

# EINE WIENER LINIE UND DER GROSSE BOGEN

## KONSTRUKTION, KÜNSTLERISCHE GESTALTUNG UND KONNOTATION IM MODERNEN BRÜCKENBAU DER DOPPELMONARCHIE ZUR JAHRHUNDERTWENDE

ATREJU ALLAHVERDY

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfuhr der Einheitsstaat des Kaiserreichs Österreich eine politische wie auch gesellschaftliche Neuorganisation: Der Österreichisch-Ungarische Ausgleich von 1867 konstituierte mit der Gleichstellung des Königreichs Ungarn zu Österreich die Doppelmonarchie. Für die weiteren Kronländer und eine Vielzahl der im Territorium beider Staaten vereinten Ethnien änderte sich jedoch am Status quo der Zugehörigkeit zur Hegemonie nun beider Teile dieser Realunion wenig. Gleichzeitig prosperierten seit der Industrialisierung die wirtschaftlichen und kulturellen Zentren der Habsburgermonarchie, was den Ausbau der infrastrukturellen Achsen als Lebensadern und Verwaltungslinien des Vielvölkerstaates beflügelte. Zunächst von militärischem Interesse forciert, setzte die Eisenbahn neue Maßstäbe für Kapazitäten sowie Reisezeiten zwischen den Städten und Regionen des Staates. Innerhalb weniger Jahre reduzierte sich die Reisezeit zwischen Wien und dem Adriaafen Triest von zahlreichen Tagen mit dem Fuhrwerk ab der Fertigstellung der gesamten Südbahnstrecke auf zunächst etwa 23 Stunden.<sup>1</sup> Der Schlüssel für den Maßstabssprung und die einhergehende Verschiebung des Verhältnisses von Zeit und Raum lag in der nicht mehr gänzlich neuen, aber von stetiger Entwicklung geprägten Technologie, welche die zeitgenössischen Ausichten auf die mittelbare Zukunft gleichermaßen euphorisch wie auch ungewiss und – aus Sicht der Literat:innen mannigfach dokumentiert und illustriert – auch beängstigend, ja gar existenzbedrohlich darstellte.<sup>2</sup> Das seit der Industrialisierung durch ständige Technologisierung getriebene Perpetuum mobile der beschleunigten Gesellschaft wirkte in gleicher Vehemenz auch auf die bildenden Künste. Es zeigte sich etwa in den Genres der Malerei mit der Einfahrt der Dampfzüge in die noch mit romantischer Wildnis konnotierten (Kultur)Landschaften oder technischen Bauwerke gläserner Bahnhofshallen und gemauerter Viaduktbögen an den nun ausufernden Rändern der ehemals befestigten, von geschlossener Ordnung begriffenen Stadtveduten, oder im Stillleben, das anstatt natürlicher Vergänglichkeit immerwährende Beständigkeit in Eisen und Beton verkündete.<sup>3</sup> Ganz im Sinne der Kant'schen Dialektik erwuchs in der aufgeklärten Gesellschaft und gerade unter den Künstler:innen, Intellektuellen sowie zumeist von Lohnarbeit unabhängigen Privilegierten folgerichtig eine neue Sehnsucht nach der Natur oder Alternativen zu den technisierten und durchtakteten Abläufen und auch Bewegungen des Großstadtlebens. Doch stand diese, etwa in Form der lebensreformerischen Bewegungen und Tendenzen, tendenziell doch gerade in kausalem Zusammenhang mit der sie bedingenden Technologisierung. Noch deutlicher lässt sich diese Wirkweise an der Architektur als räumliche Gattung am Grat zur Gebrauchsform nachvollziehen, die für die technologischen

Anlagen häufig den notwendigen Rahmen bildet und anhand ihrer Gestaltung zugleich für die Lesbarkeit ihres Inhalts wie ihrer Funktion Verantwortung trägt. Im Folgenden wird das Augenmerk mit Brücken- und Portalbauwerken auf technisch geprägte Bauaufgaben gerichtet, denen neben ihrer Funktion traditionell auch weitreichende kulturelle und symbolische Eigenschaften inhärent sind. Trotz der sich abzeichnenden Polarität zwischen der noch jungen Ingenieurdisziplin und dem klassischen Berufsstand des Architekten wurden Kompetenzen und Zuständigkeiten an der Schwelle zum 20. Jahrhundert permanent verhandelt, einerseits auf einer theoretischen Makroebene – populär etwa durch Otto Wagner – und andererseits detailliert und fallbezogen an den einzelnen Projekten. Hierzu beleuchtet die Untersuchung die Schnittmengen an Kompetenzen der Agierenden, ihre Zusammenarbeit beim konstruktiven Entwurf und dessen baukünstlerischer Ausformulierung sowie die Beziehungen zu Wien als politisch-kulturellem Zentrum und zentraler Stätte für die Architektur- sowie Ingenieurausbildung. Die variierenden Positionen in dem meist komplexen Verhältnis werden in diesem Beitrag anhand mehrerer Fallbeispiele aus den Gliedstaaten der Doppelmonarchie nachvollzogen: Neben den beiden Hauptstädten Wien und Budapest sind es die in rasantem Wachstum begriffene böhmische Metropole Prag, in der die städtebauliche und infrastrukturelle Neuordnung für das kommende Jahrhundert diskutiert wurde, sowie die Kapitale des Kronlandes Krain, Ljubljana, in der nach dem verheerenden Erdbeben von 1895 ein sowohl vor Ort als auch von Wien ausgehender Diskurs um die bauliche Neuorganisation entflammte. Als Teil weiträumiger städtebaulicher Modernisierungsvorhaben entstanden, liegt der Blick zunächst auf der Wiener Portalanlage des neu kanalisierten und überwölbten Wienflusses im Stadtpark sowie dem Prager Neubau der Most Svatopluka Čecha über die Moldau. Anschließend fokussiert die Untersuchung mit der Budapester Donauquerung der Ferenc József híd und in Ljubljana mit der Franz Josef I. Jubiläumsbrücke über die Ljubljana auf Neubauten, deren Formgebung und Bildprogramm sich zwar punktuell im Stadtraum konzentrieren, ideell jedoch sehr viel weitreichendere Relevanz nachvollzogen wird.<sup>4</sup> Die Fallstudien variieren sowohl anhand ihrer Lage und topografischen Situation, bedingender administrativer Entscheidungen sowie hinsichtlich des zugestandenen Innovationspotenzials als auch typologisch und in ihrer konstruktiven Lösung erheblich. Dennoch oder gerade aufgrund dieser Heterogenität ermöglichen die Projekte, Existenz und Charakter einer ‚Wiener Linie‘ im Ingenieur- und Brückenbau der Doppelmonarchie auszumachen. Dies geschieht durch Analyse der Entwürfe hinsichtlich ihrer gestalterischen Absichten als Bildträger symbolischer und zeichenhafter Natur oder bauliches Abbild architektonischer Konnotationen. Dabei liegt der Fokus auf dem Spannungsbogen zwischen der Vermittlung imperialer Zugehörigkeit zum Staat samt Souverän und der Versinnbildlichung lokaler Traditionen, Eigenständigkeit sowie Interessen und Begehren.

