

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur: 164  
FRANZ XAVER FRIEDRICH

Wien, am 12. Juni 1936.

## Die Brückenbautätigkeit der Stadt Wien.

Das Aufbauprogramm der Stadt Wien wäre unvollständig, wenn es nicht auch alle die Massnahmen in sich schliesse, die zur Förderung des grosstädtischen Verkehrs erforderlich sind, also die Fürsorge für die Strassen und die ihrer Ueberführung über naturgegebene und künstliche Hindernisse dienenden Brücken. Die erheblichen Kosten der Erneuerung von Brücken, ihre Empfindlichkeit gegen äussere Einflüsse und die Forderung nach unbedingter Verkehrssicherheit begründen die hohen Aufwendungen, die die Stadtverwaltung der Erhaltung dieser Bauwerke widmet.

## Instandsetzung der Marienbrücke und der Franzensbrücke.

So ist der Betrag von nahezu 1 Million Schilling für die Instandsetzung der Marien- und Franzensbrücke bereit gestellt worden. Mit dem Bau der Marienbrücke war im Jahre 1906 das grosse, von Bürgermeister Dr. Karl Lueger aufgestellte Brückenbauprogramm der Gemeinde Wien eingeleitet worden. Es war unsommer notwendig, diese Brücke nach fast dreissigjährigem Bestande in allen ihren Gliedern auszubessern, als jene Teile des Tragwerkes die an die, lange Zeit hindurch mit Dampflokotiven betriebene Stadtbahn anschliessen, durch die eisenzerstörende Wirkung der Rauchgase stark gelitten hatten. In ununterbrochener, im Juli vorigen Jahres begonnener Arbeit haben Brückenschlosser, Maurer, Anstreicher, Pflasterer, Asphaltierer und so weiter die Marienbrücke und die benachbarte Stadtbahndecke vollkommen in Ordnung gebracht. Die kleinen, unvermeidbaren Opfer, die der Verkehr während der Ausführung dieser mannigfachen Arbeiten auf sich nehmen musste, werden dadurch wettgemacht, dass die Brücke nun wiederum durch einige Jahrzehnte uneingeschränkt benützlich sein wird.

Sofort nach Eintritt entsprechender Witterungsverhältnisse ist heuer mit der Instandsetzung der Franzensbrücke begonnen worden. Zur Behebung der Schäden, die durch den seit 40 Jahren ununterbrochen über die Brücke rollenden dichten und schweren Fuhrwerks- und Strassenbahnverkehr und ferner dadurch verursacht wurden, dass beim Bau dieser Brücke noch nicht die weitgehenden Vorkehrungen getroffen werden konnten, die dazu dienen, das eiserne Tragwerk vor dem schädlichen, zur Rostbildung führenden Einfluss des eindringenden Niederschlagwassers zu schützen, sind Eisenbauarbeiten grossen Umfanges eingeleitet worden. Gleichzeitig mit der Erneuerung der Gehwege und der Fahrbahn werden auch die Strassenbahngleise, die sich bisher neben den Randsteinen befanden, in die Brückenmitte verlegt und dadurch mehrfache, dem Verkehr abträgliche Kreuzungen beseitigt.

## Neubau der Rotundenbrücke und der Schlachthausbrücke.

Die Marienbrücke und die Franzensbrücke sind in einer Zeit erbaut worden, zu der die schon damals leistungsfähige Hüttentechnik einen vortrefflichen Brückenbaustoff, das Martin-Flusseisen, zur Verfügung stellen konnte. Wenn aus solchem Eisen erbaute Brücken entsprechend erhalten werden, ist ein Ende ihrer Lebensdauer nicht abzusehen. Gegenteilig ist die Sachlage bei den Brücken, die in den 70er und 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts aus dem damals eben erhältlichen Schweisseisen erbaut worden sind, wie die Rotundenbrücke und die Schlachthausbrücke. Dieses Schweisseisen neigt unter dem Einfluss der dauernden, mit Erschütterungen verbundenen Benützung zu Gefügeänderungen, die schliesslich zur Rissbildung in den Tragwerksteilen führen. Das Auftreten solcher Risse in den Trägern der genannten Brücken liess

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
FRANZ XAVER FRIEDRICH

II. Blatt

Wien, am .....

auf eine bedenkliche Abnahme der Tragfähigkeit schliessen, die zu weitgehend Beschränkungen des Strassenbahn- und Fuhrwerksverkehrs über die Rotundenbrücke und zur gänzlichen Einstellung des Fuhrwerksverkehrs über die Schlachthausbrücke genötigt hat.

Der Entschliessung des Bürgermeisters entsprechend, bereitete das Stadtbauamt bereits im Frühjahr 1934 den Neubau beider Brücken vor, so dass schon im nachfolgenden Sommer die Ausschreibung erfolgen konnte. Im Mai 1935 wurde der Neubau der Rotundenbrücke (Wagner-Biro A.G. mit Universale, Redlich & Berger A.G.) und im Sommer desselben Jahres der der Schlachthausbrücke (Wiener Brückenbau- und Eisenkonstruktions A.G. mit Ing. Mayreder, Kraus & Co.,) in Angriff genommen.

Zur Ueberführung des Verkehrs während der Bauzeit dient das Tragwerk der alten Rotundenbrücke, das zu diesem Zwecke kanalaufwärts verschoben und auf Holzjochen gelagert wurde, und ein Fussgängersteg, der nächst der Schlachthausbrücke mit einem eisernen Tragwerk über der 3½ Meter breiten Schiffsdurchfahrt errichtet wurde.

