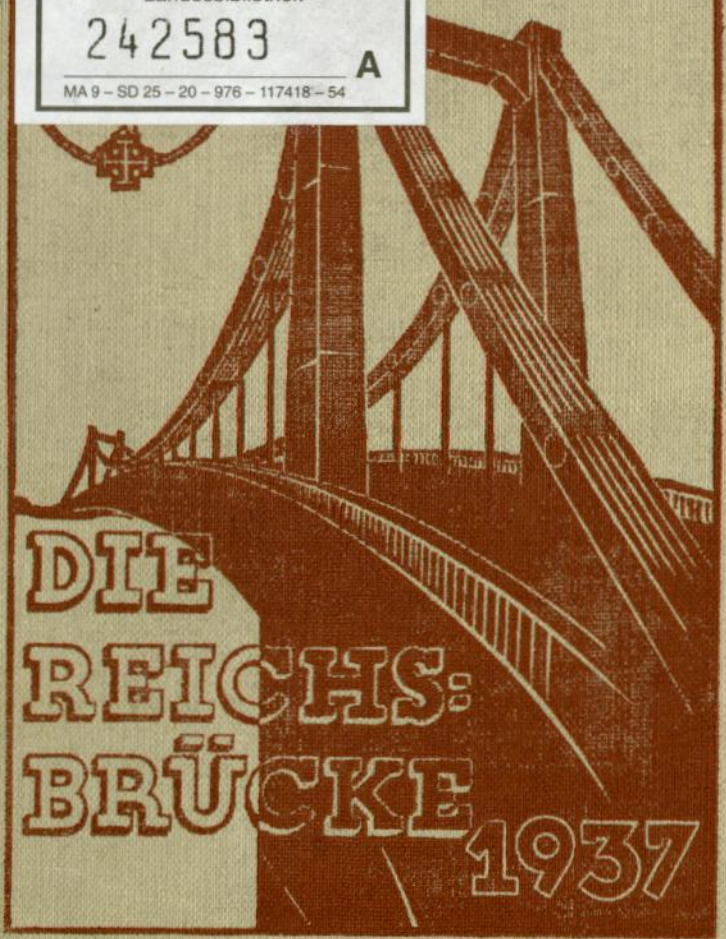
Wiener Stadt- und
Landesbibliothek
242583 A
MA 9 – SD 25 – 20 – 976 – 117418 – 54



DIE REICHS-BRÜCKE 1937

Verleger: Bundesleitung des VF.-Werkes „Neues Leben". Für den Inhalt verantwortlich: Richard Wolf. Beide: Wien, I., Am Hof 6. — Druck: Verlagsanstalt „Herold", Komm.-Ges. auf Aktien, Wien, VIII., Strozzigasse 8. — Illustrationen: Bundesministerium für Handel und Verkehr, Österreichischer Heimatdienst, Photoatelier Dietrich. Die historischen Daten sind mit Bewilligung des Haus-, Hof- und Staatsarchivs dem „Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich", II. 1903, entnommen.

Sonderdruck: VF.-Werk „Neues Leben", Werkblätter, Jahrg. 1.

A 242.583

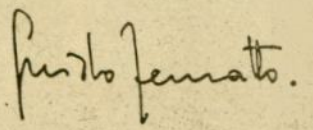
WIENER HOF- U. LANDESBIBL.

IN 384.784

Zum Geleit!

Ein großes Werk, dessen Fertigstellung Tausende von Händen beschäftigte, ist nun vollendet. Alle, ob sie nun am Entwurf mitgeschaffen oder an der Brücke selbst Hand angelegt haben, leisteten ganze Arbeit, um ein Ganzes, eben die stolze Reichsbrücke, zu schaffen. Damit nun jeder seinen Teil daran sehen und erkennen und damit jeder, der mitgeschaffen hat, noch einmal den ganzen Stolz, für ein solches Werk verwendet worden zu sein, erleben kann, hat das DF.-Werk „Neues Leben" alle zusammengerufen, um ihnen die Brücke zu zeigen und um ihnen den Dank auszudrücken. Nach dem Grundsatz „Saure Wochen, frohe Feste" sollen sich die Männer vom Werke aber auch bei einem Volksfest vereinigen, bei dem sie das erleben, **was wir anstreben:** wahre, echte Volksgemeinschaft. Dieses Büchlein aber sei ihnen gewidmet als Erinnerung für ihre Nachkommen, als Dank und als ein Versprechen, ihrer auch in Zukunft nicht zu vergessen!

Frontheil!



Die neue Reichsbrücke

Erbaut während der Amtsperiode des
Bundespräsidenten
Wilhelm Miklas
über Anregung des
Märtyrerkanzlers
Dr. Engelbert Dollfuß
Begonnen am 26. Februar 1934 unter dem
Bundesminister für Handel und Verkehr
Fritz Stockinger
und dem
Bürgermeister der Stadt Wien
Richard Schmitz
Beendet unter der Regierung des
Bundeskanzlers
Dr. Kurt von Schuschnigg
und dem
Bundesminister für Handel und Verkehr
Prof. Dr. Wilhelm Taucher
Nach Einweihung durch Se. Eminenz, den hochwürdigsten Kardinal Erzbischof von Wien,
Dr. Theodor Innitzer,
feierlich am 10. Oktober 1937 dem Verkehr übergeben

Staatliche Bauaufsicht:
Bundesministerium für Handel und Verkehr, Sektion I
Vorstand Sektionschef Ing. Rudolf Schober

Mit der Bauaufsicht und Bauoberleitung betraut:
Ministerialrat Ing. Dr. techn. Josef Wagner, Vorstand der Brückenbauabteilung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr

Die Belange der Eisenbahnaufsichtsbehörde betreute:
Ministerialrat Ing. Franz Zelisko

Bauleiter:
Ministerialrat Ing. Rudolf Wallner

Der Bundesbauleitung gehörten an:
aus dem Stande des Bundesministeriums für Handel und Verkehr
Ministerialkommissär Dozent Dr. techn. Hermann Grll
Ing. Robert Hellmer
Ing. Ludwig Faber

In zeitweiliger Mitverwendung:
Oberbaurat Ing. Norbert Wittmann
Ing. Franz Schmid
Ing. Hans Baumgartner
Oberinspektor Johann Drexler
Architekt Wilhelm Friedl
Staatl. Vertragsangestellte Gertrude Eckhardt

Aus dem Stande der Stadt Wien:

Baurat Ing. Oskar Mermon
Rechnungsrat Johann Guschelbauer
Städt. Werkmeister Leopold Schimpl

Die Bauaufseher:

Primus Ballon, Josef Brandstetter,
Friedrich Scherbichler

Als Kollaudatoren für die Bauabrechnungen fungierten:

Für den Bund:

Ministerialrat Ing. Dr. Josef Wagner

Für die Stadt Wien:

Senatsrat Ing. Richard Künstner

Neues Leben und Technik

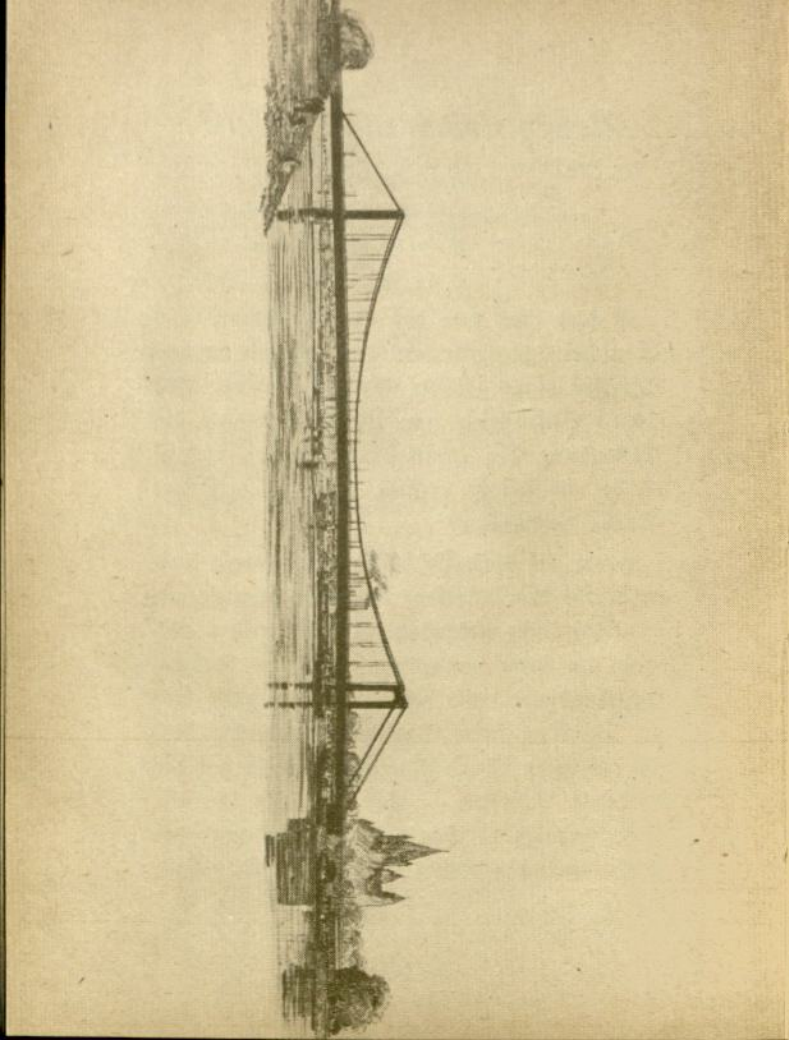
Von Ing. Rudolf Kloß, Generalsekretär des BF.-Werkes „Neues Leben".

„Die Spezialisierung ist der Fluch des technischen Zeitalters, ihr zu begegnen ist eine kulturelle Tat."

Guido Zernatto.

Ist das Lied von der Glocke, wenn wir Menschen des Zeitalters der Technik an das Schaffen eines großen Werkes denken, noch wahr? Sieht jeder am Werk Beteiligte die Vollendung der gemeinsamen Arbeit und ist er, so wie früher einmal, innerlich mit dem Werke verbunden?