Hierfür erscheint die Betrachtung gerade von Brücken und Portalen als besonders fruchtbares Unterfangen, stehen jene Bauaufgaben doch meist in einem direkten Widmungszusammenhang zur hoheitlichen Gewalt des Machthabers oder Landesherrn. So sicherte spätestens das frühneuzeitliche Rechtsmodell im Heiligen Römischen Reich, mit der zumindest symbolisch verbrieften kaiserlichen Schlüsselgewalt

über die Befestigung auch der freien Städte, dem Kaiser die legitime Autorität als höchstem Entscheidungsträger über das Öffnen und Schließen der Stadttore zu.<sup>5</sup> Die Inszenierung des Adventus des Souveräns als politisches Ritual im Stadtraum zielte auf die Demonstration von Eintracht zwischen Stadt und Herrscher sowie auf eine Stabilität innerer wie äußerer Ordnung ab, die mit beiderseitigen Privilegien verbunden war.<sup>6</sup> Evidenz erlangte diese Rechtslage auch für Laien mit der bildlich-symbolischen Darstellung sowie zeichenhaften Abbildung der kaiserlichen Bewegungs- sowie Öffnungs- und Schließprivilegien. Dies geschah bereits in der Vormoderne mittels mobiler Bildträger wie Münzen oder Medaillen oder durch Bild- und Zeichenprogramme an den involvierten Bauwerken selbst. Insbesondere an Stadttoren und Turmbauten, die den Einlass physisch wie auch symbolisch ermöglichten, fand sich derartiger Dekor häufig wieder.<sup>7</sup> Spätestens mit dem Wegfall dieses architektonischen Mediums durch Schleifen der städtischen Fortifikationen ging eine Verlagerung jenes Bildprogramms zur Legitimation des Landesherrn an alternative Bauwerke einher. Insbesondere im Wachstum der Städte aber auch dem analogen Technologiesprung in der Verkehrsinfrastruktur bot sich mit Brückenbauten eine weitere Bauaufgabe als vielfacher Träger der bildlichen Narration herrschaftlicher Autoritäten aber auch alternativer städtischer oder territorialer Sehnsüchte und Bestrebungen hinsichtlich Zugehörigkeiten oder partikularer Autonomie an. Die symbolische Präsentation höfischer Insignien und Hoheitszeichen zur Darstellung von Querungsprivilegien funktionierte an modernen Brücken- und Verkehrsbauten in gleich zweifacher Hinsicht: zur Repräsentation und Konservierung tradierter Legitimation und einhergehender Vorrechte einerseits sowie zur Inszenierung und Teilhabe an der Neuordnung und -organisation der modernen Lebenswelt andererseits. Demgegenüber zeigten sich vermeintlich subversivere Topoi städtischer, regionaler oder territorialer Historie häufiger in Form frühzeitlicher Imaginationen oder mythologischer Motive. Waren doch im Besonderen die frühe Neuzeit sowie das 19. Jahrhundert in historisch-epochaler Dimension mit dem Kaiserhaus und dessen hegemonialen sowie territorial konservativen Bestrebungen verknüpft, boten die motivischen und gestalterischen Anleihen jenseits dieses Zeit-Raum-Stil-Komplexes den Nährboden für heterogene und fantasievolle Alternativen architektonischer Narration. Gerade in der Kombination der bildlich-narrativen Absichten und deren semantischer Zusammenhänge mit dem Einsatz und auch der Inszenierung einer konstruktiven Modernität am und durch das Bauwerk selbst, lassen sich die vielseitigen und häufig vielschichtigen Intentionen sowie Grad und Form deren tatsächlicher Umsetzung nachverfolgen.

#### *„BEZWINGUNG DER NATURGEWALT“ MIT „PHANTASTISCHER WIRKUNG“: DIE PORTALANLAGE DES REGULIERTEN WIENFLUSSES IM STADTPARK*

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts kam in der kaiserlichen Haupt- und Residenzstadt ein spektakulär gestaltetes landschaftlich-architektonisches Projekt auf. Als Genius Loci eines Infrastruktur-Großvorhabens entstand die Fassung eines durch die Bewegung und Kräfte der Natur sowie deren Bändigung inszenierten Teilbereichs: Infolge der Realisierung der 1895 begonnenen Regulierung des Wienflusses – ihrerseits nach mehreren Entwürfen für den Generalregulierungsplan projektiert – erhielt

der zuvor kanalisierte und eingewölbte Flusslauf 1903–06 die aufwendige bauliche Fassung des östlichen Portals im Stadtpark.<sup>8</sup> Als Teil der Wienflussregulierung wurde 1896–99 bereits die Wientallinie der Stadtbahn nach Plänen Otto Wagners anhand dessen Vision eines Generalregulierungsplans errichtet. Wagners Konzept zur Regulierung des Wientals sah zwischen beiden Portalbauten eine sukzessive Eindeckung des gesamten Flusslaufs über eine Länge von 6,5 Kilometern vor.<sup>9</sup> Dieser Teil der Entwicklung zum repräsentativen Boulevard zwischen den kaiserlichen Residenzen im Stadtzentrum sowie in Schönbrunn wurde aus Kostengründen lediglich im innerstädtischen Bereich ausgeführt.<sup>10</sup> Jedoch war die Ausbildung zweier Portale für den langfristig anvisierten Ein- und Ausfluss der regulierten Wien beabsichtigt: einerseits im Stadtpark sowie vice versa in Form eines Brückenneubaus in Hietzing, jenseits des Schönbrunner Schlossparks.<sup>11</sup> Diese Lösung hatten auch die Brüder Julius, Karl und Rudolf Mayreder in ihrem Entwurf des Generalregulierungsplans beabsichtigt und eine monumentale Ausgestaltung des östlichen Endes der Einwölbung initiiert. Eine „würdige künstlerische Ausbildung“ der Brücken sowie der beidseitigen Gewölbeabschlüsse wurde auch durch den Gemeinderat beschlossen, handelte es sich doch um die „sichtbarsten Elemente“ der Flussregulierung.<sup>12</sup> Federführend für den Beschluss war Rudolf Mayreder selbst, der 1895–1901 auch die Funktion eines Mitglieds im Wiener Gemeinderat innehatte.

Für die Arbeiten am innerstädtischen Teil der Regulierung vom einstigen Schikanedesteg flussabwärts beauftragte die Wasserbauabteilung des Stadtbauamtes Rudolf Krieghammer mit der architektonischen Ausführung. Sein – dem frühen Projektstand geschuldet – noch nicht detailliert ausgearbeitetes Projekt wurde 1898 im städtischen Wiener Pavillon der Kaiser-Jubiläums-Ausstellung gezeigt.<sup>13</sup> Nach dem frühzeitigen Tod Krieghammers betraute die Wasserbauabteilung 1898 ihren Mitarbeiter Friedrich Ohmann während der laufenden Regulierungsarbeiten mit der Fortsetzung des Projekts für die gestalterische Ausbildung der Uferbereiche.

Der in Galizien geborene Ohmann (1858–1927) studierte in Wien ab 1877 Architektur bei Heinrich Ferstel und Karl König an der Technischen Hochschule sowie ab 1882 bei Friedrich Schmidt an der Akademie der bildenden Künste.<sup>14</sup> Ohmann zog nach eigener Aussage wegen der umfassenden Belastung im Folgejahr seinen Freund, den Architekten Josef Hackhofer, zum Projekt hinzu, nachdem seine Tätigkeit vom Stadtbauamt entkoppelt wurde, das den beiden Architekten zuletzt noch Ludwig Leupschitz als Projektanten zuteilte.<sup>15</sup> Hackhofer (1863–1917) war gebürtiger Kärntner und inskribierte 1882 ebenfalls an der Technischen Hochschule in Wien, wo er bei König und Viktor Luntz die Staatsprüfungen ablegte und vor der Zusammenarbeit mit Ohmann im Atelier Wagners als Zeichner tätig war.

Dem Architektenteam oblag die gesamte architektonische Entwurfsarbeit für die überwiegend typisierten Fassaden der Brückenneubauten aus Beton, die Sonderbauten der Schönbrunner Brücke und Hietzinger Brücke, sämtlicher Hochbauten im Zuge der Flussregulierung sowie des Gebäudes der städtischen Wienflussaufsicht in Hadersdorf-Weidlingau.<sup>16</sup> Ebenso zeichneten sie für die Adaptierung der zu erhaltenden Querungen des Hackinger Stegs, Dommayerstegs (Badhaussteg) sowie innerstädtisch der Karolinenbrücke, Ungarbrücke und der eisernen Neubauten von Stubenbrücke, Marxerbrücke, Zollamtssteg und Radetzkybrücke verantwortlich.<sup>17</sup>