Die im Zuge der wichtigsten Zufahrtsstrassen in den Prater und zu den dort befindlichen Vergnügungs- und Sportstätten gelegene Rotundenbrücke hat einen lebhaften, sich zeitweise zu grösster Dichte steigenden Strassenbahn- und Fuhrwerksverkehr. Diesen örtlich gegebenen, besonderen Verkehrsansprüchen gemäss, wird die neue Rotundenbrücke eine für 6 nebeneinander fahrende Wagen ausreichende Fahrbahnbreite erhalten, während die der weniger verkehrsreichen Schlachthausbrücke für 4 Spuren bemessen wurde. Für die glatte Abwicklung des über beide Brücken sehr starken, stossweisen Fussgängerverkehrs sind Gehwege mit je 4½ Meter Breite vorgesehen.

## Interessante technische Einzelheiten.

Als tragende Elemente werden beide Brücken schlank gehaltene Stahlbögen haben, die bei der Rotundenbrücke in einer Länge von 66 Meter ungeteilt den Donaukanal und auch die beiderseitigen Vorkais überspannen, bei der Schlachthausbrücke nur über dem Wasser angeordnet sind, während die Vorkaisstrassen in Eisenbeton überbrückt werden. Der Bedarf an Stahl für den Bau beider Brücken beträgt 180 Waggon.

Die Tragwerke ruhen auf Pfeilern, deren Gründung in offener, mit Stahlspundwänden umschlossener Baugrube durchgeführt wurde. Diese Art der Gründung, die sich mit Rücksicht auf die voruntersuchten, örtlichen Untergrundverhältnisse in beiden Fällen als die einzig in Betracht kommende ergab und auch bei der Rotundenbrücke klaglos vollzogen werden konnte, bereitete bei der Schlachthausbrücke infolge des überaus starken Grundwasserzudrages erhebliche Schwierigkeiten, die nur dadurch gemeistert werden konnten, dass die unter den Pfeilerfundamenten liegenden Bodenschichten durch Einpressen von Zementmilch verfestigt wurden. Der hiedurch wesentlich gesteigert Zementverbrauch stellt sich für die Herstellung der Pfeiler und der übrigen Beton- und Eisenbetonteile beider Brücken auf etwa 200 Waggon.

Beide Brückenbauten sind im besten Zuge. Derzeit sind auf den Baustellen etwa 120 bis 150 Arbeiter an den Stahlbau-, Mauerwerks- und Erdarbeiten tätig, denen die Steinmetze, Anstreicher, Pflasterer, Asphaltierer und Bauspengler folgen.

# RATHAUSKORRESPONDENZ

III. Blatt

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
FRANZ XAVER FRIEDRICH

Wien, am .....

## Brückenbau und Arbeitsbeschaffung.

Beim Brückenbau sind viele Gewerbe tätig; ihre Zahl vermehrt sich erheblich, wenn man nicht nur die Arbeiten auf der Baustelle in Betracht zieht, sondern auch jene verfolgt, die angefangen von der Gewinnung der naturgegebenen Rohstoffe im Kohlenbergwerk, Steinbruch, am Erzberg u. s. w. über die Erzeugung der einzelnen Baustoffe bis zur Vollendung des Bauwerkes aufgewendet werden müssen. Werden nun alle, letzten Endes für den Brückenbau erforderlichen Arbeiten berücksichtigt, dann zeigt sich, dass zur Errichtung z. B. der Rotundenbrücke ein Arbeitsaufwand nötig ist, der annähernd der Arbeit von 1.000 Arbeitern ein volles Jahr hindurch gleich ist.

## 7 Millionen Schilling Bau- und Erhaltungskosten.

Unter den Brücken, die im Zuge der Höhenstrasse gebaut werden, ist jene hervorzuheben, die die Sieveringerstrasse überführen wird. Diese etwa 60 Meter lange, im scharfen Strassenbogen liegende Brücke wird in Eisenbeton (Pittel & Brausewetter) ausgeführt. Weil sich das Bauwerk dem Gelände anpassen und die freie Sicht möglichst <sup>wenig</sup> behindern soll, wurden leicht anmutende Tragwerke und schlanke Pfeiler vorgesehen. Die im vollen Gange befindlichen Bauarbeiten dürften etwa im Juli vollendet werden.

Die Aufzählung der hauptsächlichsten Arbeiten, die die Stadt Wien gegenwärtig auf dem Gebiete des Brückenbaues vollzieht, wäre unvollständig, wenn nicht noch erwähnt würde, dass ausserdem noch an einer grossen Anzahl der übrigen 140 Brücken und Stege, die in der Verwaltung der Stadt stehen, Erhaltungsarbeiten durchgeführt werden. Für diese und für die Brückenbauten werden insgesamt nahezu 7 Millionen Schilling aufgewendet. Dieser bedeutende Betrag, dessen Umsetzung in Arbeit die heimische Wirtschaft befruchtet und Tausenden von Menschen Beschäftigung gibt, wird für die Schaffung und Erhaltung von Bauwerken aufgewendet, die der Förderung des grosstädtischen Verkehrs und damit im hohen Grade dem Wohle der Allgemeinheit dienen.

-----

## Freigabe der Hauptallee.

Im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Verkehr hat das Besondere Stadtamt II die Prater Hauptallee übermorgen, Sonntag, von 12 Uhr bis 21 Uhr in der Strecke vom Praterstern bis zur Meiereistrasse für Benzinkraftfahrzeuge mit Ausnahme von Kraftträdern, Last- und Gesellschaftswagen freigegeben.

-----

## Der Leuchtbrunnen auf dem Schwarzenbergplatz.

Aus Anlass der Wiener Festwochen wird der Leuchtbrunnen auf dem Schwarzenbergplatz morgen, Samstag, von 21 Uhr bis 22 Uhr seine farbenprächtige Wasserspiele zeigen.

-----