Heute hat diese Gemeinsamkeit, diese Universalität des Arbeiters in seinem Berufe ein schnelles Ende gefunden. Gab es früher einmal, um beim konkreten Fall zu bleiben, Brückenbauer, also Arbeiter, die nach Art der Pioniere beim Bau von Pontonbrücken, am gesamten Werk Anteil hatten, so hat der moderne Arbeiter — und das gilt für alle Berufszweige — heute nur einen ganz bestimmten engen Raum bei der Arbeit: nieten,



kranfahren, bohren, schweißen und so fort. Er ist Spezialist für seinen Handgriff, den er in höchster Vollendung beherrscht, alles andere kümmert ihn nicht. Er ist von einem mitschaffenden, mitdenkenden Menschen zu einem Maschinenelement geworden. Nicht mehr der Bau als solcher beschäftigt ihn, sondern nur mehr der Bestandteil, den er zu einer Konstruktion auszuführen hat. Er erzeugt Bolzen, Träger, Schrauben, irgend andere Maschinenelemente, oft ohne zu wissen, wo dieselben Verwendung finden werden. Nicht am ganzen Werk nimmt er Anteil, sondern nur an irgend einem Teil. Er ist nicht mehr Mitschöpfer, er ist Handlanger geworden. Daraus ist die ungeheure Teilnahmslosigkeit, die Verflachung des technischen Zeitalters entstanden, die jede kulturell wertvolle Regung des Einzelmenschen zu unterdrücken sucht.

Der große Bau der Reichsbrücke ist jedenfalls ein Beispiel hiefür. In den Steinbrüchen und Schottergruben gewinnen Arbeiter Sand

← Originalentwurf der neuen Reichsbrücke.

und Schotter. Sie wissen nicht, daß das Material für den Fundamentbau der großen Brücke gehört. Am Erzberg ringen Knappen in mühevoller Arbeit das Erz der Erde ab. Es wird in Donawitz und Kapfenberg von anderen Menschen zu Trägern und Bolzen verarbeitet. Keiner dieser Arbeiter weiß, daß diese Träger und Bolzen für den Reichsbrückenbau bestimmt sind. Wieder andere stellen Lamellen und Ketten her. Ein Heer von Holzknechten fällt einen ganzen Wald, nicht ahnend, daß das Produkt ihrer Arbeit für Gerüste und Stützenpfeiler des großen Baues dient.

Alles, was diese Menschen schaffen, kann ebenso für irgend ein anderes Werk verwendet werden. Nur eine verhältnismäßig kleine Gruppe der am Bau unmittelbar Beschäftigten sieht das gesamte Werk entstehen und wachsen.

Da will nun das VF.-Werk „Neues Leben" erstmalig Abhilfe schaffen. Auch der Arbeiter der Schottergruben, der Knappe vom

Erzberg, der Arbeiter in Donawitz oder Kapfenberg soll das Werk, das seine Hände mitschaffen geholfen haben, kennenlernen. Er soll dabei sein, wenn dieses Werk fertiggestellt seiner Bestimmung übergeben wird. Das VF.-Werk „Neues Leben" will ihn in das Gesamtwerk einbauen, ihm die Erkenntnis der Tragweite seiner Leistung vor Augen führen. Der Gedanke, die Arbeiter von nah und fern, die an einem großen Werk mittelbar oder unmittelbar beteiligt waren, bei der Vollendung des Werkes zusammenzurufen, ist neu, seine Verwirklichung aber ist notwendig, weil er dem Menschen Selbstbewußtsein und Maßstab für die Größe der Leistung zu geben vermag, zwei Begriffe, die bei werkvoller Arbeit zu beachten unerläßlich ist.

Das VF.-Werk „Neues Leben" geht aber noch weiter, es dankt auch dem einzelnen für seine Leistung, durch die er mitgeholfen hat, ein großes Werk zustande zu bringen. Auch das ist neu; bisher holte sich der Arbeiter am Wochenende für die Un-

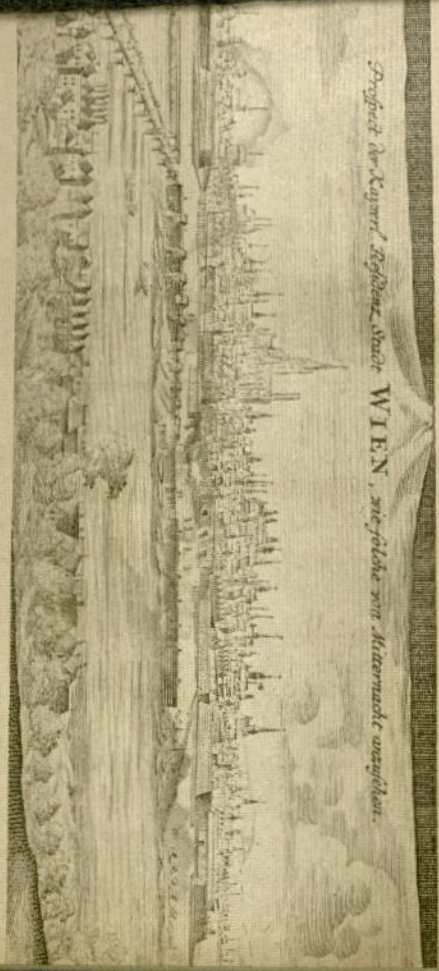
zahl von Bolzen und Schrauben, die er hergestellt hatte, seinen Lohn, der Fall war erledigt. Der Dank aber weist ihn auf den ideellen Wert seiner Arbeit hin.

Es ist die neue Reichsbrücke nicht nur ein Symbol für die Leistungsfähigkeit österreichischer Ingenieurkunst, sie ist auch ein Symbol für österreichisches Kulturstreben. Das Werkfest des VF.-Werkes „Neues Leben" ist ein Beispiel, wie auch im technischen Zeitalter ein Werk als Werk aller gefeiert werden kann. Es will ein Beispiel dafür sein, wie man dem Arbeiter wieder Selbstvertrauen und Freude zu seiner Arbeit gibt.

„Neues Leben und Technik" — die Überschrift mag manchem zusammenhanglos erscheinen und doch besteht zwischen beiden eine mächtige Verbindung, eine Brücke, die ebenso notwendig ist wie das neue gigantische Werk, das vollendet wurde. Die Art, wie die Eröffnung dieses technischen Wunderwerkes gefeiert wird, ist die Brücke über all die Klüfte, die unser Zeitalter aufgerissen hat.

Von den alten Brücken

Grillparzers Erzählung „Der arme Spielmann" beginnt mit der Schilderung des Brigittenauer Kirchweihfestes, in der die beiden Vorstellungen: Donaubrücke und Volksfest zu einer schönen Einheit verschmolzen werden. Freilich ist bei dem Dichter nicht von irgend einer großartigen Brücke über die Donau die Rede, vielmehr nur von einer bescheidenen Vorläuferin jener Riesenbrücke, deren Vollendung nun festlich begangen werden soll; von einer Brücke, die über einen Arm der damals noch nicht regulierten Donau führte, zu einer Zeit, in der Wien noch von Festungsmauern umgeben war und die zum Brigittenauer Kirchtag strömende Menschenmenge sich erst einmal durch die Enge der Stadttore zwängen mußte. „An den Toren der Stadt", heißt es bei Grillparzer, „wächst der Drang. Genommen, verloren und wiedergenommen, ist endlich der Ausgang erkämpft. Aber die Donaubrücke



bietet neue Schwierigkeiten. Auch hier siegreich, ziehen endlich zwei Ströme, die alte Donau und die geschwollnere Woge des Volks, sich kreuzend quer unter- und übereinander, die Donau ihrem alten Flußbette nach, der Strom des Volkes, der Eindämmung der Brücke entnommen, ein weiter, tosender See, sich ergießend in alles deckender Überschwemmung.

Ein liebliches Bild aus der Geschichte des Stromes, der hier mit seinen Auen die heitere Folie abgibt für die geselligen Freuden des vormärzlichen Wien. Aber dieselbe Donau zeigt sich am Ende der Grillparzerschen Novelle auch von ihrer ungezähmten, elementaren Seite gelegentlich eines furchtbaren Eisganges, der die Ursache einer verheerenden Überschwemmung wurde, die die niedrig gelegenen Vorstädte Wiens nicht zum erstenmal heimsuchte.

Der durch geschichtliche und sagenhafte Überlieferungen geweihte Strom hat helle und dunkle Bilder gesehen. Der Brautzug

← Holzbrücken vor der Donauregulierung.

Kriemhildens, der über Pöchlarn, Tulln und Wien nach Hainburg ging, war wohl das prächtigste Schauspiel, das sich dem Strome darbot. Glanz der Ritterzeit fiel abermals auf den Strom, als der steirische Minnesänger Ulrich von Liechtenstein auf seiner Turnierfahrt, von Venedig kommend, die Donau — in der Nähe Wiens gab es damals noch keine Brücken — bei Klosterneuburg übersetzte, um von Korneuburg aus nach Mähren weiterzureisen. Über die beiden Neuburg ging damals der ganze Handel zwischen Wien und den Sudetenländern. Aber auch strategisch war das „Urfahr" von Korneuburg überaus wichtig. So spielte es in den gegen Wien gerichteten Plänen Wenzels von Böhmen eine wesentliche Rolle, und im Feldzug Rudolfs von Habsburg gegen Ottokar bekam dieser Übergang wiederum militärische Bedeutung. Ein zweiter, vorwiegend handelswichtiger Donauübergang befand sich bei Stadlau. An diesen beiden Punkten des Stromes vollzog sich der Verkehr Wiens mit

dem nördlichen Donauufer bis zum Jahre 1440, in dem die erste Brücke in Gebrauch genommen wurde.

