

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **5/6 (1885)**

Heft 8

PDF erstellt am: **12.12.2019**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT: Die Stephanie-Brücke in Wien. — L'enseignement professionnel. — Miscellanea: Eisenbahn-Oberbau, Explosion eines Köhler'schen Sicherheitskessels, Rheincorrection, Technischer Verein

der schweizerischen Eisenbahn-Verwaltungen. — Correspondenz. — Patentliste. — Vereinsnachrichten. Stellenvermittlung.

Die Stephanie-Brücke in Wien.

Diese seit der Mitte vorigen Jahres im Bau befindliche Strassenbrücke über den Wiener Donau-Canal bietet in Folge ihrer architectonischen Gestaltung sowol, als auch wegen ihrer von gewöhnlichen Brückenbauten abweichenden Construction, so viel Interessantes, dass eine einlässliche Beschreibung und Darstellung derselben gewiss gerechtfertigt erscheinen wird.

Schon die ersten Schritte, welche vom Magistrat der Stadt Wien unternommen wurden, um die damals noch ziemlich unbestimmten Ideen, die darüber bestanden, wie der Donau-Canal zu überbrücken sei, zu etwelcher Abklärung zu bringen, waren etwas eigenthümlicher Natur.

Zwar wurde, wie dies meistens in solchen Fällen geschieht, der Weg der öffentlichen Concurrenz betreten; aber die im Spätherbst 1881 erlassene Concurrenzausschreibung litt an verschiedenen Unvollkommenheiten, von denen namentlich die, dass über die Lage der Brücke keine bestimmten Anhaltspunkte gegeben waren, sich später bitter fühlen liess. Ein anderer Mangel war der, dass bei der Ausschreibung von einem Preisgericht, das, wie es bei jeder regelrechten Concurrenz geschehen sollte, das Programm durchzuberathen und zu billigen hat, noch keine Rede war. Nur durch die Mithilfe des österr. Ingenieur- und Architekten-Vereins konnte, allerdings etwas spät, dieser wesentliche Uebelstand beseitigt werden. Auf Ansuchen des Wiener Magistrates schlug nämlich der genannte Verein die HH. Ferstel, von Wilemans, E. Heyrowski, Professor Rebhann und Inspector Hermann als Preisrichter vor, was die Genehmigung der städtischen Behörde fand.

Sehr wahrscheinlich in Folge der bereits erwähnten Mängel war die Concurrenz, die wol unter anderen Umständen, wegen der interessanten Aufgabe, eine grosse Anziehungskraft auszuüben vermocht hätte, nur spärlich beschickt, indem den Preisrichtern nur zehn Projecte zur Beurtheilung vorgelegt werden konnten.

Von diesen zehn Entwürfen erhielt derjenige der Ingenieure Schmid und Hallama in Verbindung mit Architect Jelinek in Wien den ersten Preis (3000 fl.), während demjenigen von Ingenieur Köstlin in Wien der zweite (2000 fl.) und dem Projecte von Ingenieur Blecken und Architect Wallot in Frankfurt a/M. der dritte Preis zuerkannt wurde.

Der Letztgenannte mag von Glück sagen, dass er nicht den ersten Preis und die sofortige Ausführung des Baues erhielt, denn wer weiss, ob er dann hinreichend Zeit und die nöthige Ruhe gefunden hätte, um seinen genialen Ent-

wurf für das deutsche Reichstagshaus auszuarbeiten, der ihm eine so ehrenvolle Stellung unter den deutschen Architecten verschafft hat.