Den höheren Stellenwert der Brückenneubauten stadteinwärts der Einwölbung belegt deren Ausführung als individuelle Eisenkonstruktionen, die optisch an die Eisenelemente der Strecken der Stadtbahn angelehnt wurden – es wurden sowohl die hohen Kaimauern des ab dem Stadtpark im Einschnitt geführten Flussbettes als auch die Brücken mit den Stadtbahngeländern nach Entwurf Wagners versehen.<sup>18</sup> Die kompositorische Zusammengehörigkeit beider regulierter und visuell verwobener Fließachsen der Großstadt – der Stadtbahntrasse und des Wienflusses – wurde auf Höhe des Zollamtsstegs offensichtlich: Seine elegante, an den Enden mit reliefierten Pylonen geschmückte Bogenkonstruktion überspannt den Wienfluss sowie die ihn im spitzen Winkel überquerende Kastenträgerbrücke der Stadtbahn (heute U4).<sup>19</sup> Entlang des Flusslaufs resultierte eine klare Hierarchisierung der gestalterisch höherwertigen, individuellen Eisenbrücken gegenüber der auf peripherer Seite verwendeten typisierten Betonbrücken. Der eigentliche gestalterische Höhepunkt des gesamten Vorhabens lag jedoch im Stadtpark. Die Anlage selbst war bereits 1862 auf dem ehemaligen Wasserglaciis eröffnet und nach Idee des Landschaftsmalers Josef Selleny und Plänen von Stadtgardendirektor Rudolf Sieböck ausgeführt worden. Die langgezogene Fläche des pittoresk angelegten Landschaftsgartens wurde durch die parallel errichtete Ringstraße sowie den noch unregulierten, in einem breiten und flachen Geländeeinschnitt verlaufenden Wienfluss begrenzt, jenseits dessen der Kinderpark entstand.<sup>20</sup> Das Portal wurde am westlichen Rand des Parks positioniert und ermöglichte die Inszenierung des hiesigen Wiederauftauchens des Flusses im Stadtraum – als landschaftlichen und durch das Motiv des fließenden Wassers auch thematischen Höhepunkt an der Grenzlinie des städtischen Landschaftsgartens zur Station der zeitgleich errichteten Stadtbahn. Die Gleisachse der Station verlässt auf Höhe des Portals die parallele Lage zum Flussbett, was eine symmetrische Anlage der Uferbereiche erschwerte. Ebenso war das Flussbett aus der Mittelachse der Lothringerstraße entrückt, was auch die Ausbildung einer geraden Sichtachse zwischen Straße und Flussportal verhinderte.<sup>21</sup> Der Entwurf sah schließlich eine gestalterische Abgrenzung der Zonen der Stadtbahnstation, des Zugangsbereichs an der Johannesgasse mit der Achse der Lothringerstraße, die bis hier den Verlauf des gedeckelten Flusses nachvollzieht, sowie der eigentlichen Portallandschaft und Uferbereiche vor. Die räumliche Abtrennung sollte durch eine mindestens sieben Meter hohe, möglichst immergrüne Hecke erfolgen, welche die Eingangssituation von der Johannesgasse zum Stadtpark vom Bereich der Flusslandschaft und -terrassen abgrenzt. Diese ‚natürliche‘ Abschränkung ermöglichte einen monumentalen Abschluss der Lothringerstraße bei konsequenter Vermeidung des Aufeinandertreffens der nicht übereinstimmenden Sichtachsen von der Straße sowie vom Wienfluss aus. Die Intention der Planer sah eine Verschleierung des eigentlichen Gewölbebogens mit dem Ausfluss des Kanals vor. Der Portalbogen war von einer großzügigen Freitreppenanlage vom Gewölbescheitel zu den Wienflussterrassen und Uferwegen flankiert und mittels Bassins, Pavillons und Kolonnaden sowie einem Figurenprogramm und mit Wasserkünsten zu einem zusammenhängenden, topografisch ausdifferenzierten Landschaftsraum arrangiert. Aus Sicht der Architekten, so hob Ohmann 1907 *expressis verbis* hervor, hätte der Bereich das Potenzial geborgen, *„eine der schönsten und erfreulichsten Aufgaben zu bilden, die*

in so geschlossener Form je Architekten zufallen konnten, wenn nicht eine Reihe von Nebenumständen der Durchführung dieser Arbeiten in künstlerischer Hinsicht mehrfach Schwierigkeiten in den Weg gelegt hätten.“<sup>22</sup>

Die Hochbauten und innerstädtischen Eisenbrücken wurden – der Dringlichkeit der Ausführung geschuldet – bis 1903 fertiggestellt. Insbesondere an den weiter flussaufwärts gelegenen Betonbrücken sowie beim Gewölbeabschluss im Stadtpark verlief die Ausführung hinsichtlich der Kosten weitaus schleppender.<sup>23</sup> Das Vorprojekt Krieghammers von 1898 wies bereits beidseitige gusseiserne Kolonnaden zwischen je zwei Pavillons und Abgangstiegen zu den unteren Terrassen beider Ufer auf. Der Gewölbeabschluss selbst war wie die Ufermauern mit markantem Bossenmauerwerk verkleidet und im Verlauf flankierender Freitreppen seitlich und über dem Gewölbebogen abgestuft. Im Zuge der gestaffelten Überdeckung des Bogens mit einer Rocaille im Scheitel und darüber angeordnetem Bassin diente diese Brüstung der doppelläufigen Stiege auch dem Verteilen des Wassers, das sich als breit gelagerter, schleierartiger Wasserfall über die Gewölbeöffnung ergoss und die dunkle Tunnelöffnung verdeckte (Abb. 1). In der Kombination aus Treppenanlage, Ufermauern, der pavillonähnlichen Kolonnaden und Hecke kennzeichneten das Projekt eine u-förmige Einfassung des Flusses gen Osten sowie die geradlinige Abschrankung des Stadtparks gen Westen. Unter der Leitung Ohmanns wurde die orthogonale Strenge der Ufer- und Terrassenmauern aufgebrochen: Zum Ausgleich der unregelmäßigen Grundfläche des südlichen Uferbereichs durch die aus der Parallellage schwenkende Stadtbahn ordneten die Architekten im Zuge der Böschungsmauern zwei symmetrische, bogenförmige Einbuchtungen an, deren Wölbung die Uferwege nachvollzogen und zum Flussbett die Anlage schmaler Bassins ermöglichten (Abb. 2). Das Flussbett mit der Portallandschaft und diesen beidseitigen „Hemizykelmauern“<sup>24</sup>



Abb. 1: Josef Hackhofer: Gewölbeabschluss im Stadtpark, Perspektivische Schnittzeichnung, um 1897.

bildete weiterhin eine Symmetrieachse aus. Im Grundriss entstand so ein durchaus barockisierendes Motiv, das Assoziationen zu einem als Dreikonchenanlage ausgeführten Zentralbau weckt. Von der strengen Symmetrie Krieghammers wichen Ohmann und Hackhofer jedoch jenseits der Hemizykeln ab: Am rechten Ufer sollte auf Terrassenniveau ein Kiosk an die Stationswand anschließen und gegenüber planten sie die Anlage einer Grotte im Zuge der Terrassenmauer des linken Ufers. Die überwucherte Nische hätte einen geschützten und im Sommer kühlenden Unterstand geboten.<sup>25</sup> Gestalterisch resultiert eine naturalistische Verklärung des infrastrukturell bedingten Regulierungsvorhabens. Anstatt der letztlich nicht realisierten Grotte entstand eine Figurengruppe der vier Jahreszeiten der Bildhauer Johannes Benk und Hans Rathausky entlang der nördlichen Terrassenmauer; auch der Kiosk wurde nicht ausgeführt.<sup>26</sup>