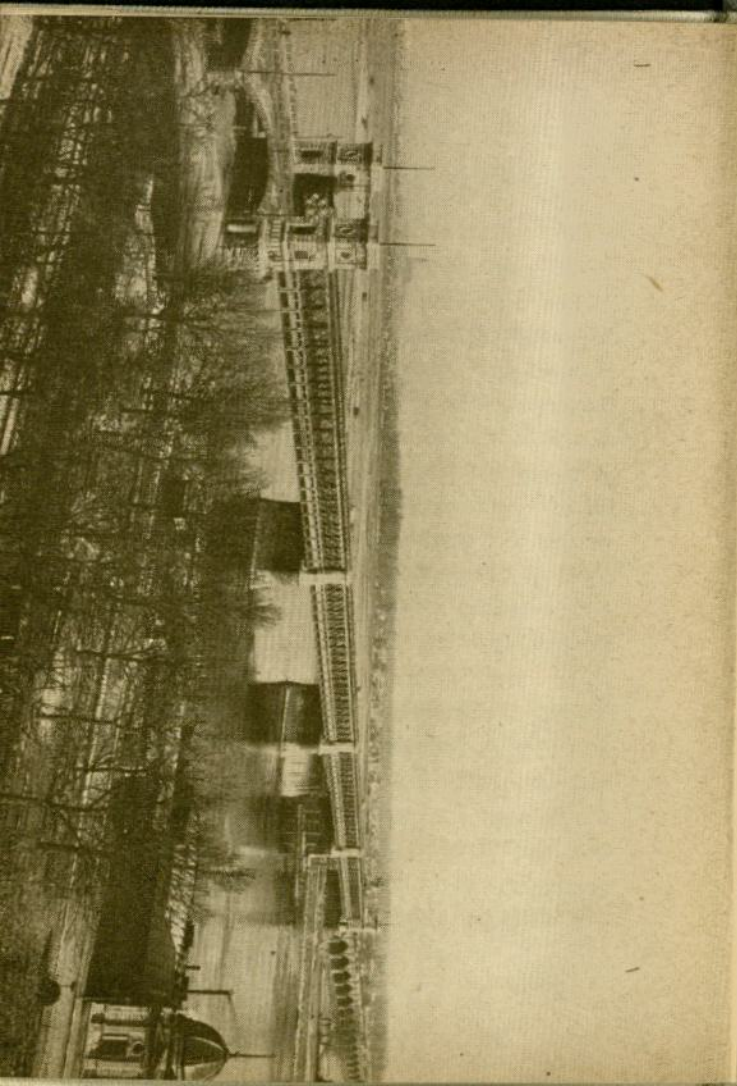
Seither fielen an den Wiener Donaubrücken historische Entscheidungen; um die Erhaltung oder Zerstörung der Brücken wurde im Laufe der Jahrhunderte wiederholt erbittert gekämpft. Wegelagerer, die sich im Viertel unter dem Manhartsberg festgesetzt hatten, waren es erst, die im Chaos der Kriegswirren den Zugang zum Korneuburger Brückenkopf gefährdeten. Als dann die Türken unter Soliman Wien belagerten, wurden die Brücken in der Wolfenau von der Besatzung unvermutet auftauchender Kriegsschiffe in Brand gesteckt. Um den Besitz der Brigittenauer Brücke stritt man mehrmals während des Dreißigjährigen Krieges. Und als die Türken zum zweitenmal vor Wien erschienen und Karl von Lothringen, durch die Übermacht des Feindes zurückgedrängt, seine Truppen über das Marchfeld in die Hauptstadt führen mußte,

da galt seine erste Sorge den Brücken im Jedleseer Feld, die gesichert werden mußten, um die Verproviantierung der bedrohten Stadt zu ermöglichen. Auch zur Zeit der napoleonischen Kriege waren die Donaubrücken begehrte strategische Stützpunkte, und im Sturmjahr 1848 wurden die Brücken, die Floridsdorf mit Wien verbanden, Zeugen blutiger innerpolitischer Auseinandersetzungen.

Aber kehren wir zu der freundlichen Biedermeiervision, von der wir ausgegangen sind, zurück, zurück zum Volksfest an der Donau, von dem der Dichter sagt: „Das Volk besucht es und gibt es sich selbst!" Es gibt keine treffendere Charakteristik für das Wesen eines wirklichen Volksfestes im allgemeinen und für das Reichsbrückenfest, wie es das „Neue Leben" sich denkt, im besonderen: das Volk besucht es und — gibt es sich selbst!

Ehe die alte Reichsbrücke war ...

Bis zur endgültigen Regulierung der Donau bei Wien war die Brückenfrage ein brennendes Problem der Wiener. Von einem eindeutigen Donaubett bei Wien konnte keinesfalls die Rede sein, da die Donau im Laufe der Jahre ständig ihren Weg änderte, ja manchmal sogar eine Versandung der der Stadt zunächst gelegenen Arme befürchtet wurde. Bis vor das Jahr 1440 ist über irgend eine ständige Donauüberquerung in Form einer Brücke nichts bekannt. Seit 1440 bestanden über die Donauarme Holzbrücken in Form von Jochbrücken. Doch wurden diese Brücken regelmäßig bei jeder Überschwemmung bzw. bei jedem Eisgang weggerissen, und während der Zeit der Reparaturen mußte man sich mit einem Überfuhrverkehr, der von Nußdorf aus durchgeführt wurde, begnügen. Auch wurde beim Wiederaufbau der Brücken nicht immer der gleiche Platz



gewählt, so daß eine beträchtliche Verschiebung des Straßen- und Brückenzuges über die Donau festzustellen ist. Der ursprüngliche Donauübergang lag anfangs etwas westlicher, beiläufig in der Richtung der heutigen Augartenstraße, und führte durch die Brigittenau. Die späteren Holzbrücken, die bis zur endgültigen Donauregulierung beibehalten wurden, befanden sich dann in Richtung Tabor—Floridsdorf. Über diesen letzteren Brückenzug, der aus vier Brücken bestand, berichtete bereits Wolfgang Schmelzl 1549. Von Korneuburg kommend, gelangte man zuerst über die Wolfsbrücke, welche 13 Joche und 260 Schritt (195 m) Länge zählte, hierauf über eine kleine Brücke von 8 Jochen und 160 Schritt (120 m), sodann über die lange Brücke mit 30 Jochen und 500 Schritt (375 m), welche zum Tabor führte, und schließlich über die Schlagbrücke, die 5 Joche und eine Länge von 96 Schritt (72 m) aufwies und bei welcher die Kriegsfahrzeuge vor Anker lagen, zum eigentlichen Wiener Stadt-

← Alte Reichsbrücke.

gebiet. 1561 bestand die Wolfsbrücke bereits aus mehr als 24 Jochen. 1586 vernichtete der Eisstoß die lange Brücke und die Brücke über die Schwarze Lacke, so daß bereits zu dieser Zeit die Frage einer stabilen Brücke in Erwägung gezogen wurde. Daß dieses Projekt erst 300 Jahre später zur Ausführung kommen sollte, hat wohl damals niemand vorausgesehen.

Die Frage der Donauregulierung, insbesondere bei Wien, beschäftigte die Baukommissionen all diese Jahre, und eine Unzahl von Projekten und Gutachten wurden eingeholt, viel Geld aufgewendet, doch leider meist vergebens, da sich niemand fand, der den Mut hatte, den vielfach gekrümmten Flußlauf, so wie es dann später geschah, in ein gerades Flußbett zu zwingen. Es wurde bereits vorher erwähnt, daß die alten Holzbrücken nur wenig stabil waren. Ein Bericht aus dem Jahre 1809 zeigt, daß sich zu dieser Zeit die Verhältnisse keineswegs geändert hatten; in diesem Bericht ist zu lesen, daß

die beim Brückenbau verwendeten Joche, die ungefähr 29 bis 30 Schuh (21·6 m) lang waren, nur 6 Schuh (1·9 m) tief in den Boden gingen! Bemerkenswert für die damaligen Verhältnisse ist auch eine Erklärung des Wasserbauamtes aus dem Jahre 1810, welches feststellt, daß bei Beschädigungen der Brücke, die sich nur zu oft ereigneten, eine Wiederherstellung an der gleichen Stelle unmöglich sei, „da das Flußbett bereits so sehr mit eingeschlagenen Jochpflöcken übersät ist, daß kein Platz mehr zur Einschlagung neuer Jochbäume gefunden werden kann". Damals erstand das Projekt einer stabilen Donaubrücke in der Gegend von Nußdorf, mit deren Bau man sich wohl die Erhaltung der vier Brücken über die Donauarme hätte ersparen können. Ein anderes, ebenfalls sehr interessantes Projekt, das in seinen Grundlinien der heutigen Donauregulierung (mit Berücksichtigung der alten Reichsbrücke) entspricht, wurde in diesen Jahren von Hofbaudirektor Schemerl entworfen. Dieses Projekt sah

eine stabile Brücke vor, die auf zwei Land- und sechs steinernen Mittelpfeilern ruhen sollte, deren Länge zwischen den Landpfeilern 300 Klafter (570 m) betragen hätte, während die Strombreite von Ufer zu Ufer mit 106 Klaftern (304 m) angenommen wurde.

Immer wieder scheiterten die großzügigen und bis ins Detail ausgearbeiteten Projekte an finanziellen Fragen. Man bedachte aber auch nicht, daß die Instandhaltung der alten, ständig gefährdeten Jochbrücken jährlich die stattliche Summe von 36.000 Gulden verschlang. Bereits im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts war der Plan einer Kettenbrücke, deren Bau mit 2 bis 3 Millionen Gulden veranschlagt wurde, vorhanden.

Am 12. September 1868 endlich erteilt Kaiser Franz Josef I. den Auftrag zur endgültigen Donauregulierung bei Wien und zum Bau einer stabilen Brücke. Der Straßen- und Brückenzug, der bisher über den Tabor verlief, wurde in die Richtung der Jägerzeile (Praterstraße) und der Schwimmschul-

allee (Kronprinz-Rudolf-Straße) festgelegt. 1872 bis 1876 wurde dann der Bau der alten Reichsstraßenbrücke und nachmaligen Kronprinz-Rudolf-Brücke durchgeführt und am 21. August 1876 konnte die Brücke feierlich dem Verkehr übergeben werden. Diese neue, nunmehr alte Brücke wies eine Gesamtlänge von 1019·74 m auf. Ihr Hauptteil ruhte auf fünf Pfeilern, wovon drei die Strompfeiler waren. Das Gewicht ihrer Eisenkonstruktion ohne Verkleidung und Geländer betrug 2139 Tonnen, die Gesamtkosten der Brücke beliefen sich auf 3½ Millionen Gulden.

Nun ist das alte Projekt der Kettenbrücke Wirklichkeit geworden. Freilich, nicht eine Kettenbrücke in dem Sinne wie man sie sich im Jahre 1840 erdacht hatte — die Technik ist ja während dieser Zeit nicht stillgestanden. Mit der gleichen Hartnäckigkeit, mit der der Strom gegen seine Bändigung ankämpft, mußte auch der Kampf für die endgültige Ausgestaltung dieses Donauüberganges durch 300 Jahre geführt werden.

Lied

der Donawitzer Arbeiter zur Eröffnung der Wiener Reichsbrücke.

