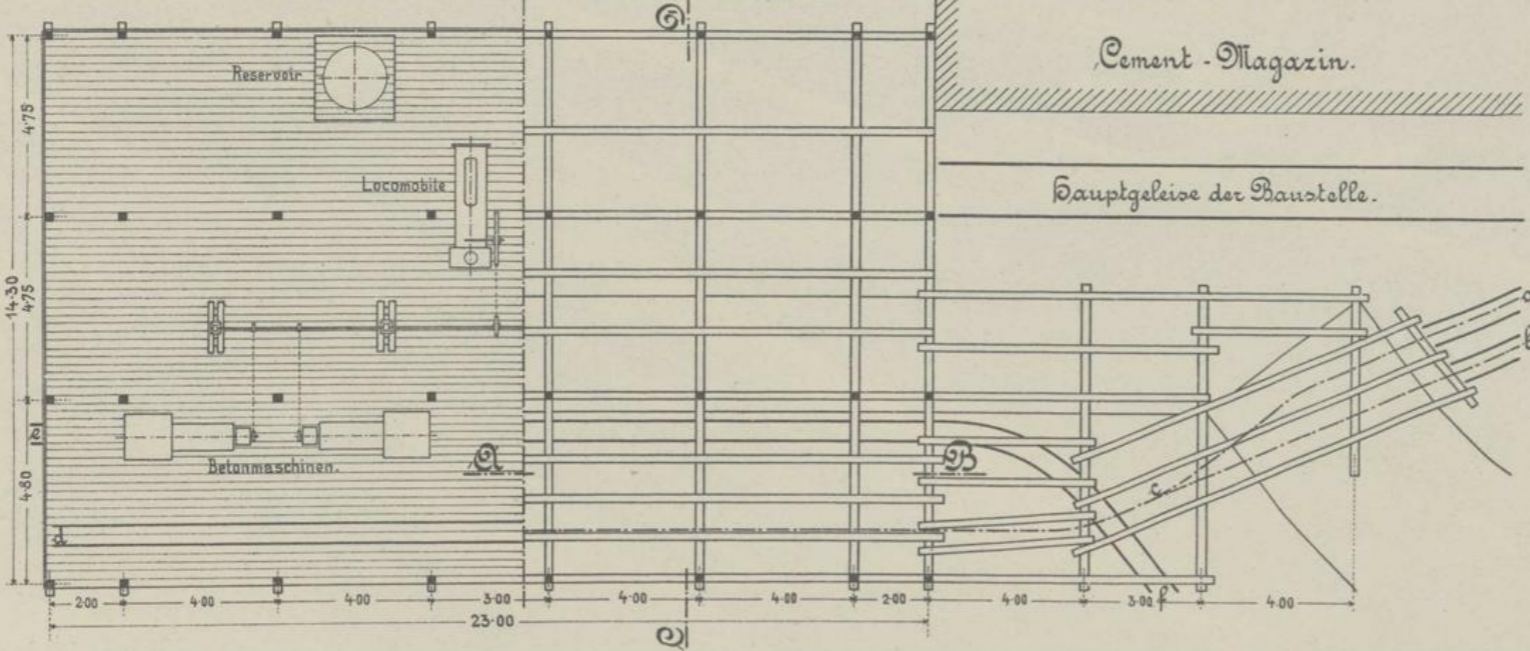


Querschnitt C-D



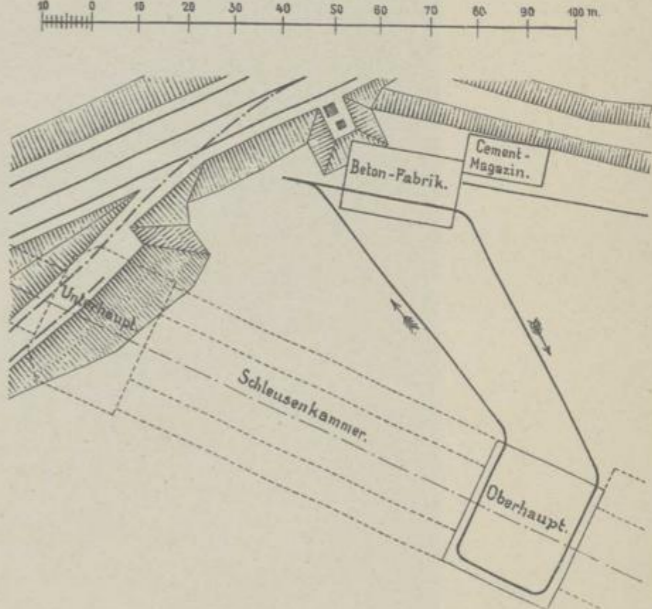
Grundriß  
mit Bodenbelag. nach abgehobenem Bodenbelag ohne Betonmaschinen.

a b c d: Geleisanlage für Zufuhr von Schotter und Sand.  
e f " die Abfuhr des Betons.



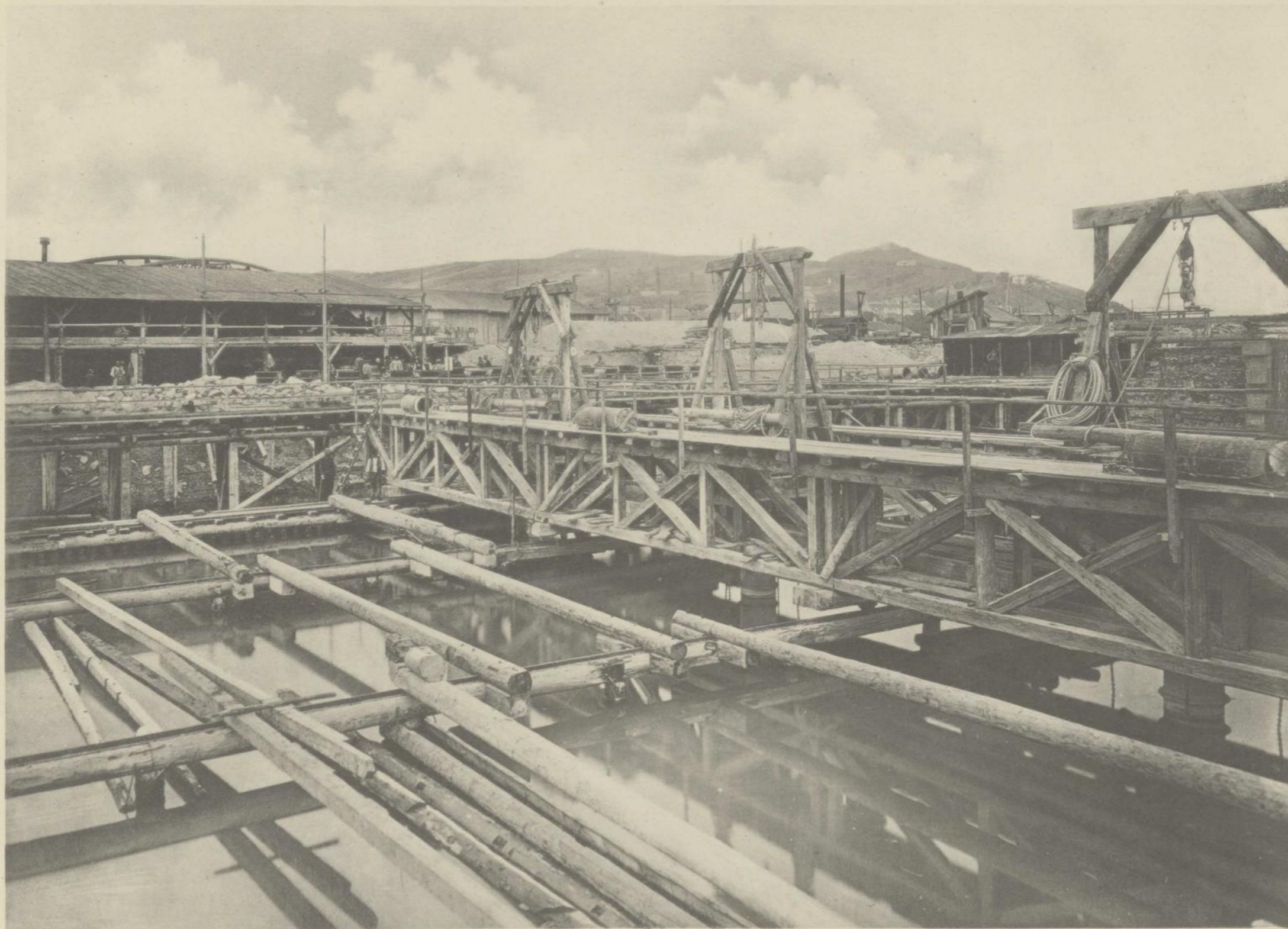
Geleisanlage  
zwischen Betonfabrik und Oberhaupt.