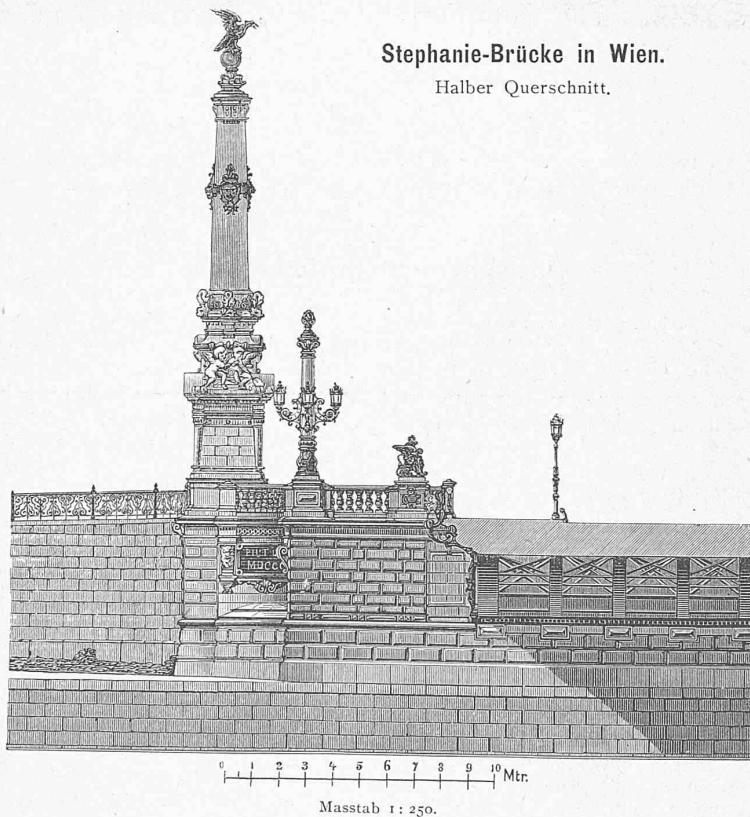
Das Project der Erstprämiirten zeigte eine Bogenbrücke mit geradlinigem Obergurt und einer Stützweite von 59,5 m. Von den vier Hauptträgern derselben waren die beiden inneren bestimmt die Fahrbahn zu tragen; dieselben erhielten eine Pfeilhöhe von 3,9 m, so dass die Streckgurte um etwa 1,5 m über die Ebene der Fahrbahn hinausragten, während die beiden äusseren Hauptträger zur Stützung der 4 m breiten Gehwege dienen sollten. Der zweite preisgekrönte Entwurf bestand in einer Combination von steifer Kette und Bogenträger, während die drittprämiirte Arbeit einen durchaus aesthetisch behandelten Parallelträger in Vorschlag brachte.

Von den prämiirten Entwürfen sollte indess keiner zur Ausführung gelangen, indem das Preisgericht sein Augenmerk auf ein unter dem Motto: „Viribus unitis — sempre avanti“ von den Herren Liss und Hieser eingereichtes Project richtete und die Verfasser derselben, nebst denjenigen der beiden erstgekrönten Entwürfe, veranlasste ihre Projecte den inzwischen geänderten Programmbedingungen entsprechend umzuarbeiten.

Obschon sich die Verfasser diesem Verlangen bereitwilligst unterzogen und ihre Entwürfe umgearbeitet hatten, kam, nach langen Berathungen des Preisgerichtes, auch diesmal wieder ein negativer Entscheid heraus, indem keines der umgearbeiteten Projecte zur Ausführung empfohlen wurde. In Fachkreisen

Stephanie-Brücke in Wien.

Halber Querschnitt.



Masstab 1: 250.

erregte dieser Beschluss der Jury nicht geringes Aufsehen und derselbe führte in Folge einer Interpellation von Seite des Herrn Ingenieur E. Gärtner zu längeren Auseinandersetzungen im österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein, bei welchen der Standpunkt des Preisgerichtes in Herrn Professor Rebhann einen geschickten und schlagfertigen Vertreter fand.

Diese Besprechungen hatten wenigstens das Gute, dass dadurch den obgenannten Verfassern, namentlich den Herren Liss und Hieser, Gelegenheit geboten wurde, ihre Entwürfe einem technisch gebildeten Zuhörerkreis vorzulegen, zu erläutern und zur Beurtheilung zu bringen. Dies fand zu Ende des Jahres 1882, also ungefähr 1/4 Jahre nach der ersten Preisausschreibung statt.

Während des ganzen Jahres 1883 hörte man nichts mehr von der Stephanie-Brücke und erst im Mai letzten Jahres kam von Wien die Kunde, dass der Magistrat dieser Stadt dem Architecten Rudolf Frey den Bau der Brücke um die Summe von 482 000 fl. und die Ausführung der Zufahrtsrampen für 31 000 fl. übertragen habe; dabei wurde den Herren Liss und Hieser eine consultative Mitwirkung