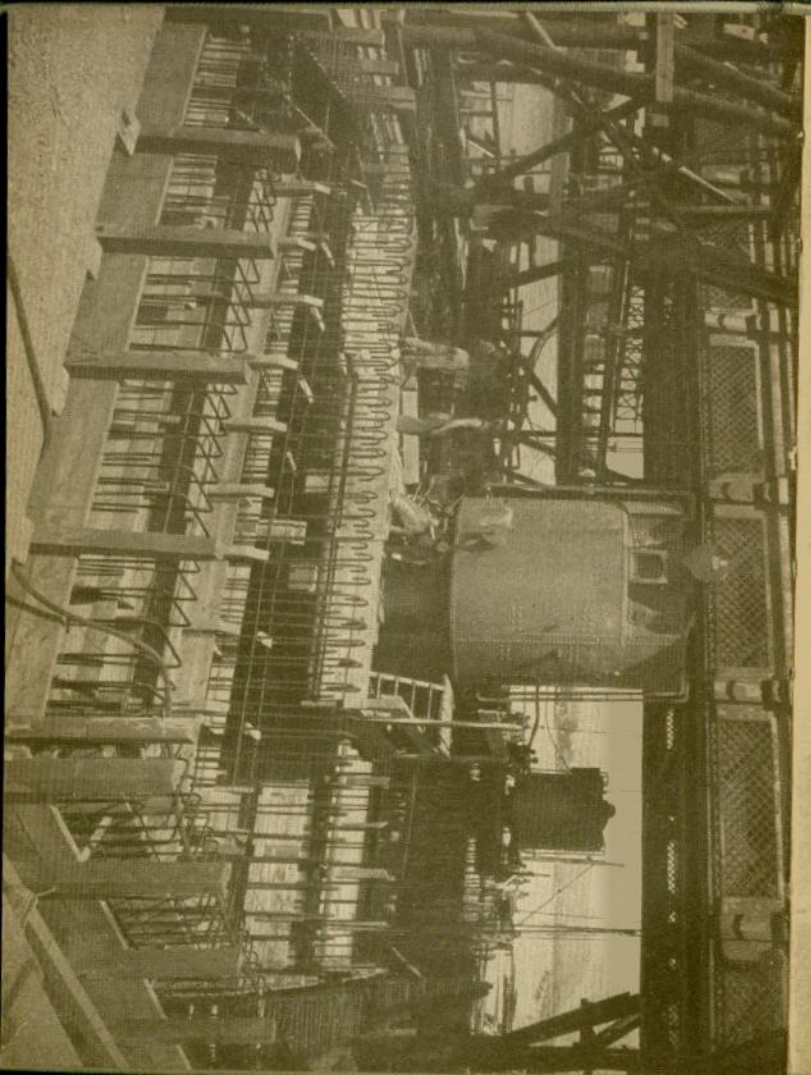
(Nach der Melodie des Liedes „Prinz Eugenius, der edle Ritter".)

Von Hans Haidenbauer.

Von den Hütten, wo die Flammen
schlagen über Stein und Stahl zusammen,
kommen wir und wollen sehn,
ob die Pfeiler, die wir gossen,
ob die Glieder und die Trossen
wohl und gut zusammenstehn.

Seht, die Träger, die wir formten,
mit den Nieten, die wir normten,
in der Brücke nun verschweißt,
die den Abgrund überwindet
und die Ufer fest verbindet
und die Arbeit laut lobpreist!

Tausend Hämmer, Räder, Feilen,
tausend Hände mußten eilen,
daß das große Werk entstand!
Heil der Arbeit, die verbindet,
Kluft und Spaltung überwindet,
Heil dem Werk, Heil unserm Land!



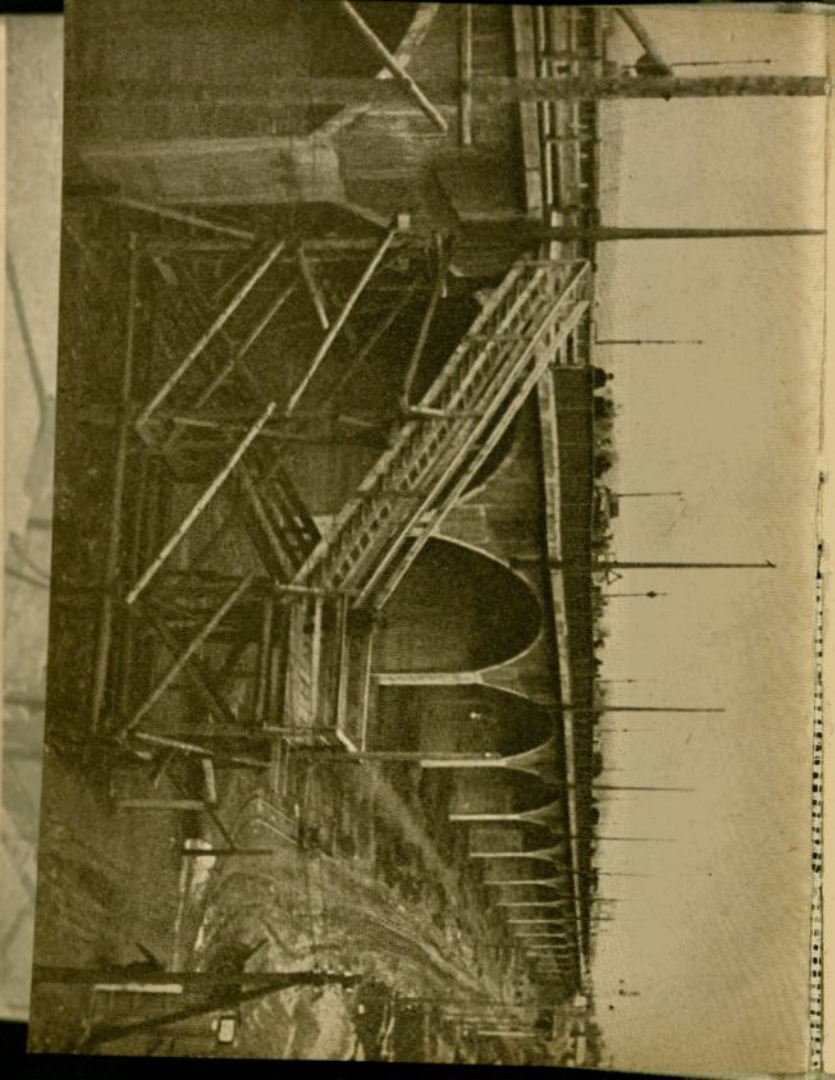
Die neue Reichsbrücke

Von Sektionschef Ing. Rudolf Schober, Bundesfachleiter der O.-O. „Handelsministerium".

Ein großer Gedanke hat Gestalt gewonnen, das bedeutendste Bauwerk des neuen Österreich ist vollendet. Mit einem feierlichen Staatsakt vollzieht sich die Eröffnung der neuen Reichsbrücke über die Donau in Wien. Das Staatsoberhaupt, umgeben von den höchsten Würdenträgern des Bundes und seiner Hauptstadt, übergibt die gewaltigste Brücke über Österreichs Strom dem allgemeinen Verkehr. Dieses neueste Werk österreichischer Ingenieurkunst, dessen zukünftiger Zweckerfüllung der Kardinal von Wien die Weihe erteilt, ist aber nicht nur die größte Brücke im Bundesstaat Österreich, es ist darüber hinaus eine der größten Kettenbrücken der Welt.

Die schlichte Monumentalität des vollendeten Brückenbaues läßt den Aufwand an geistiger und manueller Arbeit, an Mühen und Material kaum ahnen, der seinem Zu-

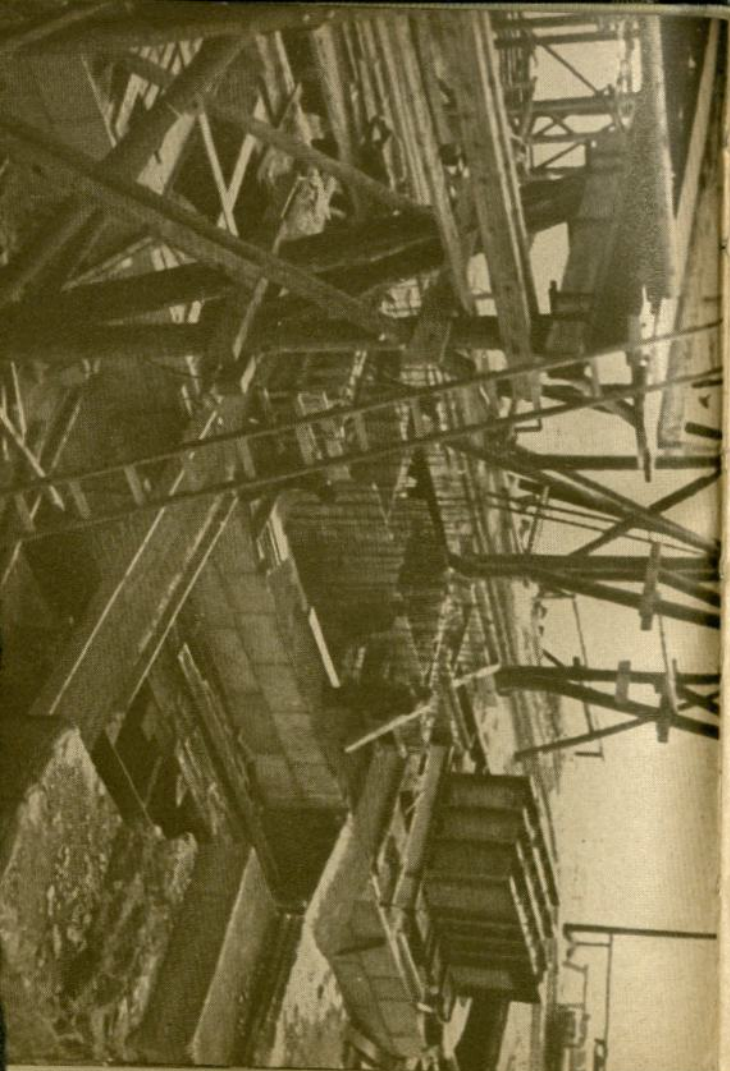
← Druckluftgründung des linken Strompfeilers. In der Mitte der Caisson.



← Die sechzehn Flutbrückengewölbe.