Mafsstab



Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



24. September 1897.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Betonirung der ersten Schichte für die Sohle der Schleusenammer mit drei Betontrichtern auf einer Schiebebühne.  
Wasserstand 1.03 m über Nullwasser.



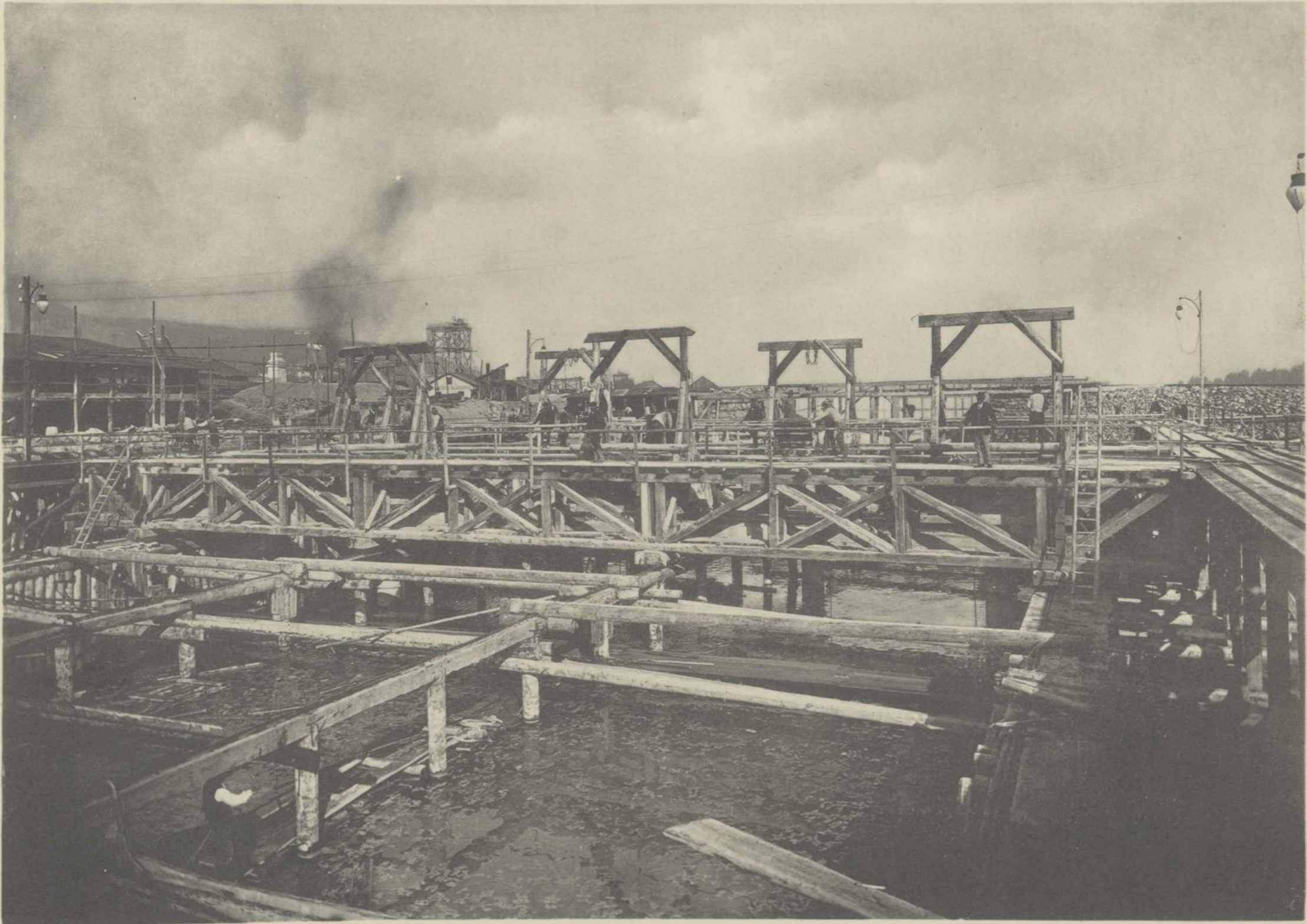
15. Oktober 1897.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Betonirung der zweiten und dritten Schichte für die Sohle der Schleusenammer mit sechs Betontrichtern auf zwei Schiebebühnen. — Wasserstand 0.40 m unter Nullwasser.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



15. Oktober 1897.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Die Betonierungsarbeiten für die Schleusenammer vom Unterpaupt aus gesehen.  
Wasserstand 0.40 m unter Nullwasserspiegel.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

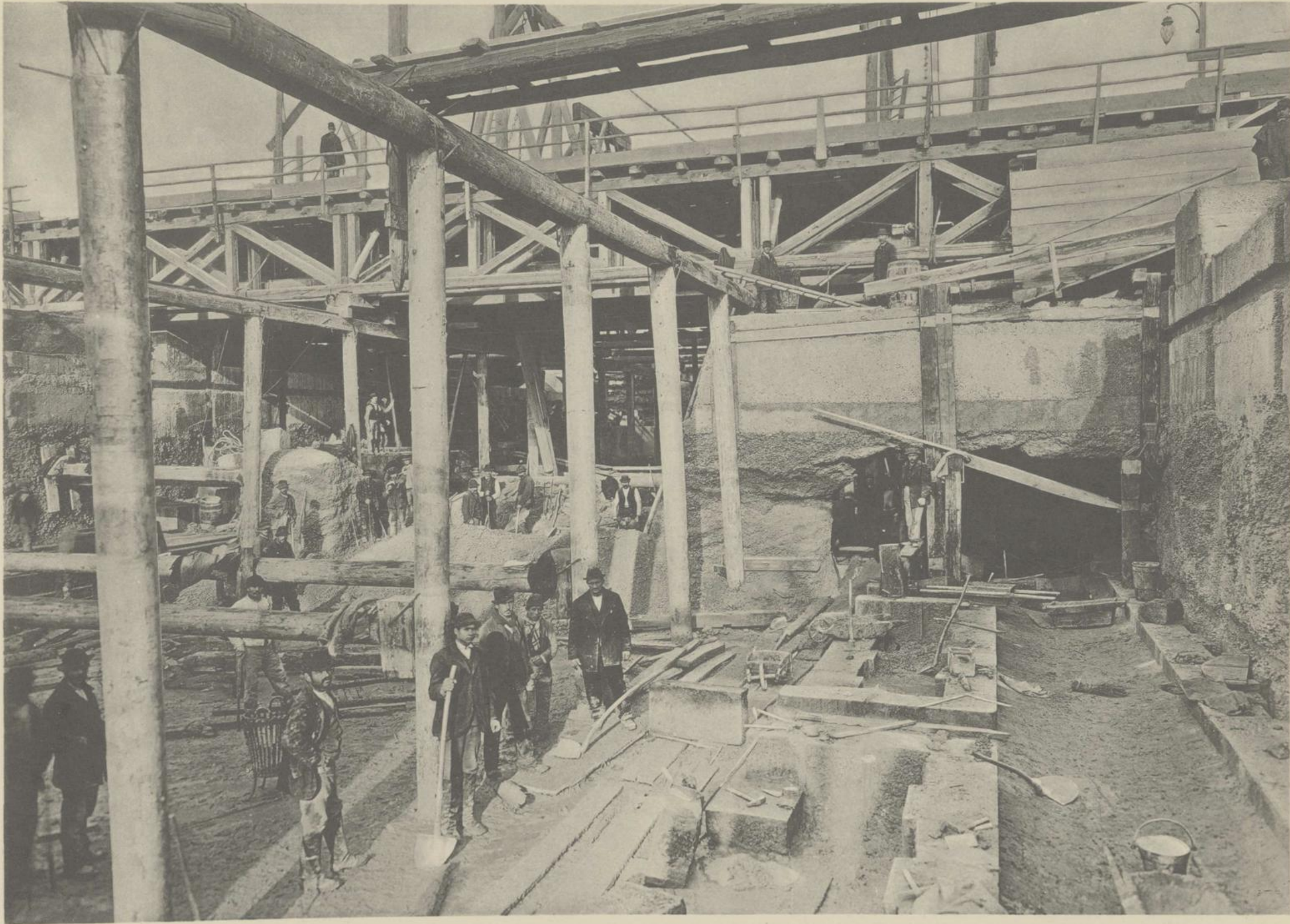
Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



