

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 5/6 (1885)
Heft: 9

Artikel: Die Stephanie-Brücke in Wien
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-12849>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die Stephanie-Brücke in Wien. (Schluss.) — Zur schweizerischen Landestriangulation. Von Prof. C. Koppe in Braunschweig. — Miscellanea: Honigmann'sche Locomotive. Heizung von Eisenbahnwaggons mittelst Electricität. Massenfabrication von Drainröhren. Rathausbau in Hamburg. Pilatusbahn. Der Tunnel unter dem

Mersey. — Concurrenzen: Neues Postgebäude in St. Gallen. Rathaus in Oldenburg. Clubhaus in Leipzig. Primarschulhaus in St. Gallen. — Preisausschreiben: Eisenbahn-Oberbau. Transportable Lazareth-Baracken. — Literatur: Schweizerischer Bundeskalender für 1885. Porträt von Gustav Bridel. — Vereinsnachrichten. Stellenvermittlung.

Die Stephanie-Brücke in Wien.

(Schluss.)

Gehen wir nun zur Beschreibung des Projectes der Herren Liss und Hieser, nach welchem die Brücke nunmehr ausgeführt wird, über. War schon die Aufgabe, welche im Concurrenzprogramm gestellt war, keine leichte, so wurde sie durch die Bedingungen, die sich die Herren Concurrenzen selbst auferlegt hatten, noch wesentlich erschwert. Dieselben hatten ihrem Projecte als Hauptbedingung vorangestellt, dass kein Constructionsteil die Brücke überragen dürfe, kurzum dass die Bahn frei gehalten werde. Da nun die Constructionshöhe eine ausserordentlich geringe war, denn sie betrug über den Widerlagern blos 3 m oder 1/20 der freien Spannung, so musste — wollte man nicht zu einem Parallelträger Zufucht nehmen — diese Schwierigkeit durch ganz besondere Hülfsmittel überwunden werden. Diese letztern bestanden in dem Vorschlag eines, unseres Wissens für feste Brücken noch nicht zur Ausführung gelangten Systemes, nämlich demjenigen des Balance-Trägers. Derselbe ist ein auf vier Stützpunkten aufliegender, continuirlicher Balken mit variabelm Querschnitt und künstlicher Belastung der beiden Aussenöffnungen. Die Anwendung dieses Systemes, das auf ähnlichen Prinzipien beruht, nach welchen nun auch die im Bau begriffene, colossale Brücke über den Firth of Forth in England ausgeführt wird, gestattete die Wahl eines in der Mittelöffnung bogenförmig gestalteten Trägers. Da die beiden Aussenöffnungen im Widerlager verborgen und nur die als kühner, flacher Bogen sich darstellende Mittelöffnung sichtbar sein sollte, so war dadurch die Aufgabe, vom aesthetischen Standpunkte aus, in trefflicher Weise gelöst.

Wäre das Project der Herren Liss und Hieser bezüglich der statischen Berechnung so vollständig durchgearbeitet gewesen, wie in aesthetischer Hinsicht, so hätte wol das Resultat der zweiten Concurrenz nicht mehr verneinend lauten können. Aber gerade in dieser Richtung fehlten hauptsächliche Erfordernisse; auch machten sich betreffend der constructiven Verhältnisse, namentlich der Anordnung der Gleitlager, der durch Temperaturwechsel hervorgerufenen Spannungsänderungen, der Verankerung an den Enden der Ballastarme, der Unterbringung des Ballastes etc. noch mancherlei Bedenken bemerkbar, weshalb noch Vieles genauer zu untersuchen und nachzuholen war, bevor das Project zur Ausführung reif erschien.

Das Fehlende wurde nun von der Bauunternehmung Rudolf Frey ergänzt. Zunächst wurden eingehende, statische Untersuchungen unter folgenden Annahmen vorgenommen:

1. Der Träger ist ein auf vier Stützen ruhender continuirlicher Träger variablen Querschnittes.

2. Sämmtliche Stützen liegen in ein und derselben horizontalen Ebene.

3. Die Auflagerconstruction wird derart gewählt, dass eine Dilatation, hervorgerufen durch Temperaturänderungen, stattfinden kann.