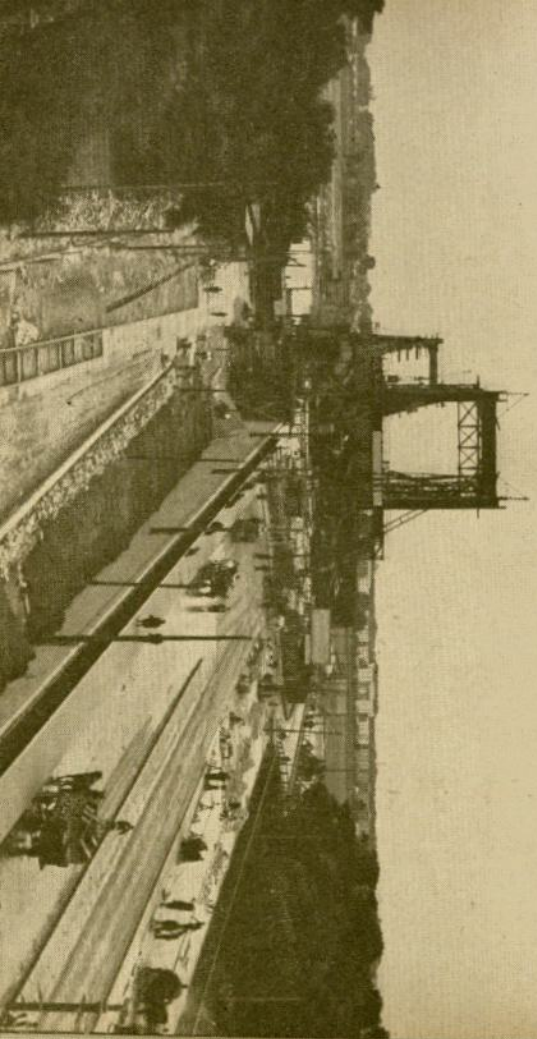
standekommen vorausgegangen ist. Nahezu vier Jahre an Bauzeit erforderte die Bewältigung der an Größe und Schwierigkeit gleich umfangreichen Aufgaben. Einiges davon zu erzählen, sei Zweck dieses Aufsatzes, der mit Rücksicht auf den weiten Kreis seiner Leser das Eingehen auf Einzelheiten bewußt vermeidet.

Die vor mehr als 60 Jahren erbaute alte Reichsbrücke war kaum 11½ m breit und deshalb dem stark vermehrten Verkehr nicht mehr gewachsen. Insbesondere der sommerliche Bäderverkehr einer sportbetonten Neuzeit traf in der Enge der alten Brücke seit Jahren schon auf unerträgliche Hemmungen. Es entsprach deshalb einem allgemeinen Wunsche der Bevölkerung, wenn der Erkenntnis unleugbarer Notwendigkeiten der Beschluß zu ihrer Erfüllung und dem Beschluß alsbald die Tat folgte. Hinsichtlich der Finanzierung eines allen Erfordernissen auf lange Sicht Rechnung tragenden Umbaues der Reichsbrücke traf ein im Juli 1933



zwischen dem Bundesministerium für Handel und Verkehr und der Stadt Wien zum Abschluß gelangter Vertrag die Bestimmung, daß der Bund rund zwei Drittel und die Stadt Wien das restliche Drittel der Baukosten übernehmen werde. Ein sodann zur Erlangung zunächst genereller Bauentwürfe ausgeschriebener Wettbewerb brachte reichlichen Erfolg. Das Preisgericht, zusammengesetzt aus führenden Männern der Wissenschaft und der Praxis, hat aus den zahlreichen Einsendungen neun Entwürfe preisgekrönt. Der unter Führung der Bundesregierung zur Ausführung bestimmte Entwurf „Kettenbrücke" war eines jener vier Projekte, denen das Preisgericht den ersten Rang zuerkannt hatte. Dieses Projekt trat neben den schönheitlichen Vorzügen seiner monumentalen Linienführung besonders hervor zufolge seiner Absicht, durch eine freie Überspannung nahezu der vollen Strombreite der Schiffahrt in Zukunft völlig freie Bahn zu gewähren. Und es erschien berufen, nun-

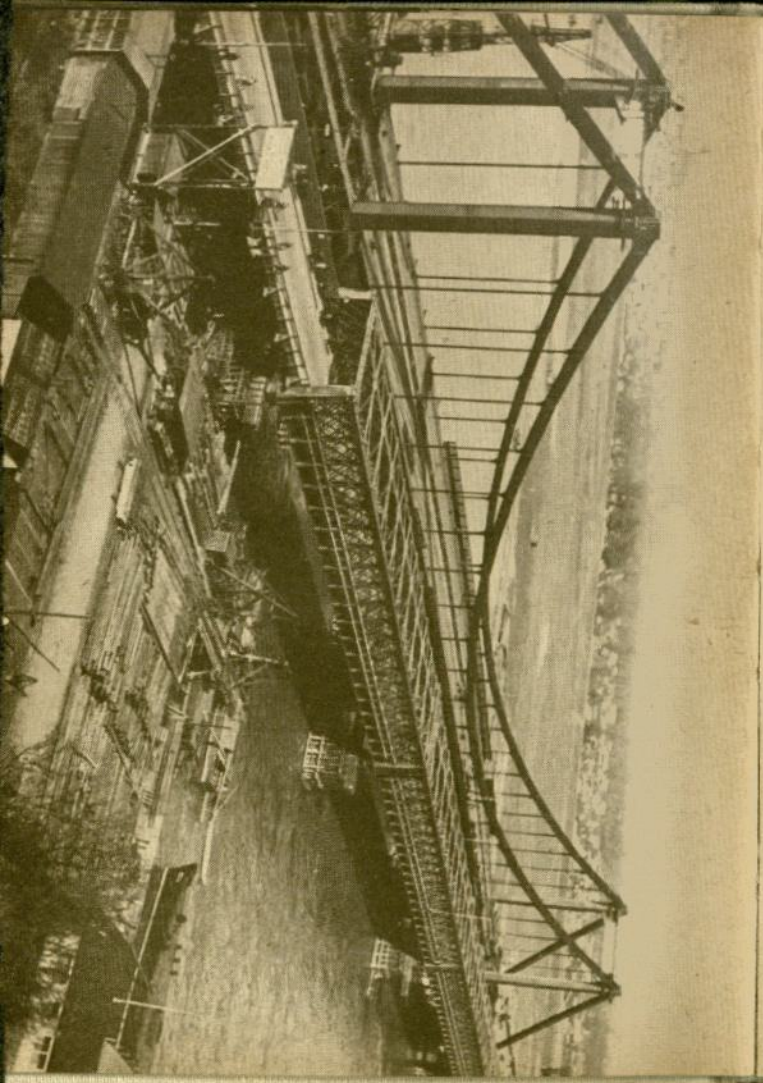
← Auflagerung der Pylonenportale.



mehr auch der Bundeshauptstadt Österreichs eine jener imposanten Hängebrücken zu erbauen, die anderwärts in der Welt als stolze Wahrzeichen großer Städte berühmt sind.

Die neue Brücke sollte im Zuge der alten Verkehrslinie liegen. Deshalb mußte die alte Brücke vor Baubeginn von ihrem Platze weichen. Zehntausende von Wienern waren Zeugen der kurzen Zeitspanne, während welcher ihr eisernes Tragwerk, auf die Minute und auf den Millimeter gehorsam dem Willen der Ingenieure, 26 m stromabwärts ausgeschoben wurde. Als ausgediente Notbrücke liegt das alte Tragwerk heute noch dort auf Holzjochen aus einem Wald von Bäumen. Die getreue Veteranin, klein, bescheiden und altersschwach neben ihrer jüngeren und hochaufstrebenden Schwester, wird demnächst schon ins Nichts versunken sein. Nie aber will der Siegesschritt des technischen Fortschritts herzlos die Erinnerung zertreten an Schöpfungen, die einstmals auch zu den größten ihrer Zeit gerechnet wurden. Denn

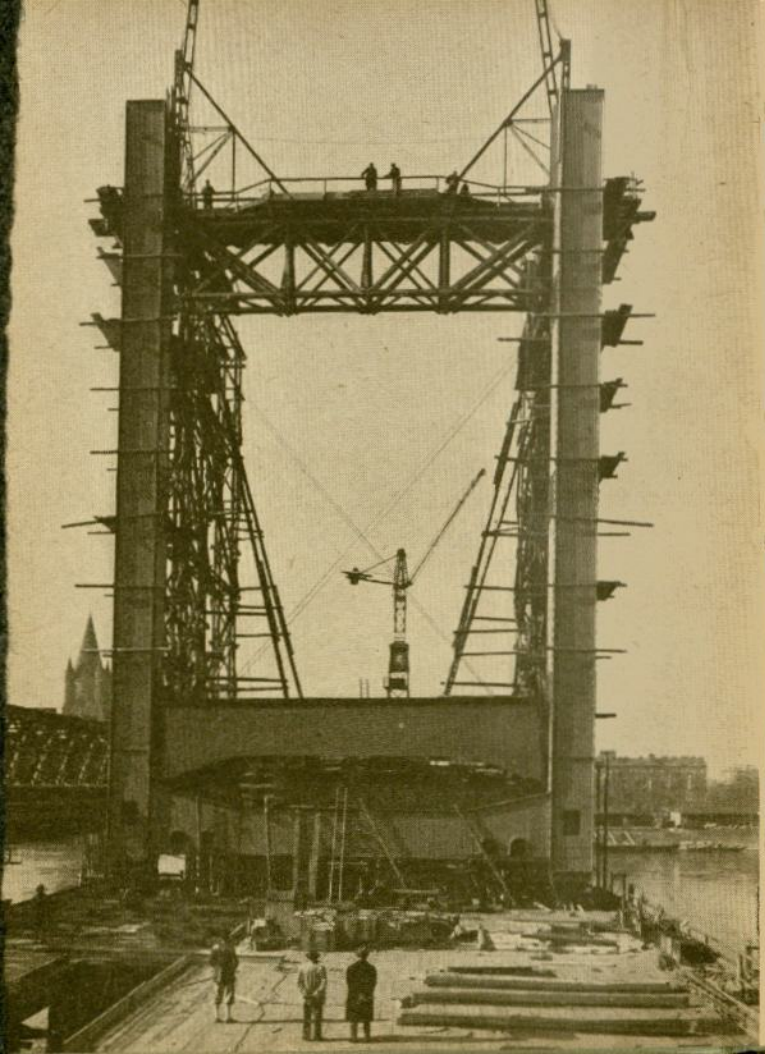
← Wiener Auffahrtsrampe.



auch, was heute jung, wird einmal veraltet sein und Neuem weichen müssen.

Viele Hunderte von Händen regten sich nun, das große Werk der neuen Brücke erstehen zu lassen: im Bundesministerium für Handel und Verkehr als der obersten Bauleitung, im Wiener Stadtbauamt, in den Büros und Werkstätten aller ausführenden Bauunternehmungen, in den Berg- und Hüttenwerken der grünen Steiermark, in den Steinbrüchen und Zementfabriken ringsum im Lande. Es mögen im Höchstbetrieb wohl an die zweitausend Menschen gewesen sein, die durch dieses eine große Aufbauwerk der Bundesregierung allein schon Arbeit und Verdienst gefunden haben. Die alte Zufahrtsrampe auf der Stadtseite mußte gänzlich verschwinden. Der Scheitelpunkt der neuen Brückenfahrbahn liegt 4 m höher als jener der alten. Da auch das Steigungsverhältnis der neuen Rampe perzentuell milder gehalten ist als vordem, mußte diese Rampe naturgemäß völlig neu erbaut werden und bei

← Die alte und die neue Brücke.



weitem stadtnäher beginnen als vorher. Die alte Rampe stieg vom Erzherzog-Karl-Platz an, die neue beginnt nun schon bei der Vorgartenstraße.