15. Oktober 1897.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

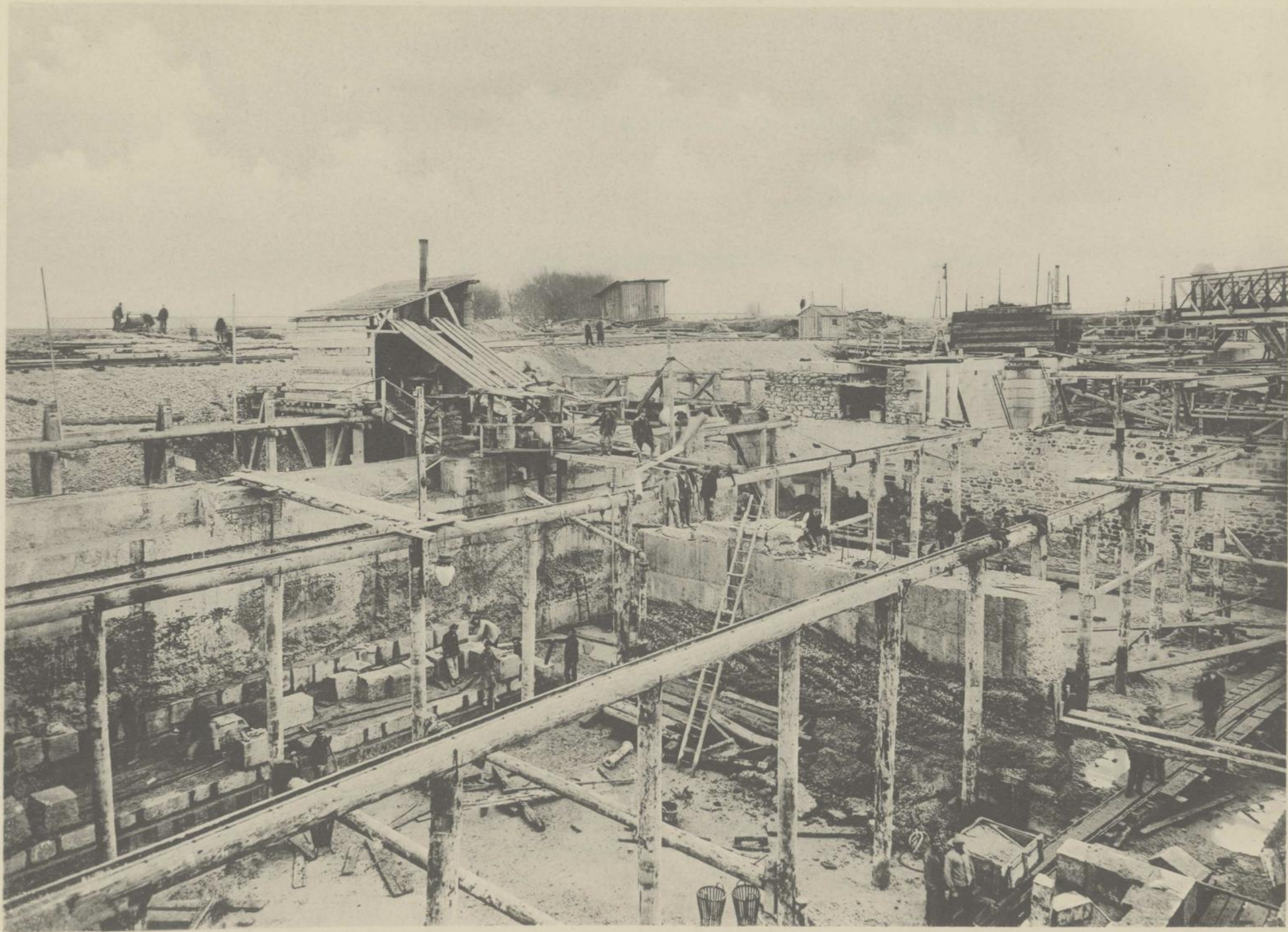
Die Betonirung der Schleusenammer vom Oberhaupt aus gesehen. — Einsetzen der Spundwände für die Fangdämme in die oberste Betonlage der Sohle. Wasserstand 0,40 m unter Nullwasserspiegel.



12. Jänner 1898.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Die Schleusenammer nach der Trockenlegung. — Versetzen der Quader für die Umlauf- und Spülcanäle.  
Demolirung der provisorischen Abtheilungswände aus Béton.



13. Jänner 1898.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

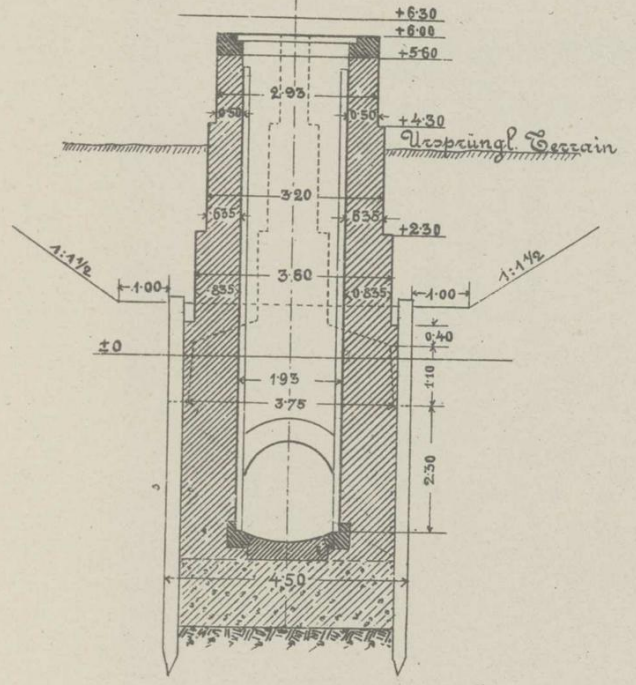
Die Mauerungs- und Demolierungsarbeiten in der Schleusenammer unter Trockenhaltung derselben mittels Centrifugalpumpen. —  
Wasserstand an der Aussenseite des linksseitigen Fangdammes 1.16 m unter Nullwasser.



