

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur: 299
FRANZ XAVER FRIEDRICH

Wien, am 6. November 1936.

Vor der Eröffnung der neuen Rotundenbrücke.

Die Erhaltung der städtischen Brücken bedeutet für die meisten Stadtverwaltungen eine empfindliche Last. In den letzten Jahrzehnten werden durch die sprunghaft anwachsenden Verkehrslasten und Schnelligkeiten des motorisierten Verkehrs ganz besonders grosse Anforderungen an das Tragvermögen der Brücken gestellt. Viele ältere Brücken erweisen sich als unzureichend und müssen erneuert werden. Bürgermeister Richard Schmitz machte es sich zur Aufgabe, fühlbare Mängel auf diesem Gebiete schleunigst zu beseitigen. So wurden neben anderen bedeutenden Arbeiten auf dem Gebiete der Brückenerhaltung im Juli 1935 der Neubau der Rotundenbrücke und im Oktober 1935 der Neubau der Schlachthausbrücke in Angriff genommen. Während die neue Schlachthausbrücke im kommenden Jahre fertiggestellt sein wird, wird die neue Rotundenbrücke - beide führen über den Donaukanal - nach 16monatiger Bauzeit am kommenden Sonntag durch Bundespräsident Miklas dem Verkehr übergeben.

Die Geschichte der alten Brücke.

Die erste Verbindung des Praters mit dem Vorort Erdberg war eine aus Eichenholz hergestellte "Doppelbrücke", deren Erbauung vom nachmaligen Kaiser Franz Josef II. im Jahre 1776 veranlasst worden war. An der gleichen Stelle errichtete im Jahre 1811 Fürst Adreas Rasumofsky zur Verbindung seines Besitzes mit dem Prater eine nach ihm benannte steinerne Brücke. Ueberschwemmungen und Eisstöße der noch nicht eingedämmten Donau beschädigten jedoch diese Brücke derart, dass sie im Jahre 1819 abgetragen werden musste.

Im Jahre 1824 wurde sie durch einen nach dem Entwurf des Freiherrn Ignaz von Mitis hergestellten eisernen Kettensteg für Fussgänger ersetzt, der zu Ehren der Mutter des nachmaligen Kaiser Franz Josef I. "Sophienbrücke" benannt wurde. Der Steg hatte eine nutzbare Breite von 4 Meter und eine Stützweite von 71 Meter. Die beiden Tragketten waren aus je zwei übereinander angeordneten Kettensträngen gebildet, an denen abwechselnd die Hängestangen befestigt waren. Das Geländer des Steges war aus alten Flintenläufen hergestellt. Zur Deckung der Herstellungskosten im Betrage von 65.000 Gulden C.M. wurde vierzig Jahre hindurch von jedem Fussgeher eine Maut von 1 Kreuzer C.M. eingehoben.

Die zunehmende Erschliessung des Praters und die Fürsorge für die glatte Abwicklung des aus Anlass der Weltausstellung zu erwartenden lebhaften Verkehrs waren vermutlich die unmittelbaren Beweggründe zum Ersatz des unzulänglichen Kettensteges durch eine Fahrbrücke.

Die neue Brücke wurde nach den Entwürfen der Ingenieure Köstlin und Batfig von den Wittkowitz Werken erbaut und im Jahre 1872 eröffnet. Sie glich nahezu vollständig der ein Jahr vorher errichteten alten Brigittenbrücke. Das aus Schweisseisen erzeugte Tragwerk bestand aus zwei als Trapezfachwerk ausgebildeten Hauptträgern. Die Stützweite betrug 66'5 Meter, die nutzbare Breite der Fahrbahn 10'7 Meter, die der Gehwege je 3'8 Meter. Das Eisengewicht belief sich auf 610 Tonnen. Die Brücke hatte infolge der durch besondere Ereignisse beschleunigten Entwicklung des Verkehrs im Laufe der Jahre wesentlich grössere Lasten zu tragen, als für ihre Berechnung und Bemessung zur Zeit ihrer Erbauung vorausgesehen werden konnte. Der hohen Beanspruchung, der die Brücke nach der

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

II. Blatt.

Wien, am.....

im Jahre 1902 erfolgten Ueberleitung der elektrischen Strassenbahn und infolge der nach dem Kriege eingetretenen Steigerung des Verkehrs in Zahl und Gewicht der Fahrzeuge ausgesetzt war, konnte das Brückentragwerk umso weniger standhalten, als es aus einem Schweisseisen erzeugt worden war, dessen Festigkeit sich infolge der jahrzehntelangen mit Ueberbeanspruchungen einhergehenden Benützung fortschreitend verminderte. Der offensichtliche Verfall des Tragvermögens konnte auch durch die im Jahre 1927 eingebauten Zwischenjoche und Verstärkungen nicht aufgehalten werden. Trotz aller Bemühungen um die Brückenerhaltung war mit einer neuerlichen Verschärfung der schon seit 1916 bestehenden, den Strassenbahn- und Fuhrwerksverkehr empfindlich treffenden Benützungsbeschränkungen zu rechnen. Dazu ist es aber nicht mehr gekommen.

Der neue Bürgermeister schafft Abhilfe.

Im Bestreben, dem grosstädtischen Verkehr die Wege zu ebnen, hat Bürgermeister Richard Schmitz die Erneuerung der Brücke als eine dringliche Arbeit in das Sofortprogramm aufgenommen, das am 6. Juni 1934 von der Wiener Bürgerschaft genehmigt wurde.