Und drüben auf der Kagraner Seite galt es, vorerst die 16 Bogen des gemauerten Brückenteiles im Überschwemmungsgebiet von der alten Fahrbahnbreite von 11·30 m auf die neue Breite von 23·50 m zu bringen. Dort liegt unter der neuen Fahrbahn also teilweise alter Baubestand. Wer diesen Brückenteil von unten betrachtet, der kann sehen, in wie interessanter Weise hier die neuzeitlichen Bogenformen aus Eisenbeton beiderseits den alten Steingewölben angegliedert wurden. Vom Beginn der Rampe auf der Stadtseite bis zum Ende des neuzeitlichen Ausbaues gegen Kagran zu beträgt die Gesamtbaulänge der neuen Reichsbrücke 1225 m. Es gibt kleinere Städte, deren Durchfahrtslänge unter dieser Ziffer bleibt.

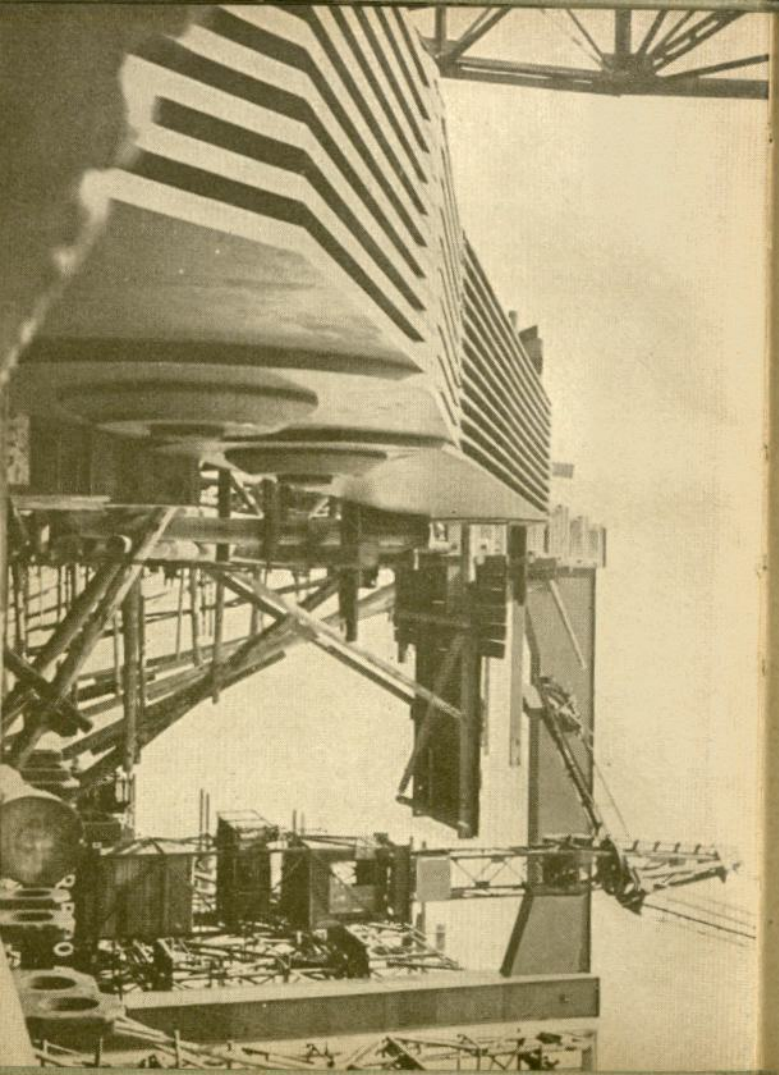
Der schwierigste und auch nach Bauvollendung weitaus am meisten in die Augen

← Aufziehen des oberen Pylonenriegels.

springende Teil des Baues war aber sein Mittelstück, die gewaltige Kettenbrücke, deren Hauptstück mit 241 m freier Spanweite zwischen den zwei Pfeilern den Strom übersetzt. Was hier die Ungunst der örtlichen Bodenverhältnisse anläßlich der Fundierung beider Pfeiler und anläßlich der Verankerung der beiden Riesenketten sowohl der konstruktiven Begabung der leitenden Ingenieure als auch der eisernen Zähigkeit tüchtiger Arbeiter an Aufgaben zu lösen gab, welches Ausmaß von Schwierigkeiten hier auch die zuständigen Stellen der Verwaltung zu bewältigen hatten, das vermag völlig wohl nur zu beurteilen, wer selbst im Dienste dieses großen Gemeinschaftswerkes stand. Nirgends wohl wie in der Technik gilt aber so sinnfällig das Wort, daß Schwierigkeiten dazu da sind, um überwunden zu werden.

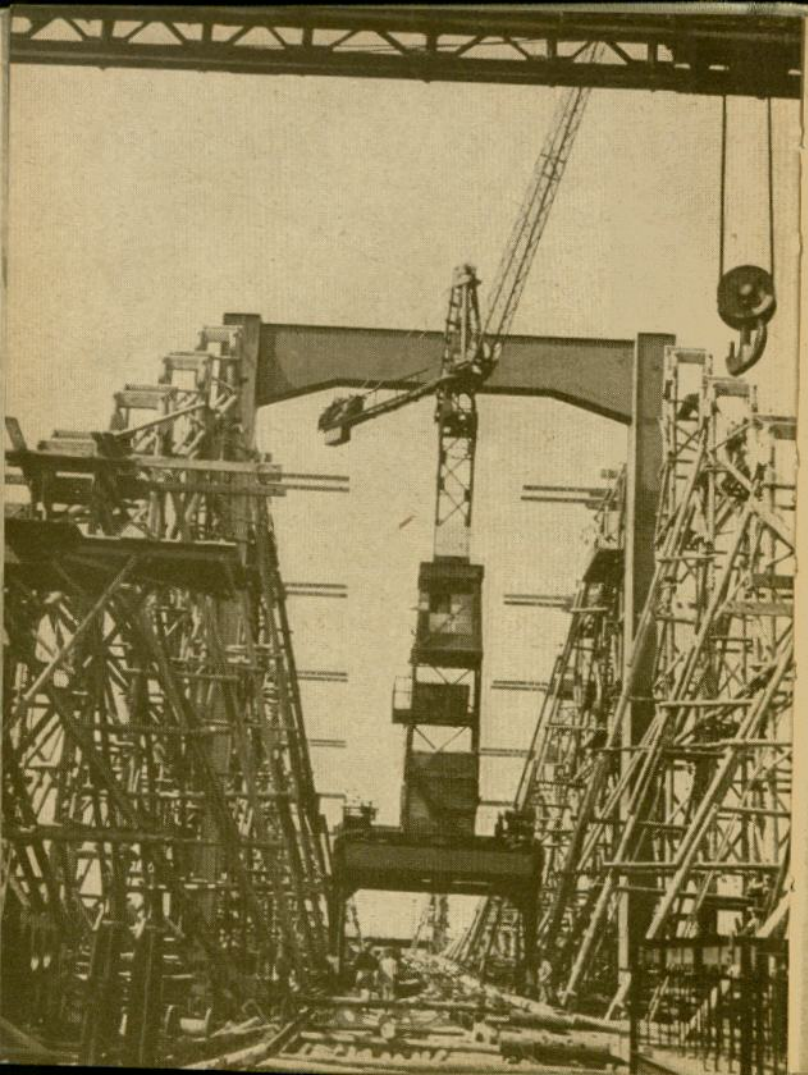
Der neue Steinpfeiler, der nahe am linken Ufer im Wasser steht, machte vergleichsweise noch weniger Schwierigkeiten, jedenfalls nicht viel mehr, als vorauszusehen war. Dafür

← Herstellung des Gehwegbelages.



stiegen die Anforderungen ins Ungeahnte beim rechtsufrigen Pfeiler, der nahe dem Ufergeleise steht. Hier sollte planmäßig ein Steinpfeiler der alten Brücke als Kern für einen vergrößerten Pfeiler der neuen Brücke mitverwendet werden. Die während des Baues Schritt für Schritt zur Tiefe fortschreitenden Untersuchungen dieses alten Pfeilers ergaben jedoch seine völlige Unbrauchbarkeit und die überraschende Tatsache, daß schon vor mehr als 60 Jahren bei der dortigen Fundierung ungeheure Schwierigkeiten zu bewältigen waren, was offensichtlich nicht völlig gelungen war. Denn die Sohle dieses alten Pfeilers verriet einen Zustand, den in den neuen Pfeiler mitzuübernehmen die Bauleitung nicht verantworten konnte. Während sich die Verbreiterungsteile des neuen Pfeilers um den Kern des alten Pfeilers zur Tiefe absenkten, mußte nun dieser alte Kern Stück für Stück entfernt, sozusagen ausgebohrt werden, bis man schließlich den ganzen alten Bestand

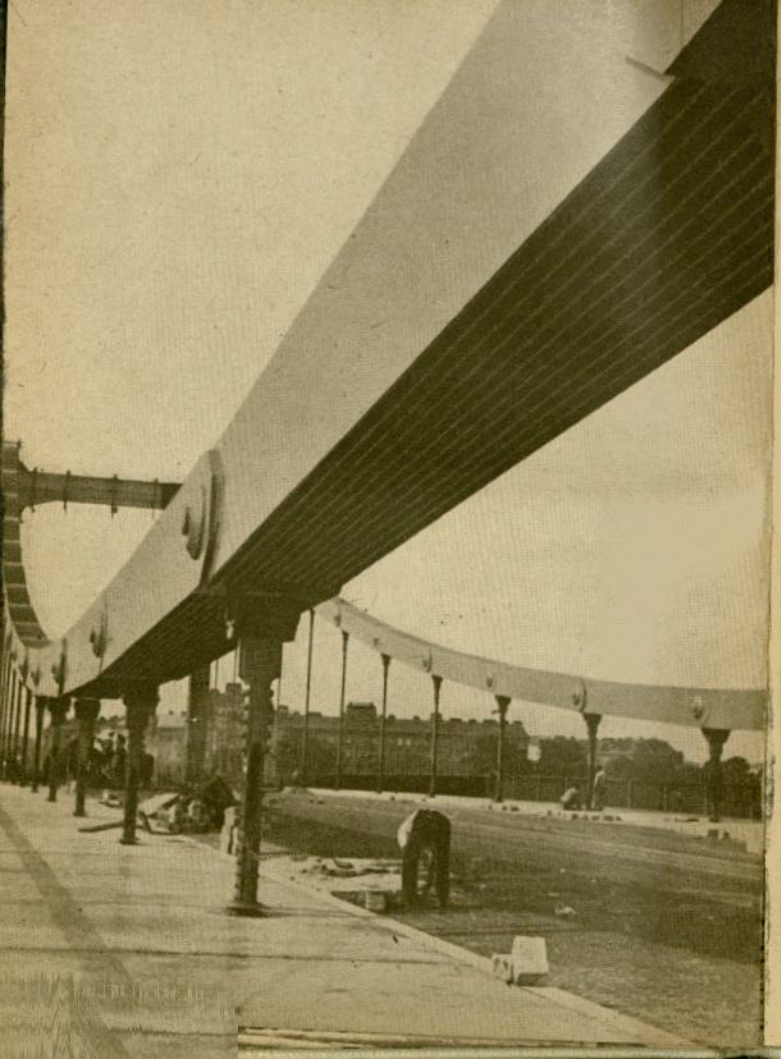
← Kettenmontage.