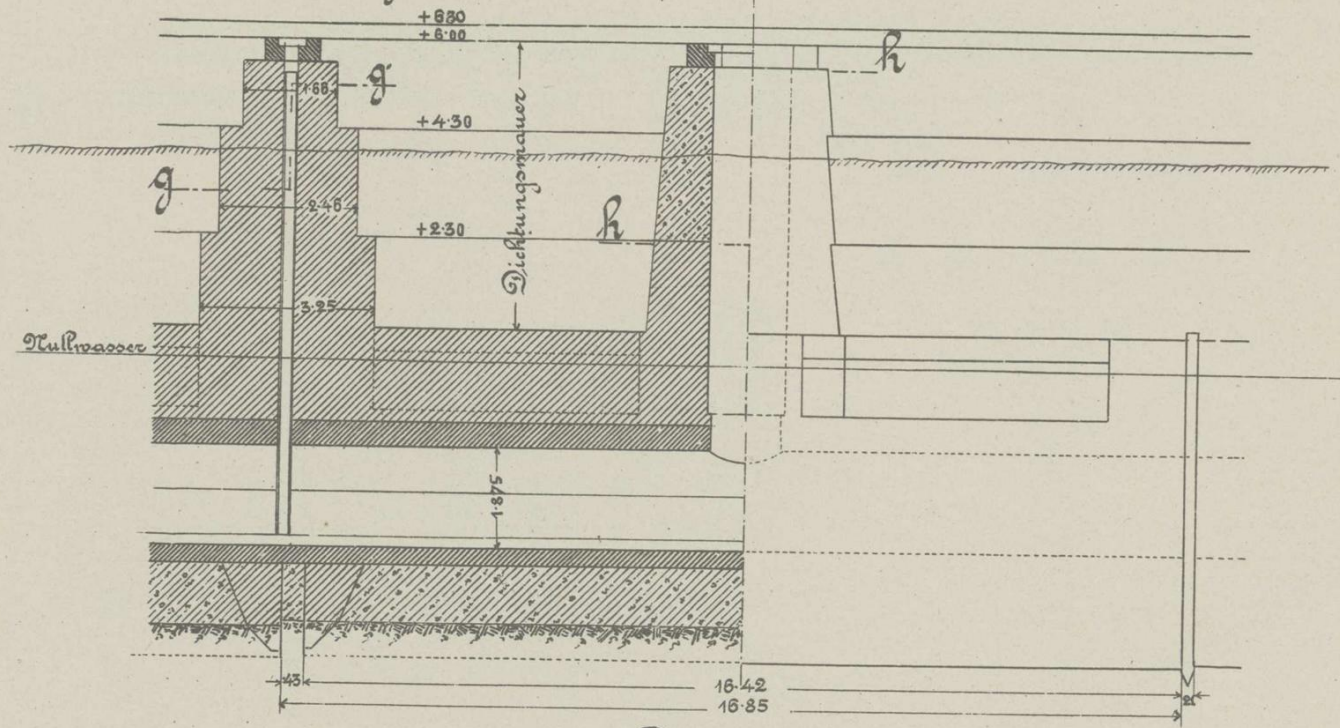


# Details zum Alimentations-Canal. Caisson VIII u. Schließfuge.

Querschnitt  $\alpha-\alpha$   
durch den Schieberschlitz.

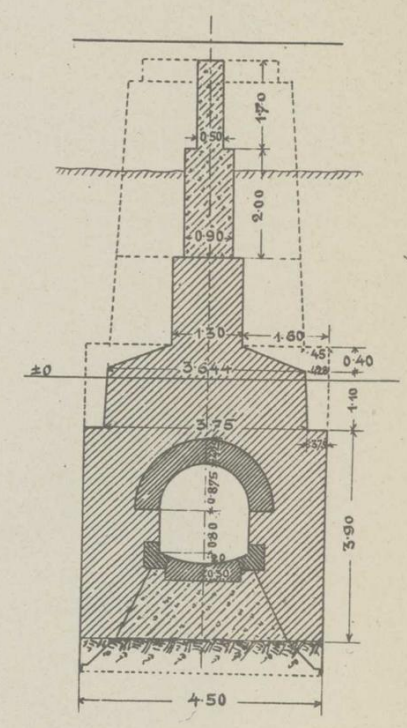


Längenschnitt.  
Dichtungsmauer in Ansicht.

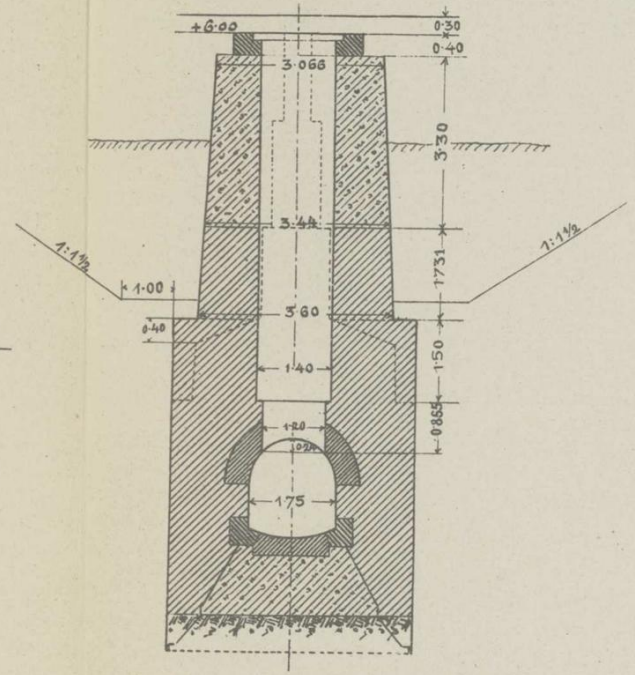


Längenschnitt.

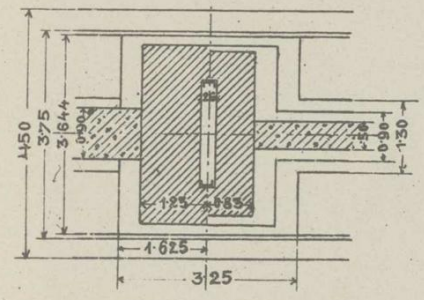
Querschnitt  $b-b$ .



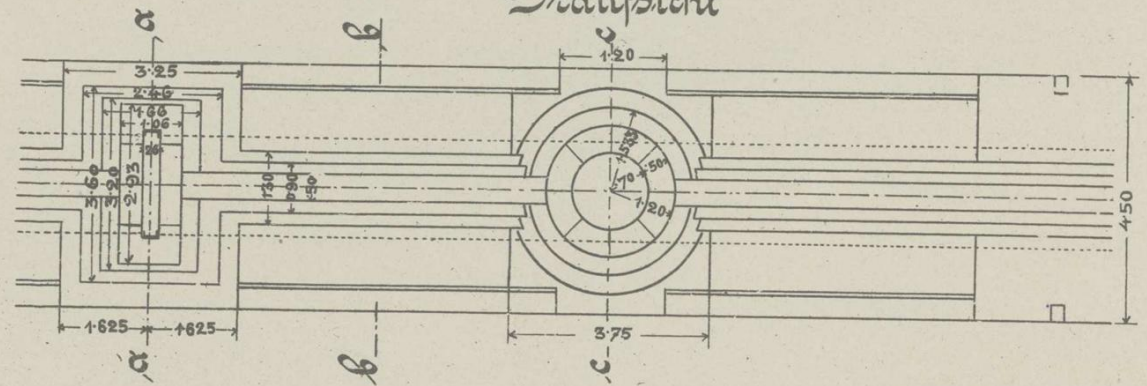
Querschnitt  $c-c$   
durch den Schacht.



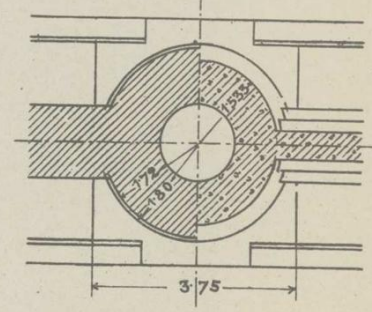
Schnitt  $g-g$ .