Die erste Annäherungs-Berechnung wurde dergestalt vorgenommen, dass zunächst die Berechnung für ein constantes Trägheitsmoment durchgeführt wurde, um angenäherte Trägerquerschnitte zu erhalten.

Diese ersten Annäherungsquerschnitte wurden nun in die Rechnung eingeführt und die Rectification auf Grund der Variabilität des Trägheitsmomentes vorgenommeu. Da letztere jedoch sehr bedeutend ist, so war es nothwendig, diese Rectification noch zweimal zu wiederholen, bis endlich Trägerquerschnitte resultirten, die so ziemlich den wirklichen Verhältnissen entsprachen.

Wie bedeutend die Unterschiede waren, die sich gegenüber der ersten Annäherung herausstellten, mag aus Fol-

gendem hervorgehen. Es ergab sich nämlich bei der ursprünglich gewählten Trägerform:

Dass erstens unter den gegebenen Belastungsverhältnissen ein derart grosses Ballasterforderniss zu Tage trat, dass die technische Ausführbarkeit nahe an den Grenzen der practischen Möglichkeit lag. Dass zweitens trotz des riesigen Ballasterfordernisses, der continuirliche Träger hart an der Grenze der Zulässigkeit gewesen wäre, indem der Endstützdruck sich bedenklich dem Nullpunkte näherte.

In Folge dessen wurde nun, wie aus dem Längendurchschnitt ersichtlich ist, eine Aenderung der Trägerform vorgenommen, indem die seitlichen Arme von 12 m auf 15 m verlängert wurden, ausserdem aber der Ballast (Mauerwerk) ungleichmässig vertheilt wurde, derart, dass er gegen die Trägerenden angehäuft und sodann, gegen die Mittelöffnung zu, stufenweise abnehmend angeordnet wurde. Um endlich unter allen Umständen hinreichende Gewähr für die Wirkung der Construction als continuirlicher Träger zu haben, wurde auf Anordnung des Stadtbaumes Wien eine Verankerung der Trägerenden nach dem auf Seite 54 dargestellten Projecte in Aussicht genommen.

Schliesslich wurde eine neue Berechnung auf Grundlage von nach den früheren Berechnungen eingeschätzten Querschnitten angestellt, und zwar nach der vollkommen exacten Theorie des continuirlichen Trägers mit variabelm Querschnitte, welche bekanntlich namentlich in Bezug auf die Belastungsscheiden für die zufällige Belastung (bei getrennten Lastpartien), ferner im Zusammenhange damit in Bezug auf die Lage der sogenannten „Fixpunkte“ erheblich abweichende Resultate gegenüber der ersten Annäherungsberechnung ergibt.

Hinsichtlich der constructiven Anordnung wurden die folgenden Aenderungen vorgenommen:

a) Sowohl die Ballastarme, als auch der mittlere Theil der Mittelöffnung wurden vollständig als Blechträger konstruit, um den Materialanhäufungen und Massennietungen an den Knotenpunkten zu entgehen und in einfacher und solider Weise das erforderliche Material unterbringen zu können.

b) Es wurde eine Ankerconstruction angeordnet, welche jedoch derart eingerichtet ist, dass sie für die gewöhnlichen Maximalbelastungen nicht in Wirksamkeit tritt, sondern nur eine Reserve für den Fall bilden soll, als ganz ausserordentliche Belastungen die Brücke beanspruchen sollten — oder für den Fall, als vorübergehend (bei Reconstruktionen etc.) der Ballast ausser Wirkung treten sollte.

Was nun die architectonische Durchführung der Brücke anbelangt, so lehnt sich dieselbe vollständig an das von Herrn Architect O. Hieser ausgearbeitete Concurrenzproject an.