Die öffentliche Ausschreibung für den Neubau der Brücke brachte Entwürfe in Stahl- und Eisenbetonbauweise. Obwohl bei dem Wettbewerb die Eisenbetonbauweise mit ausserordentlich fortschrittlichen Entwürfen vertreten war, ging dennoch der Eisenbau als Sieger hervor, weil er allen Anforderungen finanzieller und technischer Natur besser entsprach, als dies der Eisenbetonbauweise derzeit möglich ist. So wurde der Brückentwurf mit einem aus zwei einsteigigen Stahlbögen mit Zugband bestehenden Haupttragwerk, das den Donaukanal samt den Vorkaistrassen ohne Zwischenpfeiler in freier Stützweite von 66 Meter überspannt, zur Ausführung bestimmt.

Die neue Brücke.

Die neue Brücke ist insgesamt 25 Meter breit und 70 Meter lang. In der Mitte liegt die Fahrbahn, die 16 Meter breit ist, und an beiden Seiten je ein Gehweg von 4'5 Meter Breite. Auf der Brücke können gleichzeitig zwei Reihen 32 Tonnen schwere Strassenbahntriebwagen und beiderseits je zwei Reihen 14 Tonnen schwere Lastkraftwagen auffahren; sie ist also geeignet, die schwersten, derzeit und in absehbarer Zukunft in Betracht kommenden Belastungen mit genügender Sicherheit zu tragen.

Das eiserne Tragwerk ruht auf zwei Landwiderlagerh auf, die in offener, mit Spundwandisen umschlossener Baugrube in Eisenbetonbauweise hergestellt wurden. Als Werkstoff für das Tragwerk wurde Stahl mit einer Festigkeit von 44 bis 52 Kilogramm pro Quadratmillimeter und mindestens 20prozentiger Dehnung verwendet. Für die Aufstellung des Stahltragwerkes wurde ein besonderes Verfahren gewählt. Das Tragwerk wurde zunächst am linksufrigen Bauplatz zusammengesetzt und vernietet, sodann mit Hilfe eines Schiffes über den Donaukanal geschoben und auf den bereits fertiggestellten Pfeilern gelagert.

Der Bau der Brücke ging ohne Störung und Unfall von statten. An Baustoffen wurden 636 Tonnen Eisen, 620 Tonnen Zement, 2.400 Kubikmeter Sand und Kies und 230 Kubikmeter Steine verwendet. An der Baustelle selbst waren an 400 Arbeitstagen durchschnittlich 60 bis 80 Arbeiter mit 24.000 Arbeitsschichten tätig. Der Brückenbau, der rund 2'6 Millionen Schil-

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

III. Blatt

Wien, am.....

ling kostet, hat einschliesslich der Arbeiten bei der Rohstoffgewinnung, Baustoffherzeugung usw. nicht weniger als 250.000 Arbeitsschichten erfordert und rund 600 Arbeitern volle 400 Arbeitstage hindurch Beschäftigung gegeben.

Die Entwurfsverfassung und Bauausführung oblag der Waagner Biro A.G. für das Stahltragwerk, der Universale, Redlich & Berger Bau A.G. für den Unterbau und dem Architekten Professor Dr. Ing. Clemens Holzmeister für die baukünstlerische Ausgestaltung der Brücke.

Zur Ueberleitung des Verkehrs während der Durchführung der Bauarbeiten wurde die alte Brücke um 25 Meter flussaufwärts verschoben und als Hilfsbrücke eingerichtet. Die Verschiebung der 800 Tonnen schweren Brücke dauerte etwa 2 Stunden.

.....
Sehr geehrter Herr Kollege!

Ich erlaube mir, Ihnen in der Anlage ein Lichtbild der neuen Rotundenbrücke mit der Bitte um eheste Veröffentlichung in Ihrem geschätzten Blatte zu überreichen.

Zu Gegendiensten stets bereit

F. X. F r i e d r i c h .

.....
Verkehrsregelung in der Maissauergasse.

Die Maissauergasse im 21. Bezirk verbindet die Wagramerstrasse mit der Polletstrasse und führt durch die Siedlung Am Freihof in Kagran; sie ist von der Wagramerstrasse bis zur Komzackgasse normal breit und mit Gehwegen versehen, während sie in dem Teil zwischen Komzackgasse und Polletstrasse sich bei einem über die Strasse geführten Mauerbogen zwischen den Häusern Nr. 62 und 73 verengt und in einer scharfen Kurve über eine platzartige, mit einer Grünanlage versehenen Verbreiterung zur Durchfahrt durch das Haus Nr. 45 der Polletstrasse führt. Diese Durchfahrt hat eine Fahrbahn von nur 2'10 Meter und zwei randsteinartige Gehwege von je 40 cm Breite und ist 3'30 Meter hoch.

Da die geringen Ausmasse der Durchfahrt und die Unübersichtlichkeit dieses Strassenstückes gewisse Schwierigkeiten im Verkehr mit sich bringen, ein Bedürfnis für eine Durchfahrt durch diesen Strassenteil **nicht vorliegt** und die Zufahrt zur Polletstrasse und zur Wagramerstrasse durch die Steigenteschgasse und die Strasse Am Freihof gewährleistet ist, hat das Besondere Stadtamt II im Einvernehmen mit der Bundespolizeidirektion die Durchfahrt durch die Maissauergasse in dem Teil zwischen der Komzackgasse und der Polletstrasse verboten. Uebertretungen dieser Verordnung werden von der Bundespolizeidirektion gemäss dem Wiener Strassenpolizeigesetz bestraft.

.....