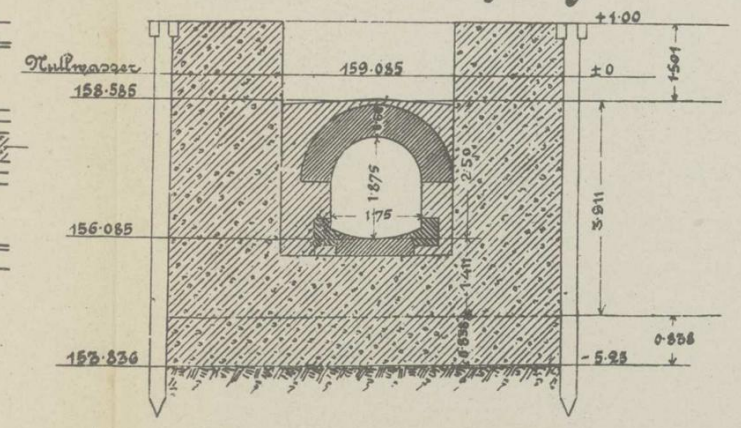
Draufsicht



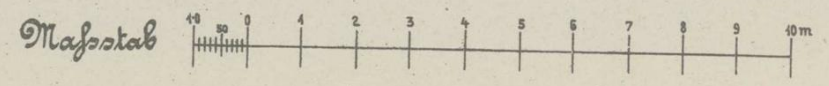
Schnitt  $h-h$

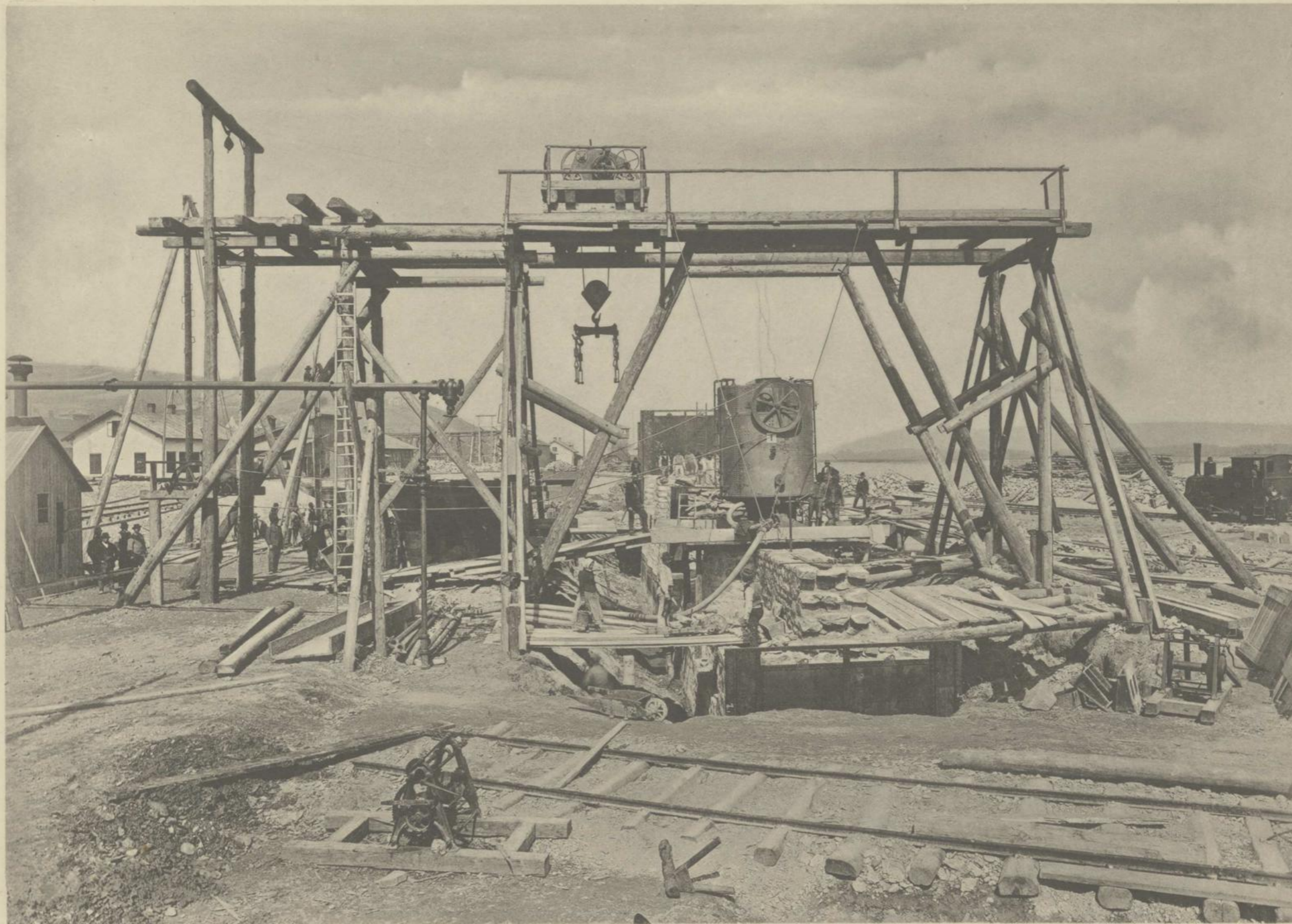


Schnitt durch die Schließfuge



- Beton.
- Gewölbe.
- Bruchstein.
- Quader.





6. April 1895.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Bau des Alimentations-Canales für die Kammerschleuse. — Pneumatische Senkung des Caissons II.

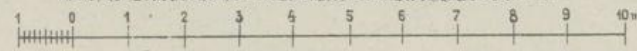
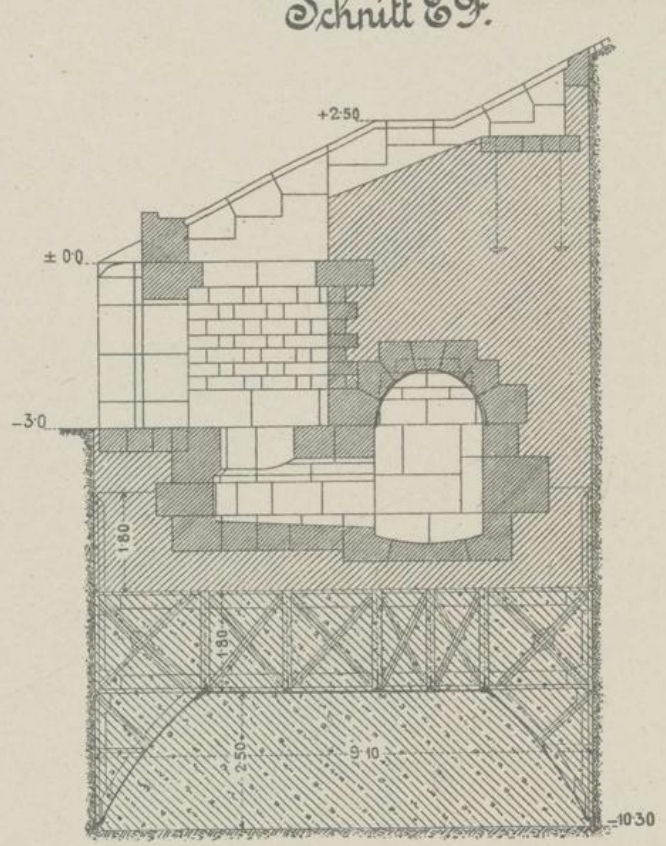
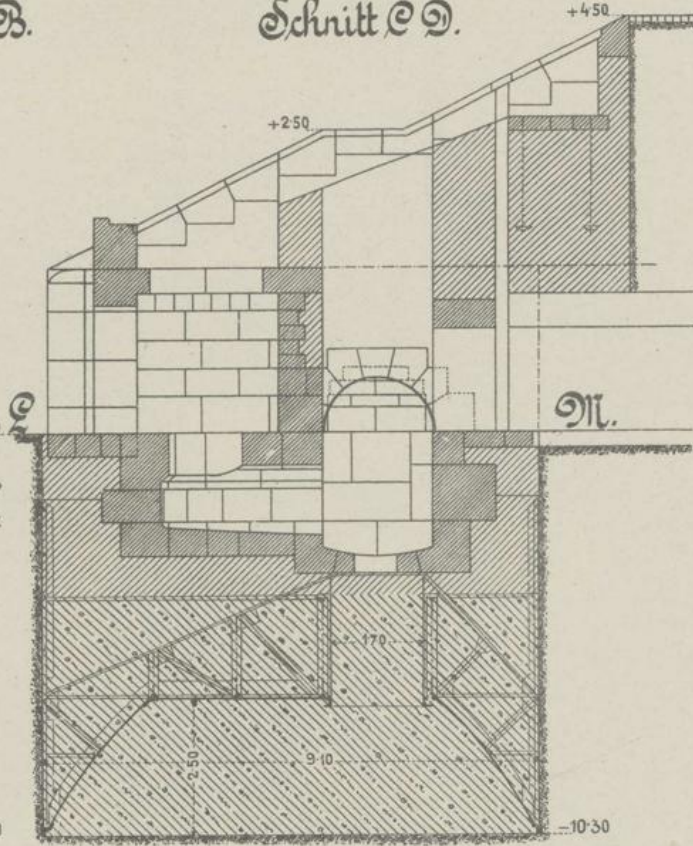
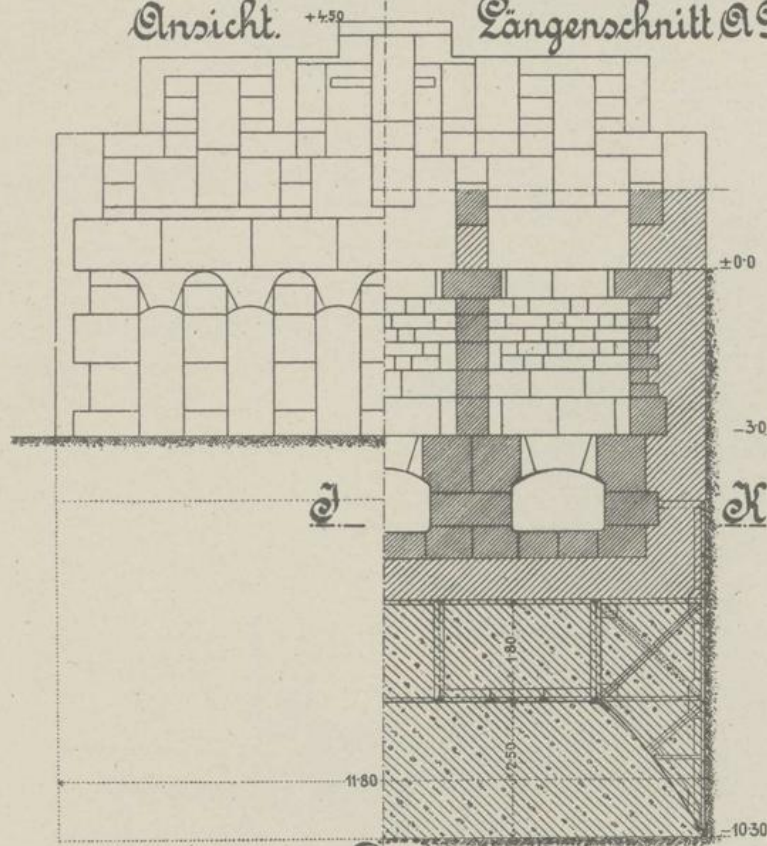
# Saugkopf des Alimentierungs-Canales zur Kammersehleuse.