Bei der Aufstellung derselben ist die hierauf bezügliche Vorschrift des Programmes streng befolgt worden. Dieselbe lautete: „Die Brücke soll in ihrer Totalität als ein Bauobject von künstlerischem Werthe zur vollen Geltung kommen und es wird dann bei der Wahl des auszuführenden Projectes auch auf eine geschmackvolle, den aesthetischen Anforderungen entsprechende Anordnung der Construction und auf die artistische Ausstattung der Brücke in allen ihren Theilen ein besonderer Werth gelegt werden.“

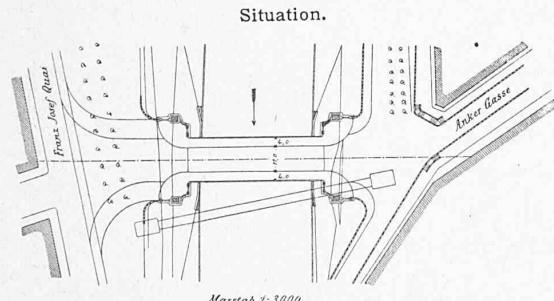
Die erste Bedingung zur Lösung dieser Aufgabe schien dem Architecten eine Verblendung des dem Beschauer sichtbaren Vollwandträgers zu sein, wonach von einem Brückenkopf zum andern ein tief nach innen profiliertes Gesimse geführt wurde, so dass das Trottoir sich balconartig von der Fahrbahn vorkragt. Der unterhalb übrig gebliebene Theil des Trägers wurde auf eine Länge von 20 m von den Brückenköpfen gegen die Mitte zu als Console gelöst. Dadurch wurde namentlich erzielt, dass der flache Bogen scheinbar ganz aufgehoben und die obere Gurtung als eine

vollständig gerade Linie, von einem Ufer zum anderen führend, dargestellt wird.

Um nun auch die Querträger decorativ anzudeuten und die lange Linie zu unterbrechen, liess der Architect jeden vierten Trägerkopf in eine Console auslaufen, die zugleich das Geländer stützt. In der Mitte der Brücke findet sich das Wappen der Stadt Wien angebracht.

Bei den Brückenköpfen lag es nahe, das Einragen des Ballastarmes in die Ufer und die gewaltige Kraft, die in denselben entwickelt wird, zum architectonischen Ausdruck zu bringen; ausserdem mussten den langen, horizontalen Linien der Brückebahn verticale Linien entgegengestellt werden, was durch die Anordnung von grösser ausgebildeten Candelabersäulen als zu gering bewerkstelligt erschien. Der Architect dehnte daher den quadrirten Unterbau so weit als möglich in die Breite und stellte auf jeden Brückenkopf, in einer Distanz von 36 m, zwei mächtige Obelisen; dieselben ruhen auf Postamenten, welche je mit vier Kinderfiguren geziert sind.

Die Verkleidung der Brückenträger wird aus Zink und Eisenguss hergestellt und theilweise vergoldet. Die Quai-mauern und die Brückenköpfe werden vom Sockel bis zum Deckgesimse, d. h. bis zur Trottoirhöhe mit Quadern aus Gmündnergranit verkleidet, wobei die 16 grossen Auflagsquader an der Aussenfläche geschliffen und polirt werden. Für die Balustrade, die Sockel und Schäfte der Candelaber-



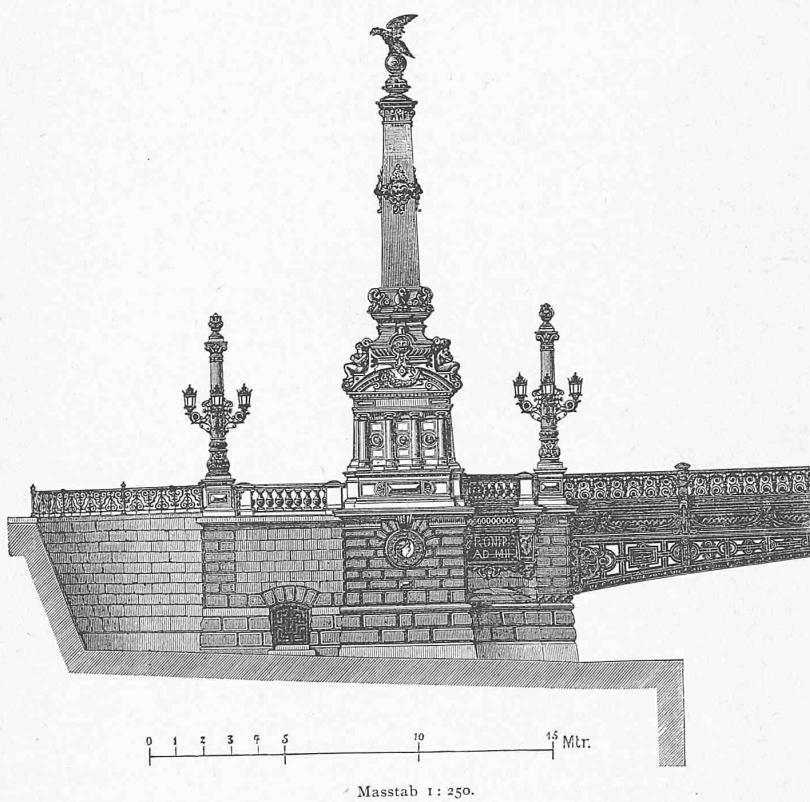
säulen, sowie die Sockel und Bekrönungen der Obelisen wird Mannersdorferstein, für alle decorative Theile Goisserstein verwendet. Die Schäfte der Obelisen werden aus je zwei Stücken geschliffenem und polirtem dunkelgrauen Gmündenergranit hergestellt, während die Adler und Gurtstücke an den Obelisen, die Wappen und sitzenden Greiffe an den Brückenanfängen in Bronze gegossen werden. Für die Votivtafeln zwischen den Obelisen und Brückenanfängen ist rother, schwedischer Granit in Aussicht genommen.