Anstatt der im Entwurf Krieghammers vorgesehenen Rocaille am Scheitel des Flussportals platzierten Ohmann und Hackhofer den grotesken Kopf eines fiktiven Urzeitwesens als Speier mit mehreren Nebenausflüssen für den Wasserschleier, über dem sie ein von weiblichen Figuren flankiertes Bassin mit Fontäne anordneten. In der weiteren Überarbeitung wurden jene Figuren durch urzeitliche Echsen ersetzt, die als Speier die Brunnenschale mit Wasser gespeist hätten (Abb. 3–4).<sup>27</sup> Das Bassin hätte gleichzeitig als Blickpunkt in der Sichtachse des Flusses fungiert, wie auch vom rechten Parkzugang von der Johannesgasse aus. Die im Aufriss Krieghammers erfolgte Aufstellung von Bäumchen entfiel zugunsten des scheinbar wilden, unregelmäßigen Bewuchses des Portals mit rankenden Pflanzen. Beidseitig hätten auf Pylonen im Zuge der Ufermauern die Rüssel lebensgroßer, zueinander gerichteter Elefantenplastiken Wasserspeier aufgenommen, die sich in kreuzenden Bögen in den Fluss ergossen hätten. In der weiteren Anpassung des Ausführungsprojekts wich die abgestufte Portaltraufe konvex geschwungenen Bögen, die eine weitere Auflösung der Strenge des Projekts bedeuteten und entgegen der Elefanten, Fontänen und Tierfiguren am Bassin auch tatsächlich ausgeführt wurden. Insgesamt lässt sich in der Genese des Entwurfs eine fortschreitende Archaisierung und Romantisierung der gesamten Anlage nachvollziehen: Während Krieghammers Entwurf, anhand dessen bei der Projektübernahme Ohmanns die Widerlager, Kaimauern, Pavillonfundamente bereits fertiggestellt waren,<sup>28</sup> noch eine stärker dem Historismus, strenger Symmetrie und nobilitierenden Würdemotiven verpflichtete Gestaltung zeigte, entwickelte sich die Anlage unter Ohmann zur märchenhaft-fantasievollen Komposition, deren fiktionale Natürlichkeit als bewusst gegensätzliches Schauprogramm zur Intention der städtischen Regulierung und des technischen Fortschritts funktioniert. Der urzeitlich-romantische Topos an der Kante der bürgerlich-städtischen Parkanlage bildete somit auch ein thematisches Kontrastprogramm zur jenseitig anschließenden Station des staatlich-kaiserlichen Stadtbahnnetzes, an dessen Architektur auch eben jene Zugehörigkeit und Widmung sicht- und ablesbar dargestellt wurde.<sup>29</sup> Die städtische Konnotation der Anlage wurde schließlich durch die Widmung „AUSGEFÜHRT UNTER BÜRGERMEISTER D K LUEGER“ innerhalb der Rustikazone der Portalwangen ergänzt. Die Korrektur der Achsen von Straße und Flussbett gelang schließlich durch eine spalierförmige, begrünte Abschränkung mit einer niedrigen Kalksteinmauer und filigranem Gelände, gegliedert durch kleinere Vasen

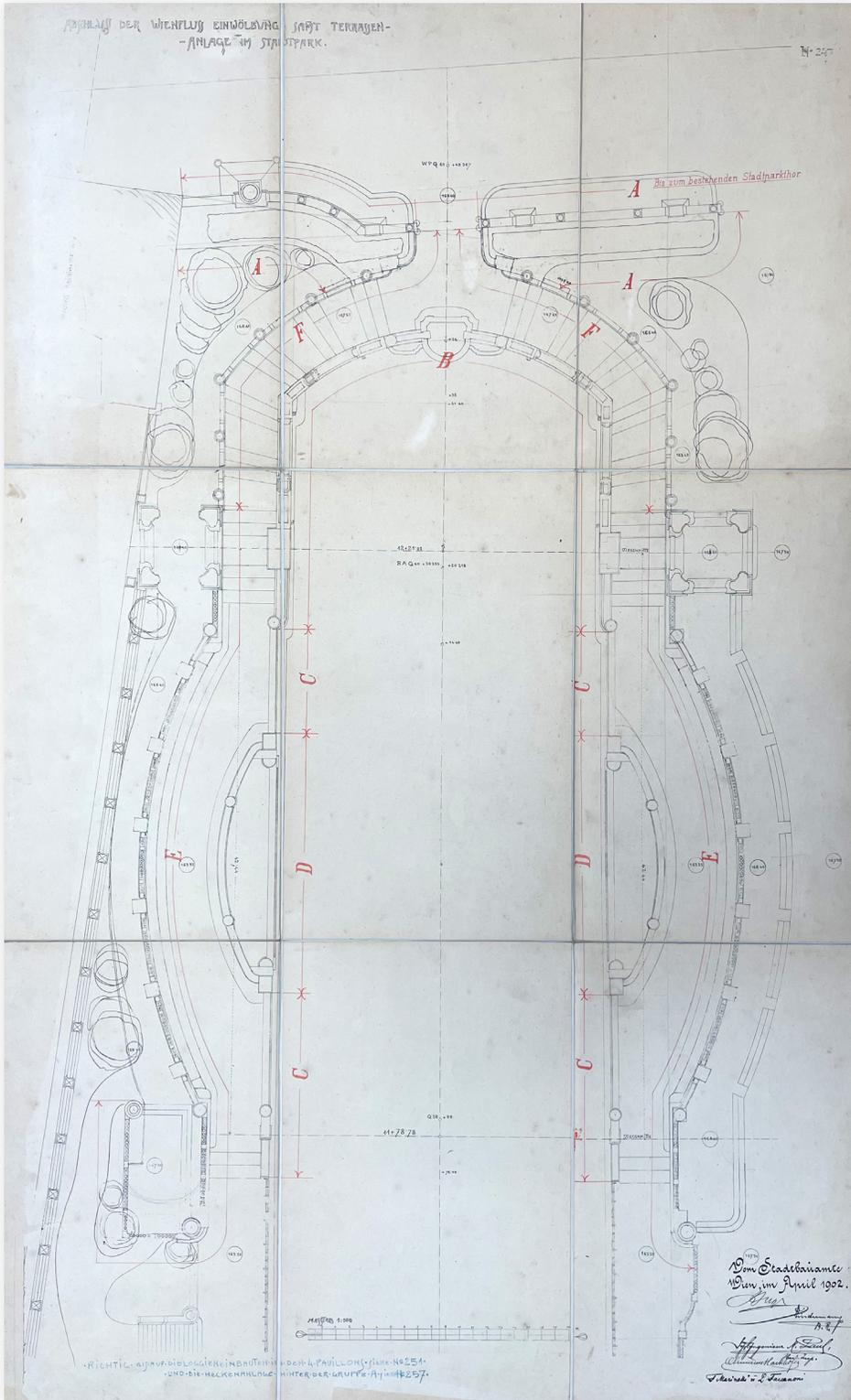


Abb. 2. Wiener Stadtbauamt: Portalanlage, Grundriss, Blatt No. 247, 1902.

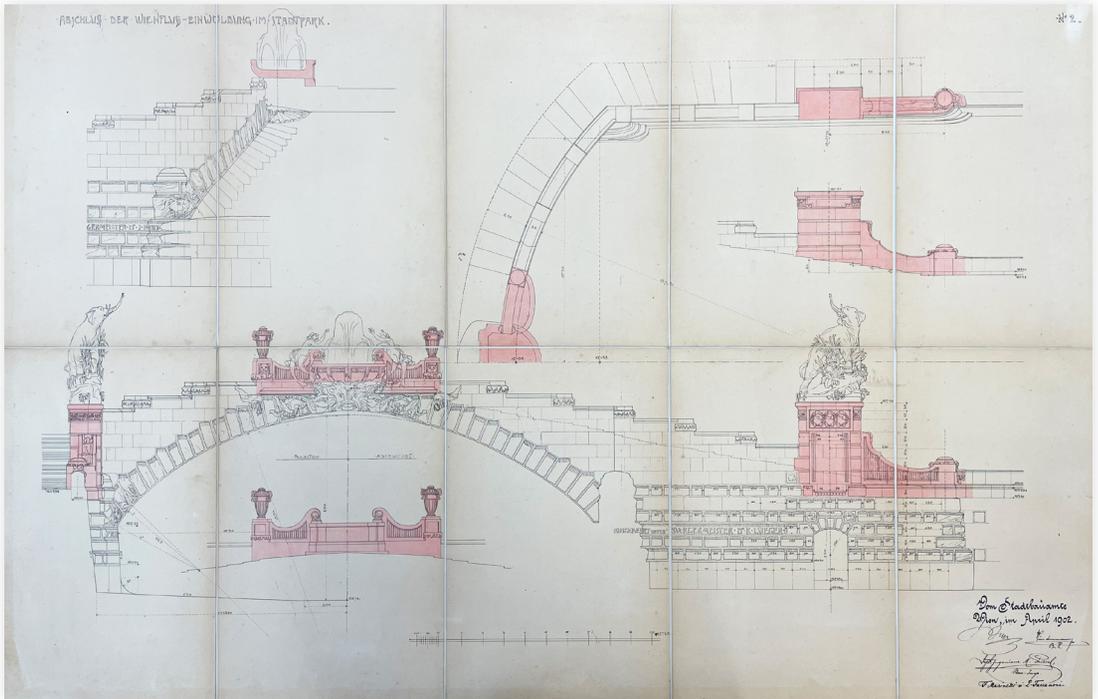


Abb. 3: Wiener Stadtbauamt: Gewölbeabschluss, Ansicht, Blatt No. 2, 1902.