Ansicht.

Längenschnitt A B.

Schnitt C D.

Schnitt E F.

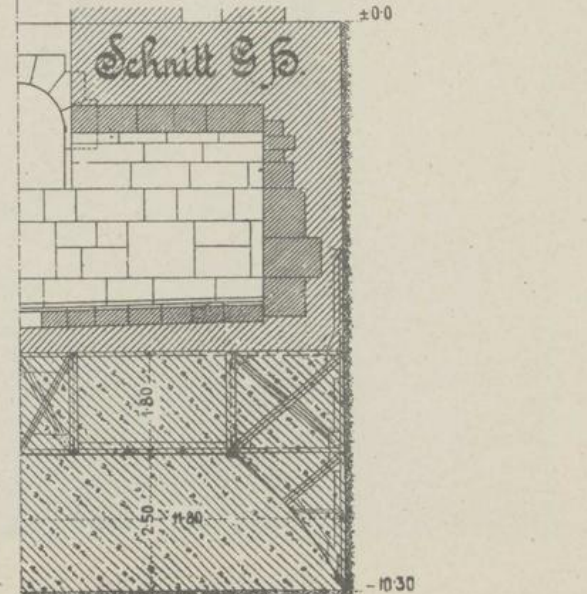
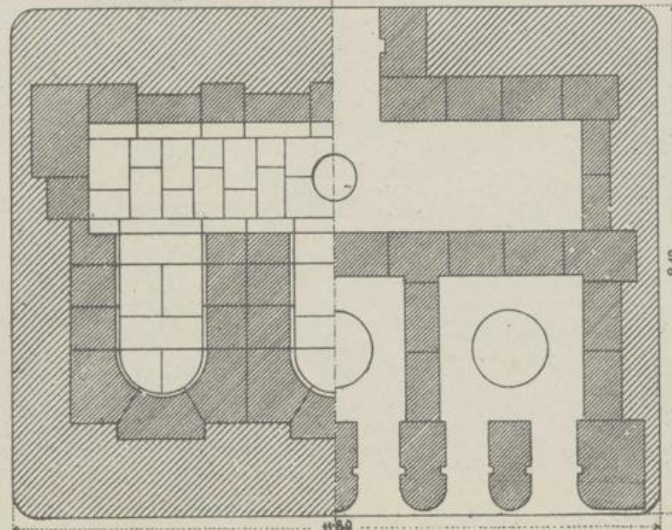
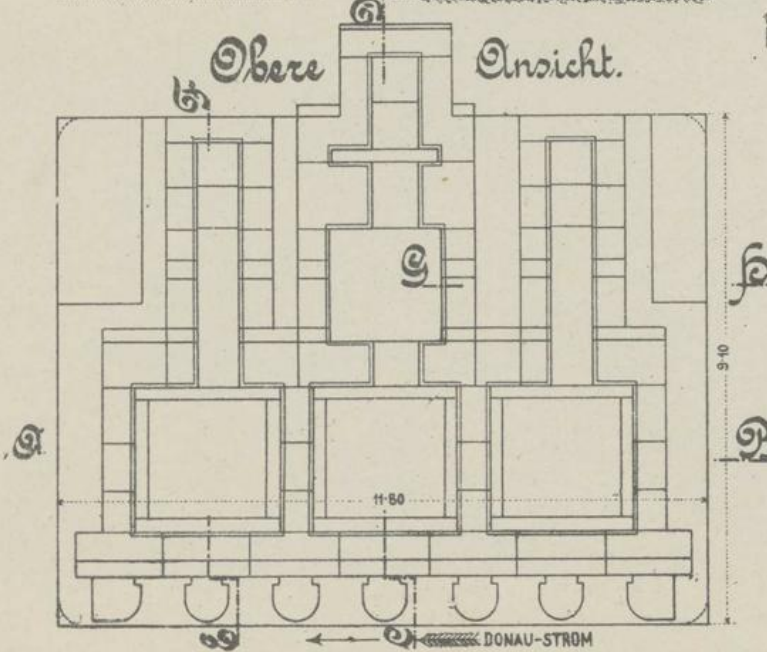


Oberer Ansicht.

Schnitt G H.