entfernt hatte. Es war dies eine Art von Wurzelbehandlung im allergrößten Maßstabe. Um des gleichzeitig eindringenden Wassers Herr zu werden, mußte unter Druckluft in Caissons gearbeitet werden; ein Arbeitsverfahren, das ungeheure Anforderungen an die Kraft und Ausdauer der Arbeiter stellt und dem nur völlig gesunde und junge Menschen für jeweils kurze Stunden gewachsen sind. Die Baugeschichte dieses rechtsufrigen Pfeilers mit der Darstellung jener ungewöhnlich komplizierten Arbeitsvorgänge und ihres wohlüberlegten Ineinandergreifens wird noch Gegenstand eingehender Berichte in Fachzeitschriften und wissenschaftlichen Studien sein. Denn was hier an Schwierigkeiten zu überwinden war und wie dies erstmalig geschehen ist, ist lehrreich und wissenswert für die Tiefbauingenieure in aller Welt.

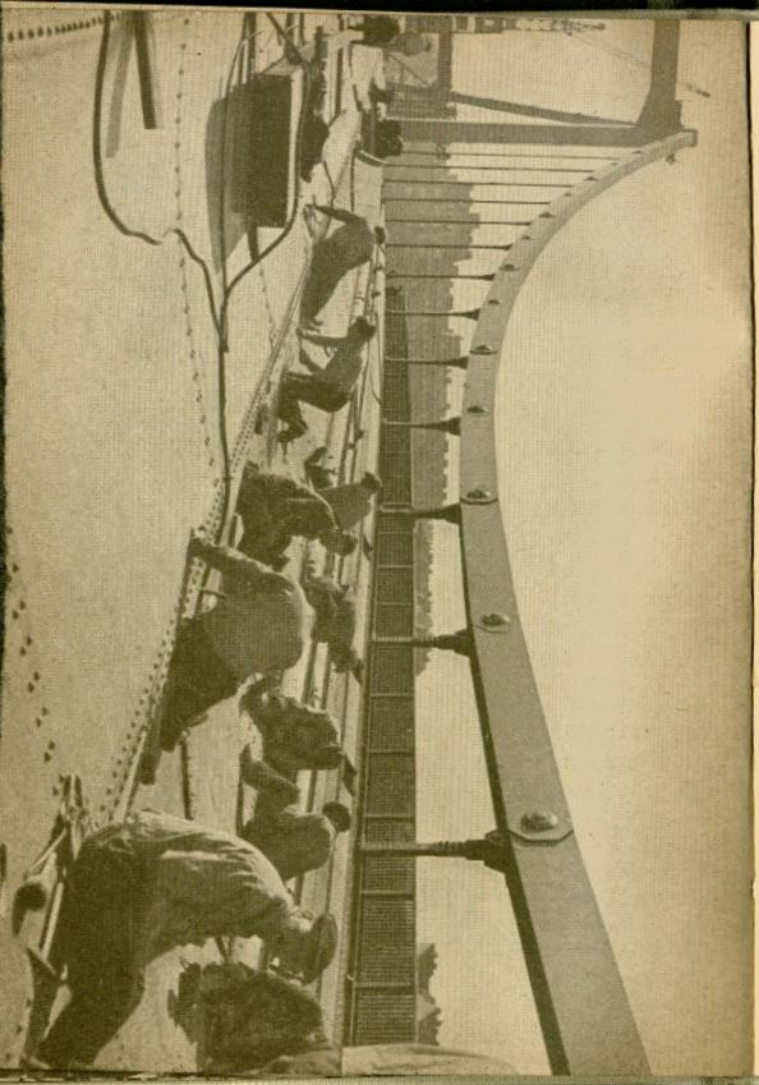
Die besondere Eigenart der Bodenverhältnisse im dortigen Ufergelände, die sich von Meter zu Meter verändern, hat aber noch

← Kettengerüst.



eine andere Überraschung zur Folge gehabt. Die Gesamtlast der Strombrücke, also des zwischen den zwei großen Pfeilern liegenden mittleren Teiles der Gesamtbrücke, ist aufgehängt an zwei Ketten, die beiderseits über hohe Pylonentore nach abwärts verlaufen, um dort so verankert zu werden, daß sie Rückhalt finden gegen den gewaltigen Zug, der in ihnen wirkt. Dieser Zweck wird am einfachsten erreicht, wenn man tief in den Boden zum Anschluß der Ketten Betonklötze versenkt, die so wuchtig und festliegend sein müssen, daß sie unter der starken Zugwirkung nicht selbst ins Rutschen kommen. So wollte man auch nach dem vorliegenden Bauprojekt bei der Reichsbrücke vorgehen. Die tatsächlichen Bodenverhältnisse wollten es aber anders und das kam so: Schon vor Ausschreibung des Wettbewerbes zur Erlangung von Bauentwürfen war eine Reihe von Probebohrungen am Ufer vorgenommen und waren die hiebei gewonnenen Ergebnisse für eine Bodenbelastung nach der meist gebräuch-

← Arbeiten an der Fahrbahn.

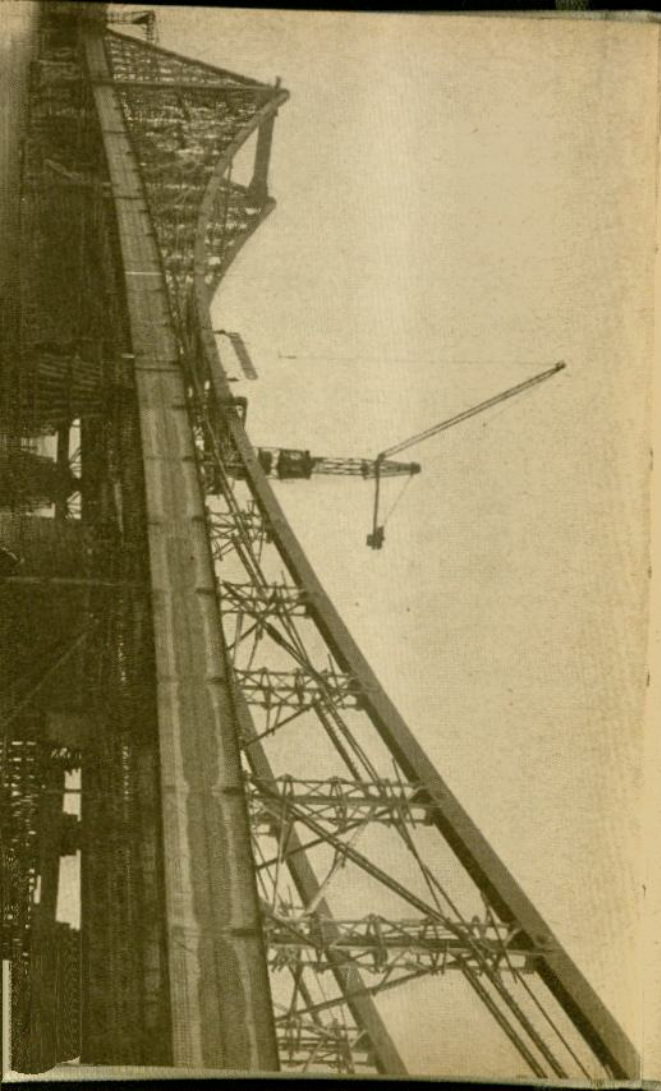


lichen vertikalen Richtung festgelegt worden. Als nun aber die endgültige Entscheidung für eine Kettenbrücke gefallen war und dadurch eine Verankerung im Boden in Frage kam, die nicht nur vertikale, sondern auch horizontale Widerstandskräfte des Bodens verlangte, da mußte der Untergrund nun auch nach den neuen Gesichtspunkten untersucht werden. Wohin die geplanten Ankerklötze zu liegen kommen sollten, also an genau bestimmten Stellen, die vor Auswahl des endgültig zur Ausführung bestimmten Projektes nicht bekannt sein konnten, dort wurden nun diese neuen Bohrungen vorgenommen. Der Untergrund zeigte sich an diesen Stellen des Ufergeländes aber so ungünstig geschichtet, daß die von wissenschaftlicher Seite erfolgte Auswertung der Bohrungsergebnisse die geplante Verankerungsart des schon in Ausführung befindlichen Projektes für keineswegs empfehlenswert erklären mußte. Wie aber verschiedene Wege nach Rom führen, so gibt es auch verschiedene Arten der kon-

← Arbeiten an der Fahrbahn.

struktiven Verankerung bei Kettenbrücken. Nach genauen Berechnungen, die insbesondere auch nach der wirtschaftlichen Richtung erfolgten, wurde der Entschluß gefaßt, von weiteren Überraschungen aus so unfreundlichen Bodenverhältnissen sich überhaupt unabhängig zu machen und die Ketten an den gewaltigen Hauptträgern des stählernen Tragwerkes der Brücke selbst zu verankern. Beide Ketten sind also jetzt dort, wo sie unter der Fahrbahn verschwinden, an den 4·30 m hohen und 370 m langen Streckträgern der Brücke befestigt und ihr ungeheurer Zug von je 8000 Tonnen (800 Waggons) überträgt sich auf diese Träger und will sie gleichsam zusammenziehen. Auch der Laie fühlt, daß diese Hauptträger der Brücke dadurch auf Druck bzw. Knickung beansprucht werden. Da das ursprüngliche Projekt eine derartige Mehrbelastung der Hauptträger nicht vorgesehen hatte, mußte nun nachträglich für ihre wesentliche Verstärkung Vorsorge getroffen werden. Es mußten nicht nur die schon auf der Bau-

← Anstreichen der Brücke.



stelle verlegten Träger des mittleren Stückes der Brücke in einem schwierigen Verfahren nachträglich verstärkt, sondern auch die noch in der Fabrik befindlichen, für die Seitenfelder bestimmten Trägerteile neu projektiert werden. Und es mußte in manchen Verhandlungen mit dem Baukonsortium und innerhalb der für die Finanzierung zuständigen Stellen den veränderten rechtlichen Grundlagen der neuen Situation Rechnung getragen werden. Das alles war gewiß nicht sehr einfach, es ist aber doch gemeistert worden.