Wir haben bereits oben erwähnt, dass der Architect Rudolf Frey den Bau der Brücke ohne Obelisen und Zu-

fahrtsrampen zu 482 000 fl. ausführen wird. Die Obelisen kosten rund 84 800 fl. und deren Ausführung bleibt vorläufig, d. i. bis zur Erledigung der Stadtbahnfrage, in suspenso.

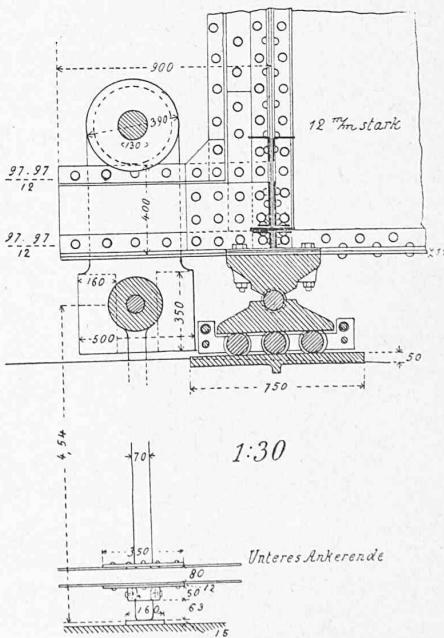
Die Stephanie-Brücke über den Donau-Canal in Wien.

Ansicht des Brückenkopfes.



Daten derselben der Wochenschrift des österr. Ingenieur- und Architecten-Vereins, Jahrgang VII No. 50 und 52 und

Verankerung an den End-Auflagern.



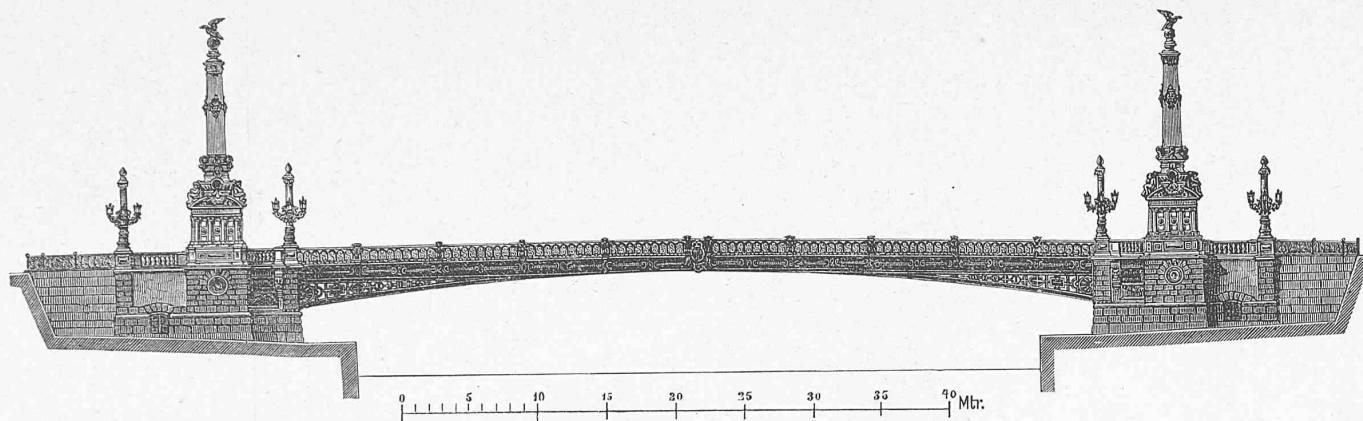
Jahrgang X No. 5 und 6 entnommen haben, deren Redaction wir noch speciell für die freundliche Ueberlassung der Holzschnitte zu Dank verpflichtet sind.