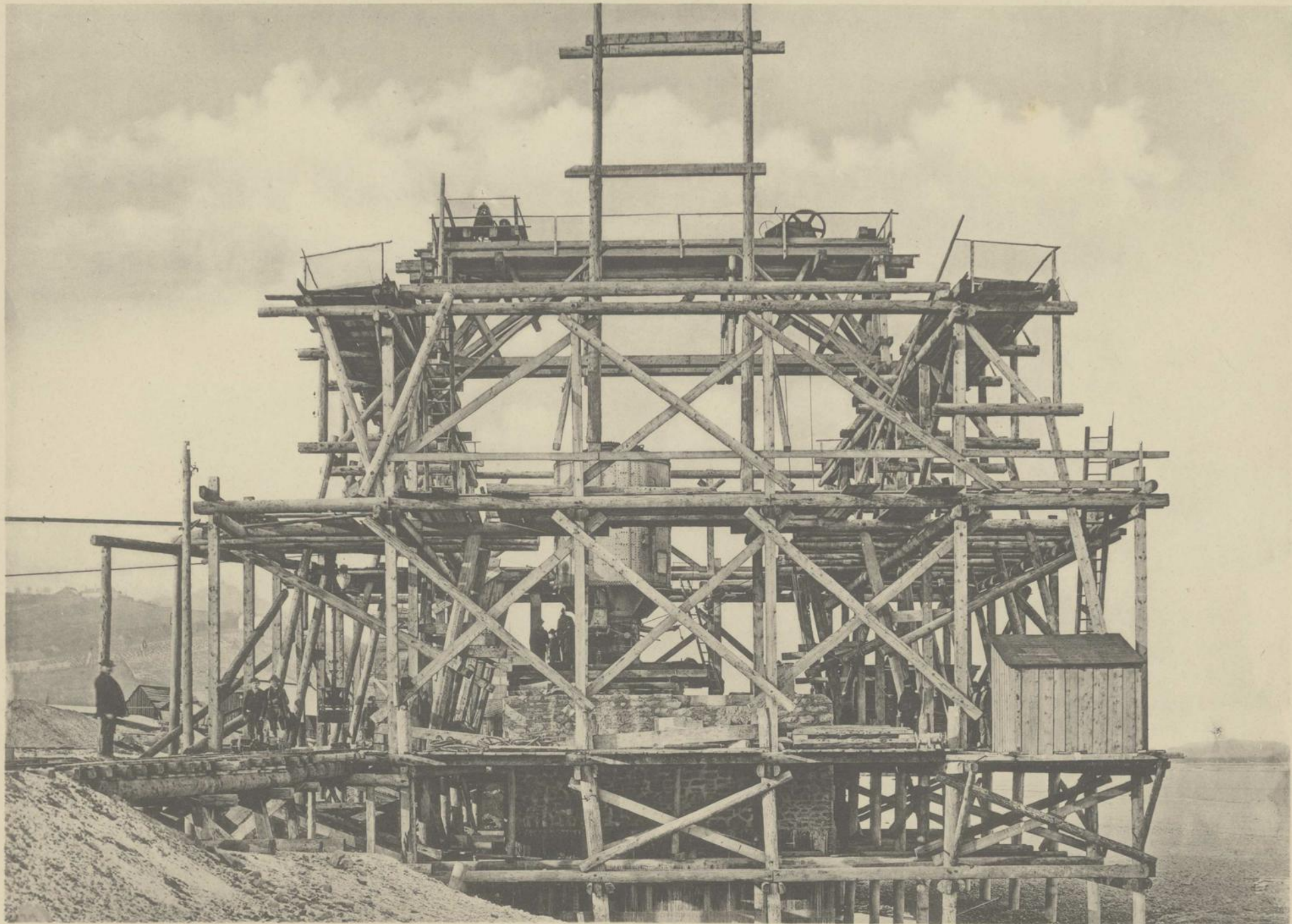
Schnitt I M.

Schnitt N O.



Bauführende Behörde:  
Donau-Regulirungs-Commission.

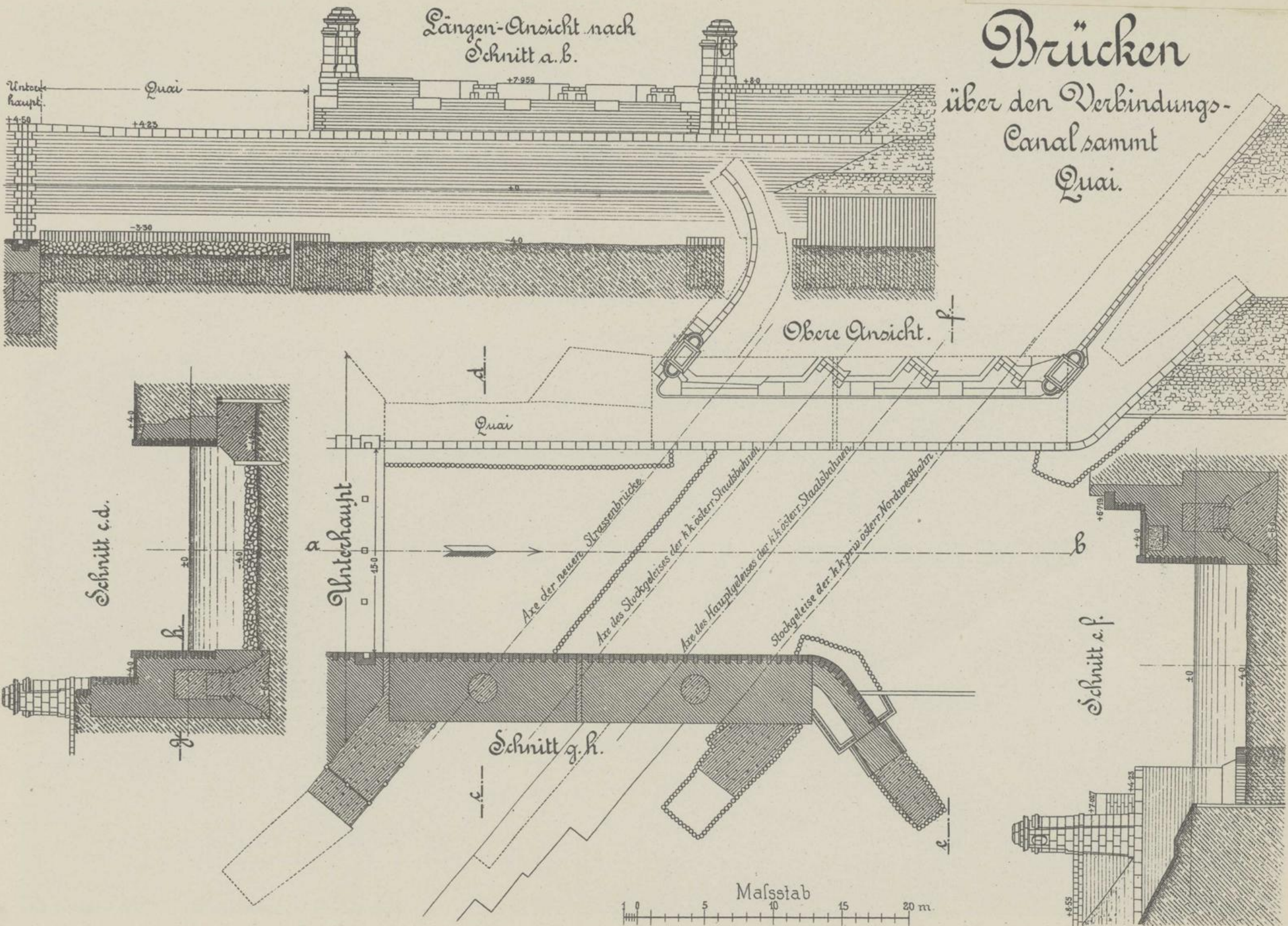
Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



21 Dezember 1896.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Der Caisson des Saugkopfs zum Alimentations-Canal während der pneumatischen Senkung.  
Schneidestand: 7,70 m unter Nullwasserspiegel. — Wasserstand: 1,32 m unter Null.





5. März 1896

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Beginn der Mauerung für die Herstellung der gemauerten Arbeitskammer des Brücken-Caissons Nr. I  
im Einschnitte für den unteren Theil des Schleusen-Canales. — Stand 130 m über Nullwasser.