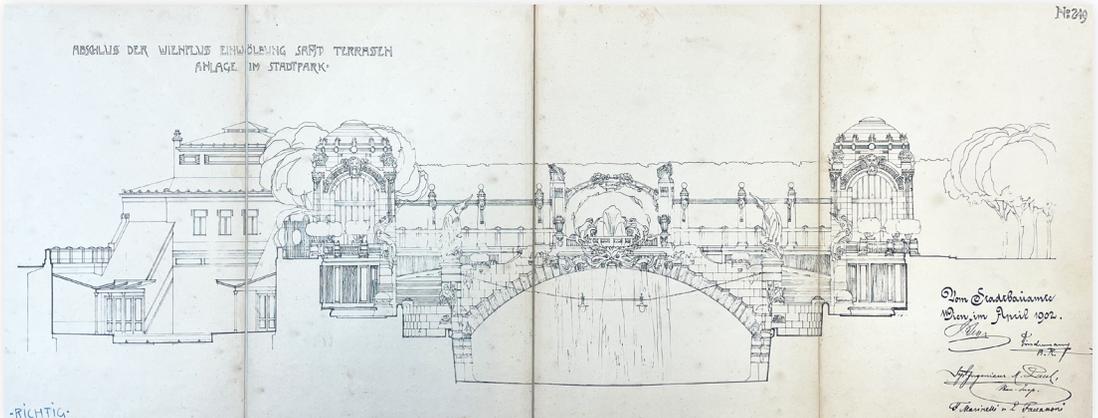


Abb. 4: Wiener Stadtbauamt: Portallandschaft und Stadtbahnstation, Schnitt und Ansicht, Blatt No. 249, 1902.

und figurale Pylone.<sup>30</sup> Der gezielte Einsatz einer „üppige[n], alles überwuchernde[n] Bepflanzung“ blieb während sämtlicher Projektphasen wesentliches Element visueller Raumgliederung. Die Anordnung der hohen Hecke erforderte zunächst die Aufschüttung einer Bodenschicht über dem nur knapp unter Straßenniveau liegenden Gewölbescheitel, was die Anlage der Begrenzungsmauer zur Lothringer Straße hin bedingte. Jenseits der grünen Hecke machten die Architekten neben dem Bewuchs in den „reichen Wasserkünste[n] mit dem Schleierfalle [...] den Kardinalpunkt der

*Komposition*“ aus.<sup>31</sup> Der intendierte romantisch-rekreative Charakter des im Entwurf gestalteten Außenraums wird bereits in der grafischen Ausführung des Planmaterials ersichtlich und findet schließlich in der aquarellierten Tuschezeichnung Ohmanns selbst Ausdruck (Abb. 5): Von einer imaginären, erhöhten Perspektive zeigt sich vor der Kulisse der städtischen Bebauung an der Johannesgasse und eingerahmt vom umliegenden Grün die Portallandschaft als märchenhafte Vedute in schemenhaftem Licht. Die vom Grünbewuchs geprägte künstliche Topografie wird durch die Bewegung der Wasserspiele animiert, während einzelne Flanierende auf den Uferwegen und Stiegen innerhalb der abgeschlossenen Szenerie gänzlich der modernen Großstadt außerhalb entwichen sind.



Abb. 5: Friedrich Ohmann: Abschluss der Wienfluss-Einwölbung am Stadtpark, aquarellierte Federzeichnung, 1903–07, Online Sammlung Wien Museum.

Das grafische Bild- und Planmaterial visualisiert das Figurenprogramm des Bildhauers Franz Klug mitsamt den Wurfstrahlen der Elefanten, der den Gewölbescheitel krönenden Fontäne und dem Schleier des Wasserfalls. Dargestellt sind die Plastiken und das ornamentale Programm entlang des Gewölbebogens der Bildhauer Jung & Ruß, denen auch die Ausbildung der Vasen an den Hemizykeln sowie den Pavillons oblag. Für die Bassinanlage über dem Gewölbescheitel sah Bildhauer Wilhelm Hejda eine Rahmung mit weiblichen Figuren und „vorweltlichen Tieren“ wie dem grotesken und wasserspeienden Kopf als Schlussstein vor, welche die „Intentionen der Architekten vorzüglich zum Ausdrucke brachte[n].“<sup>32</sup>

Ohmanns „*barock-impressionistische Vision der einer großstädtischen Parklandschaft*“<sup>33</sup> war letztlich auf das räumliche Arrangement der verschiedenen Ansichten und Assoziationen hin komponiert. Gemeinsam mit den überkuppelten Pavillons bildet der Bogen des Flussportals ein nahezu triumphales Motiv, das mittels der Promenaden und Freitreppen eine räumliche Integration in die Parklandschaft erfährt. Die Polarität zwischen städtischer Kultur und scheinbar wilder Natur erhob Ohmann zum eigentlichen Thema – mit dem als geordnete Gartenanlage angelegten Areal einerseits sowie den „*aus tiefem Schlunde dem Flußbette zuströmenden Wassermassen*“<sup>34</sup> andererseits. Die Intention erklärte er darin, zur Straße die „*Liebenswürdigkeit gärtnerischen Schmuckes durch weibliche, in rankende Pflanzengebilde eingestellte Gestalten zu verbildlichen, im Flußprospekte aber die Bezwingung der Naturgewalt darzustellen durch märchenhaftes, zwischen Steine eingeklemmtes oder gefesselttes Getier und dessen phantastische Wirkung zu ergänzen durch üppig wuchernden Pflanzenwuchs und die belebende Macht scheinbar zwanglos flutenden Wassers.*“<sup>35</sup> Bereits das 1901 genehmigte Ausführungsprojekt stellte eine Reduzierung der ersten Entwürfe Ohmanns und Hackhofers dar, das schließlich in weiter komprimierter Form errichtet wurde. Aus Kostengründen blieben auch die monumentalen Tierfiguren, die dekorative Ausführung der Bassins sowie sämtliche Wasserkünste schließlich unrealisiert – ebenso wie bereits Grotte und Kioskpavillon.<sup>36</sup> Vergeblich hatten die Architekten letztlich auch die Anordnung von Bogenleuchten entlang der Ufer und einer aufwendigen Effektbeleuchtung vorgesehen, welche die Wasserspiele abends illuminiert, aber auch eine natürliche Dunkelheit gestört hätte.<sup>37</sup>

Anstatt der Repräsentation dynastischer Herrschaft artikuliert das Bau- und Figurenprogramm eine bürgerliche Interpretation prähistorischer Wildnis und archaischer, von der Natur zurückerobeter Architektur. Jahrzehnte nach Anlage des Stadtparks selbst fand als Abschluss der technischen Regulierungsarbeiten des Flusslaufs der Wien im Stadtgebiet ein Anknüpfen zur retrospektiven Romantik des englischen Landschaftsgartens und damit auch ideell eine Kontinuität zum landschaftsplanerischen und kulturtheoretischen Pendant gesellschaftlicher Aufklärung und bürgerlicher Selbstbestimmung statt.<sup>38</sup>