Die in unserer letzten Nummer auf Seite 48 abgedruckte Skizze für eine eventuelle Stadtbahnübersetzung an der Franz-Josephs-Quai-Seite soll als Beweismittel dienen, dass eine Hochbahn, wenn sie dort vorbeigeführt würde, die Erscheinung der Brückenköpfe durchaus nicht alterieren könnte. Die Bahn hätte dann vor der Brücke das Ufer zu verlassen und in einer Distanz von etwa 16 m von der Häuserflucht am Franz-Josephs-Quai in senkrechter Richtung auf die Axe der Brücke zu laufen, nach der Strassenübersetzung aber in flachem Bogen wieder an's Ufer zurückzukehren. Die Ausführung der Strassenübersetzung ist in Stein gedacht.

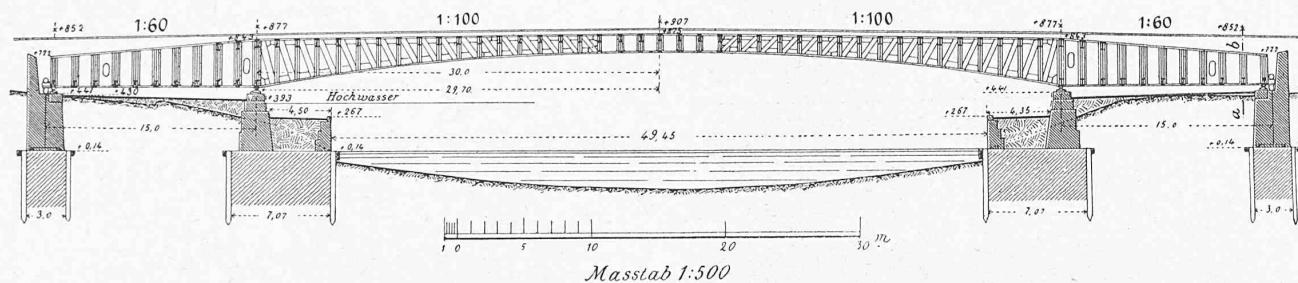
Am Schlusse unserer Beschreibung angekommen, wollen wir nicht unterlassen zu erwähnen, dass wir die hauptsächlichsten

Die Stephanie-Brücke über den Donau-Canal in Wien.

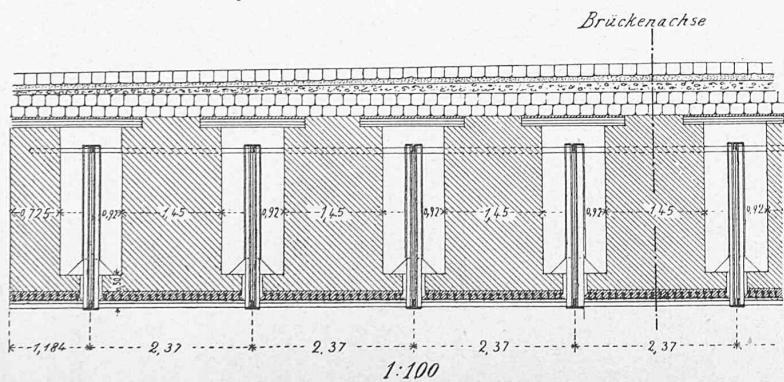
Ansicht.



Längenschnitt.



Querschnitt durch den Ballastarm.



Querschnitt durch die Brückenmitte.