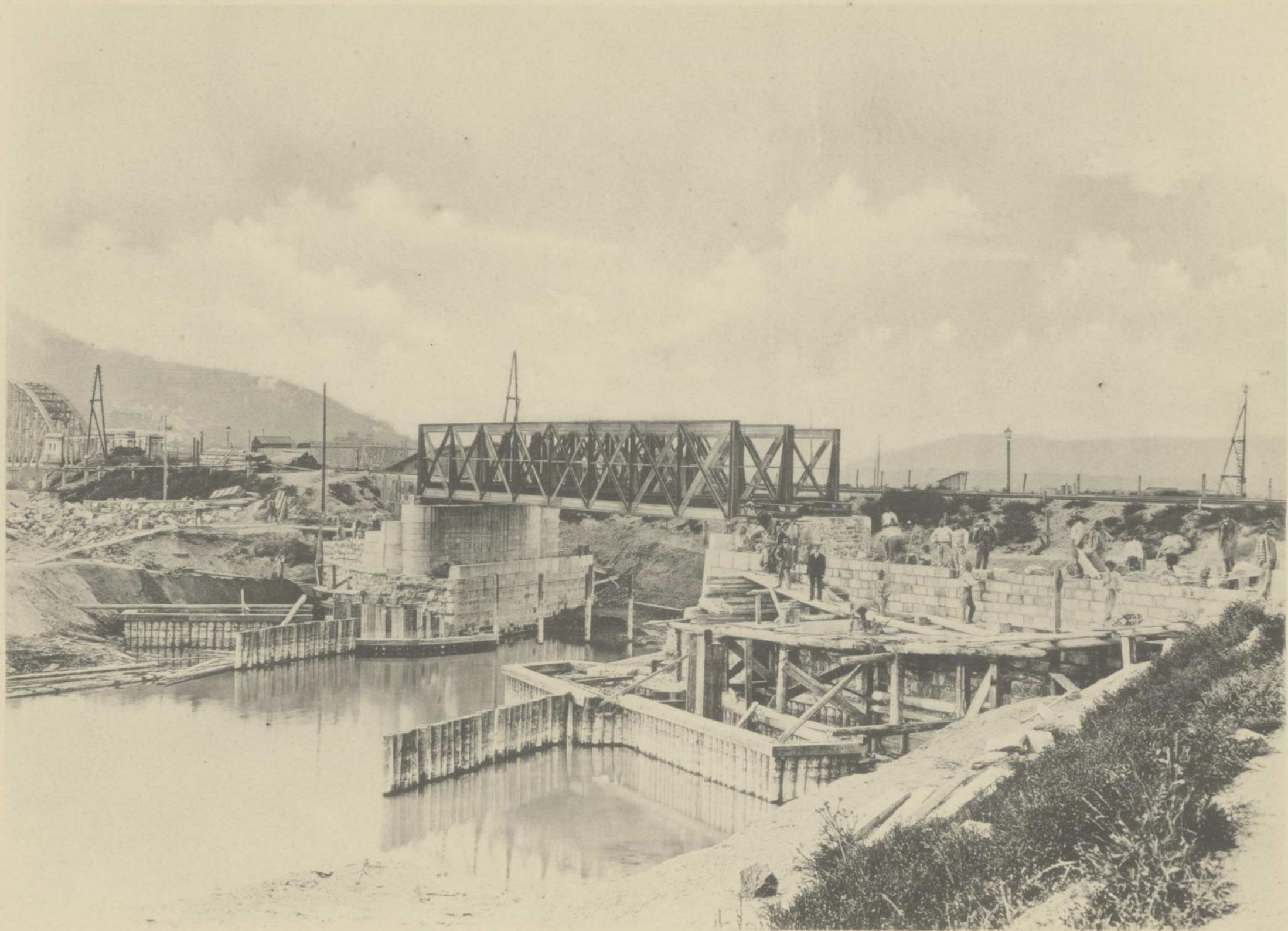
23. Juni 1896.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Pneumatische Senkung des Brücken-Caissons Nr. II.

Stand der Schneide: 2.68 m unter Nullwasser. — Wasserstand 1.80 m über Nullwasser.





20. September 1896.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien.

Fundirung der stromabwärts gelegenen Flügel bei der Brücke über den Verbindungs-Canal  
und Aufbau der Stützmauern für den Bahnkörper.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



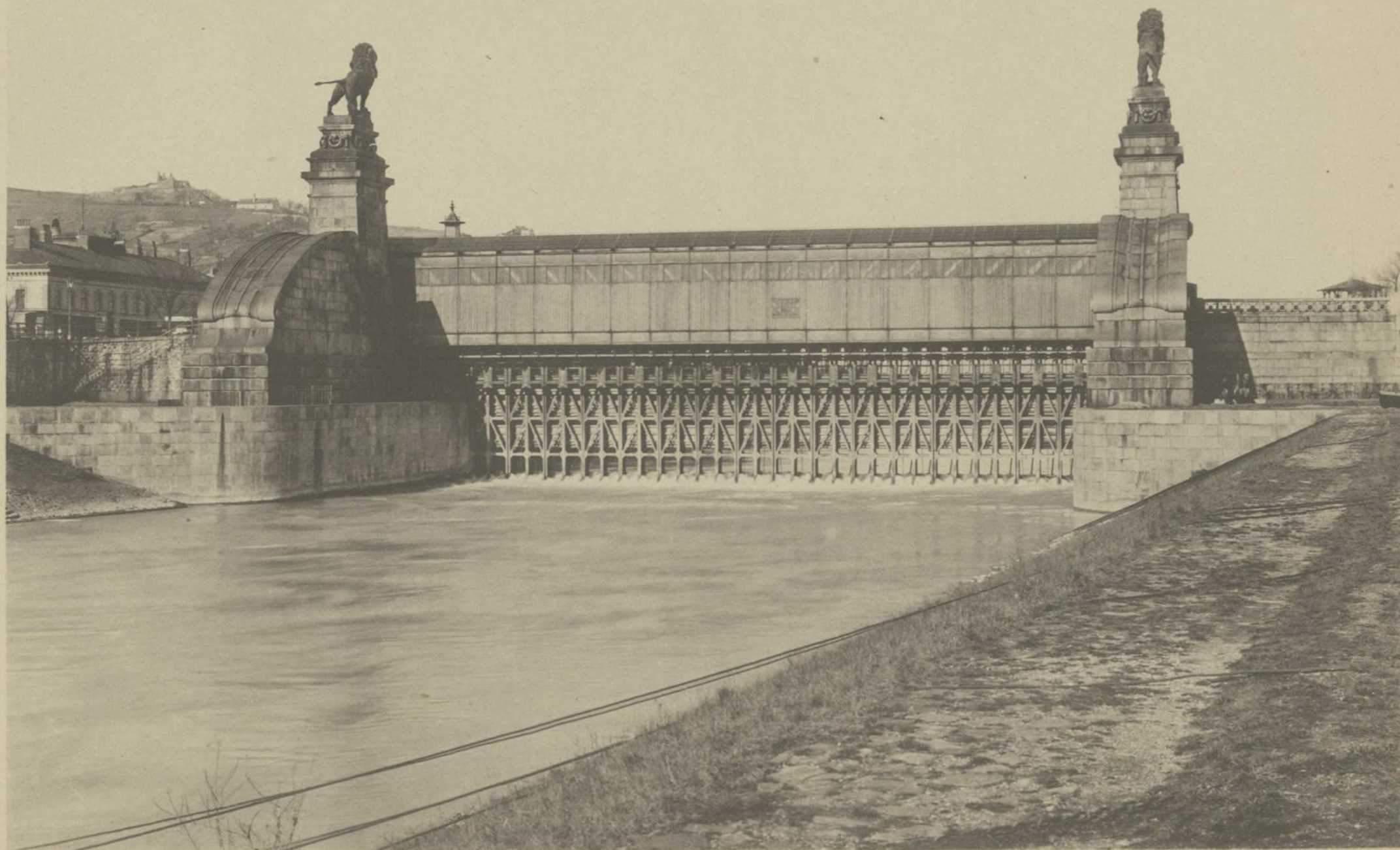
Herbst 1898.

Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien

Ansicht der fertiggestellten Wehranlage: Blick stromabwärts.

Bauführende Behörde:  
Donau-Regulierungs-Commission.

Bau-Unternehmung:  
Brüder Redlich & Berger, Carl & Emil Hollitzer.



Lichtdruck v. Max Jaffé, Wien

Herbst 1898.

Ansicht der fertiggestellten Wehranlage: Blick stromaufwärts.