Gänzlich anders verhalten sich Architektur und Bildprogramm am westlichen gegenüber des Flussportals in Hietzing: Die 1898–1900 während der Regulierungsarbeiten und Errichtung der Stadtbahn ebenfalls nach Entwurf Ohmanns und Hackhofers gebaute Brücke – auch sie basiert auf dem Vorprojekt Krieghammers – stellte eine zweispurige, bogenförmige Überwölbung des Flussbettes zwischen den Ufermauern dar. Von ihr wurde der typisierte Stadtbahnpavillon der Wientallinie erschlossen.<sup>39</sup> Der natursteinverkleidete Eisenbetonbau wurde als Gegenstück zum Ostausfluss im Stadtpark konzipiert. Entsprechend der Lage unweit der kaiserlichen Sommerresidenz in Schönbrunn sowie als staatlich-dynastischer Gegenpart zum innerstädtischen Portal entstand der Bau als Kaiser-Franz-Josef-Brücke. Die Wölbung des Brückenbogens aus Steinquadern wurde an der westlichen Portalseite mit beidseitigen Bronzereliefs mit Lorbeerkranz und kaiserlichem Monogramm ergänzt. Die Widerlager flankierten hohe Pylonen aus Kalksteinquadern, für die Bildhauer Arthur Strasser hohe bronzene Reichsadler mit der Habsburgerkrone auf dem Rücken sowie Spitzhacke und Schaufel in den Klauen fertigte.<sup>40</sup> Durch diese zu den

herrschaftlichen Insignien hinzugefügten Attribute der Regulierungsarbeiten wurde hier das Vorhaben bildlich unter kaiserliche Patronage gestellt. Durch die ange-dachte Rolle als westliches Portal einerseits sowie die aus der Funktion resultierende, besonders nobilitierte Gestaltung andererseits, bildete das Bauwerk zwar eine ideell-funktionale Einheit mit seinem innerstädtischen Pendant. Jedoch steht sein Programm dem träumerisch-verklärenden Impetus und bürgerlichen Selbstverständnis im Stadt-park geradezu diametral gegenüber. Mit ihrem historistisch legitimierenden Bild-programm unterschied sich die Hietzinger Brücke wie auch die Schönbrunner Brücke auf der verlängerten Mittelachse des Schlosses wesentlich von den typisierten Brückenneubauten des regulierten Wientals. Parallel zu den hiesigen Arbeiten sowie Ohmanns Verpflichtung an der Hofburg entwarf Hackhofer auch den markanten Neubau der 1903–04 in der inneren Stadt errichteten Hohen Brücke über den Tiefen Graben mit einem stadt- und architekturgeschichtlichen Bildprogramm.<sup>41</sup>

#### FEUER, WASSER UND EIN GROSSER DURCHBRUCH: DIE MOST SVATOPLUKA ČECHA ALS TEIL DER STÄDTEBAULICHEN NEUAUSRICHTUNG PRAGS

Anders als das durch den Österreichisch-Ungarischen Ausgleich zur königlichen Hauptstadt aufgewertete Budapest stand das städtische Zentrum der tschechischen Ethnie politisch weiterhin deutlich im Schatten Wiens.<sup>42</sup> Dabei erfuhr auch Prag um die Jahrhundertwende einen erheblichen Wachstums- und Modernisierungsschub: Aus den Dimensionen einer Provinzstadt mit etwa 150.000 Einwohner:innen Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich bis um 1900 die böhmische Metropole mit der Population von einer halben Million. Einher mit dem erbittert geführten Diskurs um die hygienische Sanierung weiter Gebiete der frühneuzeitlichen und mittelalterlichen Altstadt ging auch die Planung einer zentralen Durchmesserstraße vom Mústek am Rand des Wenzelsplatzes (Václavské náměstí) im Süden bis zum Höhenzug des Letná im Norden.<sup>43</sup> Verschiedene Vorstöße zur Altstadtsanierung forcierten die Errichtung einer Kanalisation und öffentlicher Versorgungsleitungen bei Baulinien-anpassungen und weitgehender Neubebauung der engsten, verwinkelten und ver-dichteten Quartiere. Ausgerichtet war das städtebauliche Projekt einer zentralen Nord-Süd-Achse durch die Stadt auf die Ansprüche des modernen Stadtverkehrs. Die monumentale Straßenachse wäre in nördlicher Verlängerung des bereits im 14. Jahrhundert angelegten Václavské náměstí, der dem 1890 fertiggestellten Národní muzeum als Sichtachse dient, mittels einer Schneise durch die Altstadt zum zentralen Altstädter Ring (Staroměstské náměstí) und weiter durch die Josefov (Josefov) – die historische Judenstadt – verlaufen. In deren Verlängerung sollte ein Brückenneubau über die Moldau die Verbindung zum Durchstich des anschließenden Höhenzuges mit dem Hang des Letná herstellen. Neben einer monumentalen städtebaulichen Neuordnung der Altstadt sowie des V. Bezirks, Josefov, hätte die neue Hauptachse auch die Verbindung zum in Entstehung befindlichen VII. Bezirk gebildet und dessen der Stadtentwicklung zur Verfügung stehende Flächen nördlich des Höhenzuges auf direktem Weg von der Innenstadt erschlossen. Über zehn Jahre dauerte der Diskurs um die städtebauliche Lösung und architektonische Fassung des Letná-Durchstichs an. Die planerische Initiative geht auf einen Entwurf Jan Koulas

von 1897 zurück, der den Straßendurchstich in Form einer monumentalen Pforte im Hang anlegte und mit einer Triumphbogenarchitektur überspannte (Abb. 6).<sup>44</sup> Zehn Jahre nach der Adressierung seines städtebaulichen Entwurfs an den Gemeinderat forderte dieser Koula 1907 erneut zur Ausarbeitung des Projekts auf, das noch Ende des Jahrhunderts zwar durchaus positiv aufgenommen, jedoch als finanziell nicht durchführbar abgelehnt worden war.<sup>45</sup>

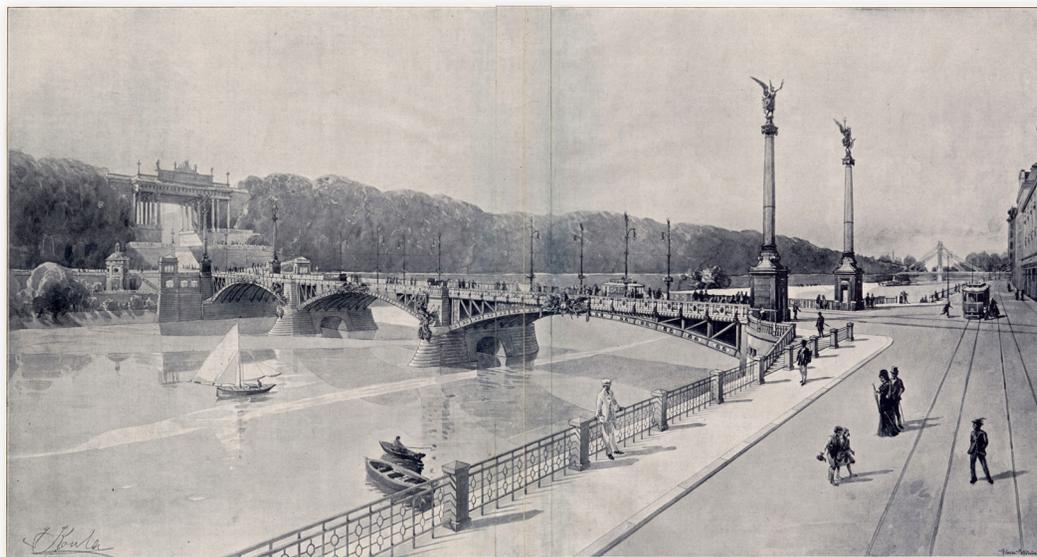


Abb. 6: Jan Koula: Brücke und Letná-Durchstich mit Triumphpforte, Perspektivische Ansicht, um 1897.