Nach Überwindung aller der hier skizzierten Hemmungen schritt der große Bau in erfreulichem Tempo fort, bis schließlich ein böser Unfall, der allen Wienern noch in frischer Erinnerung ist, eine neue Verzögerung mit sich brachte. Am Fronleichnamstag des Jahres 1936 zerschellte der Donaudampfer „Wien" an einem der alten steinernen Unterstützungspfeiler für die neue Strombrücke. Der hölzerne Vorkopf dieses Pfeilers wurde glatt rasiert und die Brücke, welche

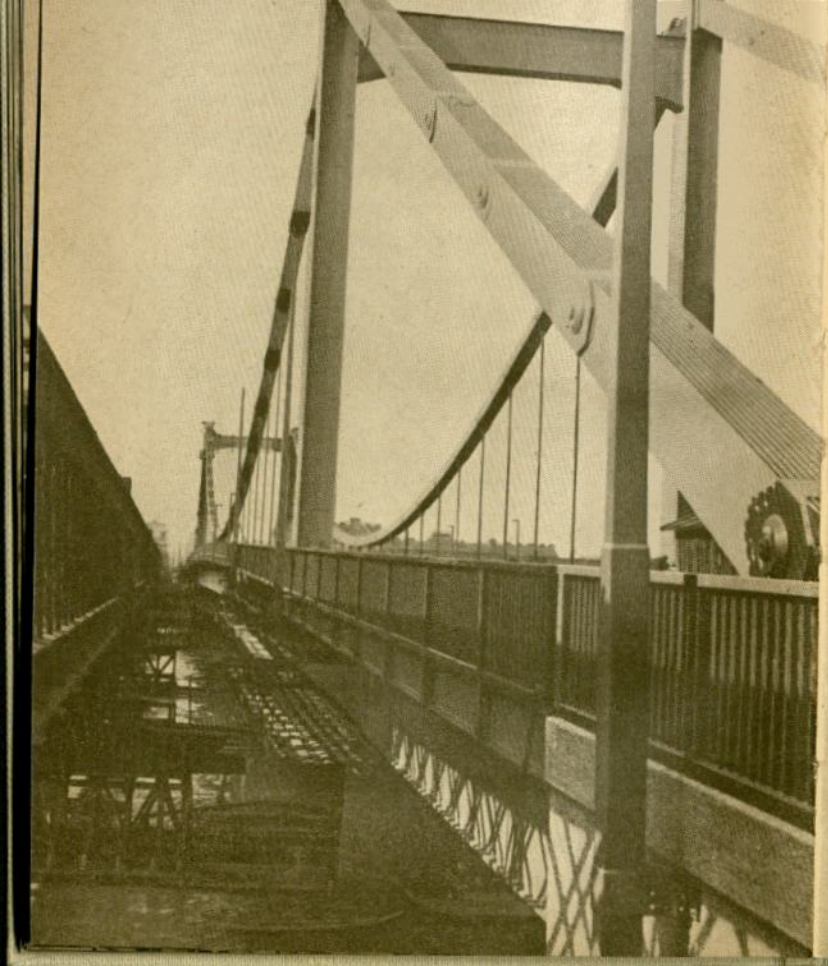
← Kettenschluß.

damals noch nicht an den Ketten hing, eines keineswegs unwesentlichen Unterstützungspunktes beraubt. Wien litt damals unter dem schmerzlichen Eindruck der bei der Schiffskatastrophe verlorenen Menschenleben. An eine gefährliche Wunde des Brückenbaues dachte man nicht sosehr. Die Bauleitung sprach und verlautbarte inzwischen kein Wort von den großen Sorgen, die sie damals tagelang um die Stabilität des Baues bedrückten; sie arbeitete fieberhaft mit den Bauunternehmungen und Werksleuten Tag und Nacht an der Korrektur der gerissenen Lücke. Die akute Gefahr war innerhalb weniger Tage aus der Welt geschafft, der solide Neuaufbau der Unterstützung erforderte aber mehrere Wochen. Im November vergangenen Jahres war man so weit, daß die Kette geschlossen werden und das Stahltragwerk endgültig an sie gehängt werden konnte. Der Rohbau der großen Brücke war hiemit vollendet, das statische System der großzügigen Konstruktion war in sich ge-

← Die neue Brücke.

schlossen und alles Weitere nur mehr Sache des inneren Ausbaues. Immerhin brachte der Zeitverlust einiger Wochen zufolge des Schiffsunfalles mit sich, daß die Betonierung der sechsspurigen Fahrbahn über die Brücke nicht mehr vor Einbruch des letzten Winters zur Durchführung kommen konnte. Erst im Frühjahr des heurigen Jahres konnte diese letzte große Ausgestaltungsarbeit gleichzeitig mit der Montage der Gehsteige begonnen werden. Die zahlreichen Leitungen und Rohre aller Art gelangten zur Verlegung und ein graugrüner Anstrich über rund 100.000 m² Fläche vollendete schließlich den Brückenbau, der trotz seiner Wucht und außergewöhnlichen Ausmaße im Gesamteindruck elegant und zart wirkt. Heute ist das klare Bild der neuen Brücke noch stark gestört durch das Vorhandensein der überflüssig gewordenen Unterstützungspfeiler aus der Bauzeit und durch die stromabwärts noch bestehende Kulisse der alten Notbrücke, doch bald wird das neue Wahrzeichen Wiens schlank und

frei dem bewundernden Blicke sich bieten. Wiederum hat österreichische Technik mit einem Standardwerk der Ingenieurkunst ihre vorbildliche Leistungskraft erwiesen. Wiederum hat das neue Österreich in eindrucksvoller Art bewiesen, welch monumentale Ausdrucksform die geballte Wucht zielstrebig vereinter Kräfte zu finden vermag. Die aber das große Werk geplant und geschaffen haben, allen voran die Ingenieure in Verwaltung und in Unternehmungen und alle die braven Werksleute bis zum letzten Caissonarbeiter unter Wasser, sie haben sich nach siegreichem Kampfe gegen tausend Schwierigkeiten mit der Vollendung der neuen Reichsbrücke nicht nur selbst ein Denkmal und der Bundeshauptstadt Wien die endliche Erfüllung eines lange gehegten Wunsches geschaffen, sie haben in jahrelanger harter Gemeinschaftsarbeit vor allem auch ein ragendes Monument geschaffen für den zähen und erfolggekrönten Aufbauwillen in ihrem Vaterlande Österreich.



Schlußwort

Nun ist das Werk vollendet! Die Reichsbrücke verbindet die beiden Ufer der Donau. Einer der Arbeiterkameraden, der an der Reichsbrücke mitgeschaffen hat, wird allen Opfern der Arbeit einen einfachen Kranz widmen, den er den Wassern der Donau übergibt. Wohl hat es an der Baustelle selbst kein einziges Todesopfer gegeben, weil es gelungen ist, alles vorzukehren, damit der Tod die Werkmänner gnädig verschone. Dennoch wollen wir die Weihe dieses Kranzes für alle Opfer der Arbeit als einen Dank an die Vergangenheit und als ein Gebet für die Zukunft nehmen. Einen Dank für die Vergangenheit, weil das Schicksal alle Gefahren gebannt hat; ein gläubiges Gebet für die Zukunft des Werkes, aber auch für die glückliche Zukunft derer, die es schufen! Ein Gebet für die glückliche Zukunft unserer Heimat!

„Österreich!"

Heinrich Einspinner

Am Bau der Reichsbrücke waren direkt beteiligt:

„Aboxit", Schmid & Co. (Isolierung), Wien, X., Arsenal (Objekt XIX).

Allgemeine Straßenbau-A. G. (Asphalt), Wien, I., Bösendorferstraße 6.

„Asdag" (Asphalt, Isolierung, Holzpflaster), Wien, III., Marxergasse 25.

Basaltwerke „Radebeule" (Erdarbeiten, Steinpflaster), Wien, I., Hegelgasse 19.

Bau der Reichsbrücke (A. Porr, Universale-Redlich & Berger, Wayss, Freytag & Meinong) (Tiefbau, Bauarbeiten), Wien, I., Renngasse.

Franz Böck (Steinpflasterung), Wien, XII., Wolfganggasse 39.

Johann Bosch (Isolierung, Asphalt), Wien, I., Rotenturmstraße 1.

Josef Bruck (Steinmetz), Wien, XII., Pohlgasse 27.

Karl Chadim (Pflastersteine), Wien, XVIII., Krottenbachstraße 62.

Eisenschutzgesellschaft m. b. H. (Anstrich), Wien, I., Rotenturmstraße 1.

J. F. Gaertner (Anstrich), Wien, XV., Wurmsergasse 42.

August Kapsreiter (Pflastersteine), Schärding am Inn.

Vinzenz König (Anstrich), Wien, XVI., Wernhardtstraße 13.

Latzl & Kutscha (Brunnenbohrungen), Wien, XVIII., Gentzgasse 166.

Friedrich Macke (Anstrich), Wien, IV., Phorusgasse 20.

O. M. Meißl & Co. (Anstrich), Wien, II., Große Sperlgasse 43.

Paitl & Meißner (Baumeisterarbeiten), Wien, XX., Forsthausstraße 18/20.

Guido Rütgers (Holzpflaster), Wien, IX., Liechtensteinstraße 20.

Schärdinger Granitindustrie G. m. b. H., Schärding am Inn.

Schrabetz & Co.-A. G. (Holzpflaster), Wien, I., Elisabethstraße 22.

„Stuag" (Pflastersteine), Wien, I., Wallnerstraße 9.

Waagner-Biro-A. G. (Stahlbau), Wien, V., Margaretenstraße 70.

Waldmüller (Schlosser), Wien, II., Haidgasse 9.

Wiener Brückenbau- und Eisenkonstruktions-Akt.-Ges., vorm. Teudloff & Dittrich (Stahlbau), Wien, XX., Engerthstraße 115.

Wiener Eisenbau-A. G. (Stahlbau), Wien, X., Knöllgasse 35.

Hans Wöber (Pflastersteine), Aigen-Schlägel.