Schon 1905 wurde als Höhepunkt der Blickachse aus der Innenstadt auch die Neuan siedlung der Universität auf dem Bergrücken diskutiert. Der am Prager Polytechnikum ausgebildete Architekt Antonín Wiehl verfasste einen Entwurf, in dem er den historistischen Monumentalbau in einer eigens im Höhenzug geschaffenen, flachen Senke anordnete. Bereits während der laufenden Bauarbeiten am Brückenneubau von Koula publizierte der *Architektonický Obzor* 1905 die Entwürfe für das Universitätshauptgebäude auf dem Höhenzug als Point de vue: einmal über dem vor einer verbindenden, monumentalen Stiegen- und Parkanlage am Hang endenden Straßenzug und alternativ einer Tunnellösung für die Straßenachse mit Portal an der Hangsohle, unterhalb eines gänzlich anders gelagerten Universitätsgebäudes mit mittigem Säulenportikus von Koula selbst (Abb. 7–8).<sup>46</sup>

Im März 1906 veröffentlichte der Architekt Jan Vejrych im *Architektonický Obzor* seine Studie zum Abschluss der Sichtachse aus der Innenstadt, in der er in Anlehnung an das Konzept der Universitätsansiedlung auf dem Letná ein Galeriegebäude für die tschechische Moderne als Blickpunkt vom Altstädter Ring intendierte.<sup>47</sup> Ohne konkrete Fassadenentwürfe vorzulegen, sah Vejrych einen auf Fernsicht angelegten, querliegenden Baukörper mit Mittelrisalit und laternenbekrönter Kuppel vor.<sup>48</sup> Die Straßenachse verläuft im Entwurf nördlich der Brücke

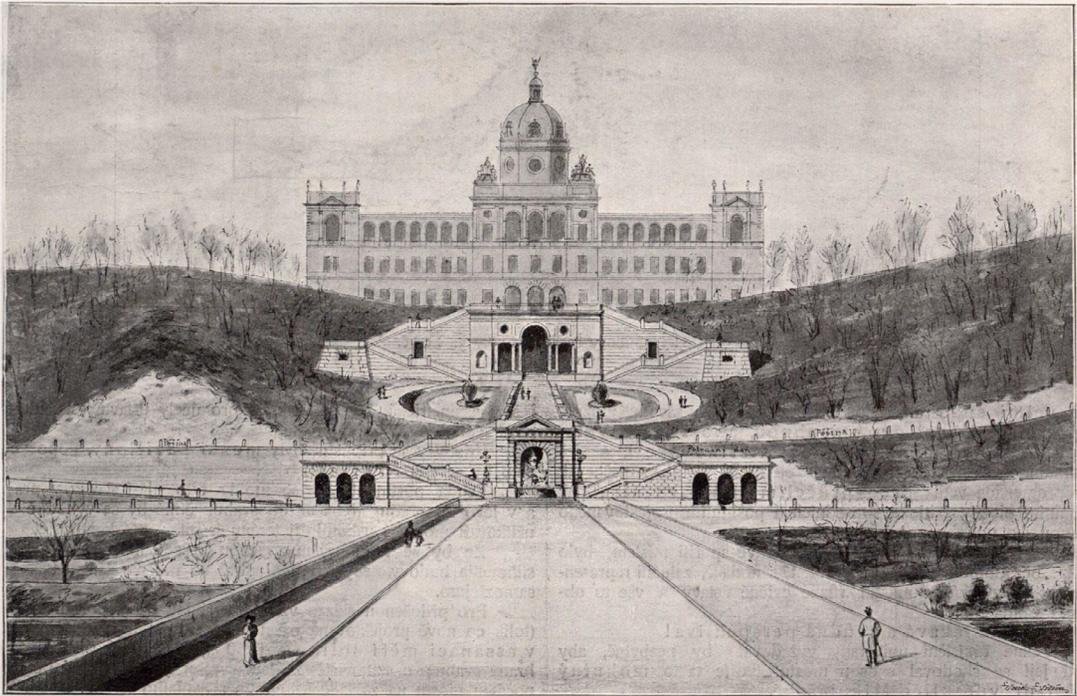


Abb. 7: Antonín Wiehl: Letná mit dem Gebäude der Tschechischen Universität, Perspektivische Ansicht, um 1905.

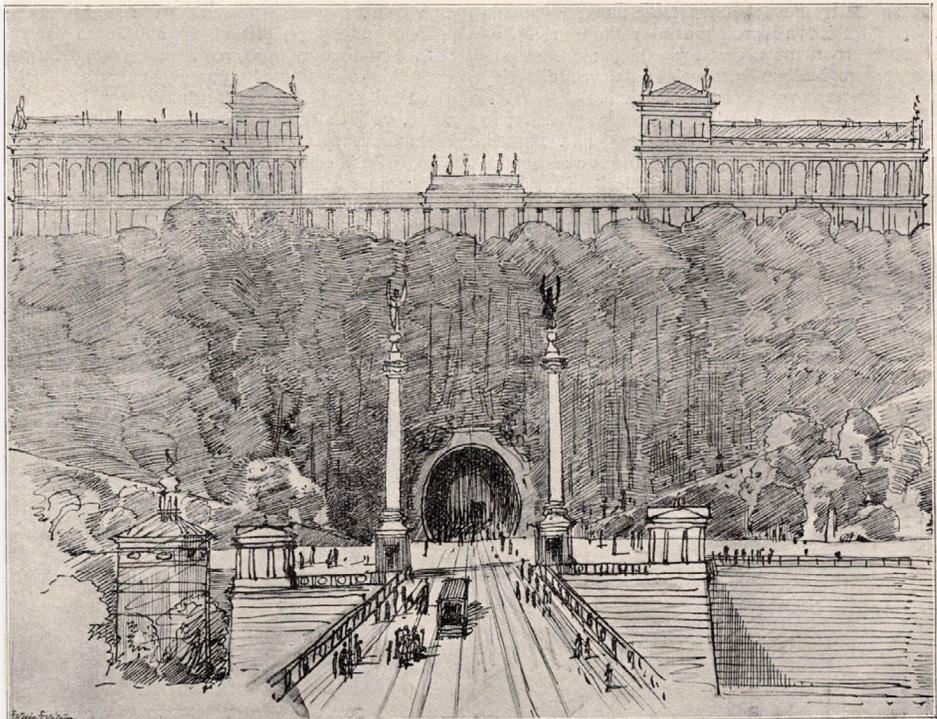


Abb. 8: Jan Koula: Letná-Durchstich mit Tunnellösung, Perspektivische Ansicht, um 1905.

ebenfalls in einem leicht im Niveau ansteigenden Tunnel unter dem Höhenzug hindurch, der über eine monumentale Freitreppe auf der Blickachse erreicht wird.<sup>49</sup> Von dem anvisierten, übergeordneten städtebaulichen Projekt sollten letztendlich lediglich die neue Moldauquerung sowie die bauliche Neufassung des V. Bezirks am Moldauufer realisiert werden. Während dieser neue Bezirk unter einer weitgehenden Neuanlage des Stadtgrundrisses und Straßennetzes entlang der entstehenden Nord-Süd-Achse entstand, blieb bis auf die Nordkante des zentralen Platzes am Staroměstské náměstí sowie im südlich gelegenen Bereich der Altstadt bis zum Můstek am Václavské náměstí die bestehende Stadtstruktur weitgehend erhalten. Ebenfalls wurden die aufwendigen Planungen des Geländeeinschnitts und Durchstichs der neuen Zentralachse durch den Höhenzug nördlich der Donau nicht weiterverfolgt. Die Neubebauung von Josefov und der nach Vorbild der Pariser Champs-Élysées errichteten, zentralen Achse der Mikulášská třída erfolgte hingegen in enger Verbindung mit dem Brückenneubau, wobei für die zentrale Regulierung und Achsenplanung das Haussmann'sche Paris ideell und gestalterisch Vorbild stand.<sup>50</sup>

Für den in der Wahl der Konstruktion als Eisenbogenbrücke lokal ungewöhnlichen und gestalterisch durchaus aufwendigen Brückenbau zeichnete das Team aus dem Architekten und den Bauingenieuren Jiří Soukup, Václav Trča und František Menc verantwortlich. Architekt Koula (1855–1919), der an der Prager Technischen Hochschule sowie Wiener Akademie der bildenden Künste bei Theophil Hansen ausgebildet wurde, erfuhr seine planerische Sozialisierung sowohl in der kaiserlichen als auch der böhmischen Hauptstadt. Seit 1897 hatte er selbst eine Professur an der Prager Hochschule inne. Ähnlich seinem Wiener Professor Hansen arbeitete er auch schwerpunktmäßig zu theoretischen und historischen Aspekten, insbesondere zur regionalen Renaissancearchitektur Tschechiens.<sup>51</sup> Dabei stand gerade das Vokabular ‚nationaler‘ Eigenheiten im Zentrum seines Interesses, womit er sich bereits 1892–1917 als Direktor der historischen archäologischen Sammlung des Böhmisches Museums befasst hatte. Im Jahr 1900 entwarf er die Innenausstattung des tschechischen Pavillons auf der Pariser Weltausstellung, auf welcher er auch mehrfach persönlich zugegen war.<sup>52</sup> Folglich lässt sich nicht bloß von Koulas genauer Kenntnis des rezenten Pariser Baubestands ausgehen, sondern auch von seinen Studien der Haussmann'schen Metropole samt der im selben Jahr eröffneten Projekte wie dem Pont Alexandre III. und der Pariser Métro mit ihren unter- und oberirdischen Kunst- und Ingenieurbauten. Anders als bei dem zur Zeit der Planung jüngsten realisierten Brückenbau über die Moldau, der Betonbrücke am Nationaltheater, an der sich bereits erste Formgebungstendenzen des späteren tschechischen Kubismus artikulierten, stellten das französische Art nouveau einerseits, naheliegenderweise auch die Wiener Secession andererseits, einen Referenzrahmen für das städtische Modernisierungsvorhaben dar. So wurde die Most Svatopluka Čecha als dreiteilige Eisenbogenbrücke zwischen steinernen Widerlagern und zwei ebensolchen Strompfeilern mit einem aufwendigen, in die filigrane Gitterkonstruktion integrierten, künstlerischen Programm ausgestattet (Abb. 9). Die Brücke, die den Übergang zur geplanten städtebaulichen Torsituation Koulas am Letná markierte, sollte in ihrer Wirkung sinnbildlich für den technischen Fortschritt stehen. Der Entwurf wurde von

der Brückenabteilung des städtischen Bauamts und Koula, der aufgrund seines bereits erstellten städtebaulichen Konzepts herangezogen wurde, 1904 fertig ausgearbeitet und am 5. Juni 1905 vom Gemeinderat genehmigt.<sup>53</sup>



Abb. 9: Most Svatopluka Čecha (heute Čechův most), westliche Brückenfassade, aktueller Zustand.

Als wesentlicher Teil der städtischen Infrastruktur querte unterhalb der Brückenachse auch der Hauptstrang der neuen Kanalisation die Moldau, für deren Projektierung eigens der englische Ingenieur William Lindley verpflichtet werden konnte.<sup>54</sup> Anders als das Bauwerk über die Moldau war dieses von hygienischem Standpunkt aus geforderte Mammutprojekt öffentlicher Infrastruktur und gebauter Daseinsfürsorge nicht im Stadtraum sichtbar – so evident sein Nutzen und spürbar seine Vorzüge für die Bevölkerung auch waren. Dem Brückenbau kam somit zumindest entlang der Flussachse auch eine visuelle Stellvertreterrolle für die Gesamtheit der städtebaulichen und infrastrukturellen Regulierungsbestrebungen um die Jahrhundertwende zu.<sup>55</sup> Für die Querung der an dieser Stelle verhältnismäßig schmalen Moldau arbeiteten die Planer den Entwurf einer dreigliedrigen Eisenbogenbrücke aus. Das insgesamt 169 Meter lange Bauwerk wurde 1905–08 errichtet. Der leichten Längsneigung des Baus sowie dem gebogenen Flusslauf geschuldet, ist das Tragwerk mit den drei Segmentbögen aus Eisenfachwerk asymmetrisch ausgeführt, wobei die Spannweite der Bögen vom stadseitigen Ufer hin zur nördlichen Hangseite zunimmt.<sup>56</sup> Die erstmalige Ausführung einer Moldaubrücke aus Eisenfachwerk – die bisherigen Bauten waren als steinerne Konstruktionen errichtet – erleichterte die resultierende, jeweils individuelle Dimensionierung der insgesamt 24 Rippen, von denen jeweils acht einen Brückenbogen bilden. Die Stropfweiler entstanden als eisenbewehrte, massive Betonpfeiler, die auf einer Senkkastengründung ruhen. Im Anschluss an die Betonierung wurden sie vollständig mit Naturstein verkleidet. Der Bau der Pfeiler wurde mit der Schlusssteinlegung durch Kaiser Franz Joseph I. offiziell abgeschlossen, dessen Besuch am 17. April 1907 als Einzug durch die Stadt mittels ephemerer Triumphpforten und Festdekoration inszeniert wurde. Die anschließende Montage der Brückenfelder dauerte bis ins Folgejahr an.<sup>57</sup>

Der Oberbau weist eine Breite von 16 Metern auf, von denen zehn auf die zwischen den beidseitigen Gehwegen angeordnete Fahrbahn entfielen. Deren auffälliges Merkmal war der Oberflächenbelag aus einem vollständigen Hartholzpflaster für die Fahrbahn. Die Gehwege erhielten hingegen ein Kleinsteinpflaster in Schachbrettanordnung.<sup>58</sup> Technisch ist das Tragwerk mit der 1898–99 neu errichteten Wiener Franzensbrücke über den Donaukanal verwandt, die als einbogige Dreigelenkbrücke aus Eisenfachwerk eine vergleichbare und für den Wiener Maßstab neuartige Fahrbahnbreite von 16 Metern, sowie eine Bogenstützweite von etwa 53 Metern besaß.<sup>59</sup> Die Widerlager sind beidseitig zu markanten Brückenköpfen erweitert, die den Oberbau mit dem Niveau der Kaianlagen verbinden. Der südliche Kopf tritt mit abgerundeten Ecken als Rondell aus der Flucht der Stützmauern hervor, während das nördliche Pendant einen rechteckigen Vorplatz für die intendierte Großarchitektur des Torbauwerks am Durchstich des Letná ausbildete. Die selbst filigran wirkende Metallkonstruktion des Brückentragwerks ist als beinahe bewegliches und lebendig gestaltetes Geflecht des Tragwerks in die steinerne Topografie der beiden Stropfweiler sowie der fortifikatorisch anmutenden, massiven Brückenköpfe und der Kaimauern aus Polygonalmauerwerk integriert. An den Vorplätzen auf beiden Seiten entstanden öffentliche Toiletten, während die zusätzlichen Räume der Arkadenzone des bergseitigen Widerlagers für ein Café vorgesehen waren.<sup>60</sup> Die eigentlichen Widerlager flankieren insgesamt vier Pfortnerhäuschen der einstigen

Mautstelle. Auf ihnen ruhen 17,5 Meter hohe ionische Säulen aus Gusseisen, welche die Brückenköpfe in ihrer Torfunktion akzentuieren. Ihre Kapitelle tragen wiederum kleine gläserne Laternen mit den überlebensgroßen, über drei Meter hohen Bronzefiguren der Viktoria von Bildhauer Antonín Popp – jeweils mit vergoldetem Zweig in der linken, gen Himmel gestreckten Hand (Abb. 10).

Aus Formgebung und Figurenprogramm der Brückenpfeiler resultiert die Ausbildung einer Vorder- sowie Rückseite des Bauwerks: Während die Strompfeiler stromaufwärts nach Westen eine spitze Form ausbilden und mit kielförmigen, weit vorstehenden Voluten besetzt sind, weisen sie gen Osten einen einfach gerundeten Abschluss mit flachen, seitlich ausschweifenden Doppelvoluten auf. In Formgebung und Gestaltung treten die Strompfeiler so als abstrahierte Schiffsrümpfe entlang der Stromrichtung auf, die sich mittels leichter Bugwülste aus dem Strom erheben. An den Vorderseiten der Strompfeiler lehnen sich von den Voluten und begleitet von Girlanden überlebensgroße bronzene Fackelträgerinnen der Bildhauer Ludvík Wurzel und Karel Opatrný wie Galionsfiguren dem Flusslauf entgegen.<sup>61</sup> An den Scheiteln der Pfeilerrückseiten teilen sich die Gesimse über den bossierten Sockelbereichen zugunsten bronzener Maskarons und sind zu Voluten eingerollt (Abb. 12). Darüber befinden sich bekrönte steinerne Kartuschen mit dem Prager Stadtwappen, die jeweils von zwei dreiköpfigen Hydraplastiken mit Wasserschlangen als Köpfen vom Bildhauer Ludvík Wurzel flankiert werden.<sup>62</sup> Die drei individuellen Fackelträgerinnen sind in einer dynamischen Schrittbewegung nach vorne dargestellt.



Abb. 10–11: Figuren der Viktoria (links) und Fackelträgerin (rechts) vor der Aufstellung, Fotografien, um 1908.

Sie sind in Kleider gehüllt, deren Textil dem Gegenwind in Fließrichtung ausgesetzt scheint. Jeweils eine Brust und die Schulterpartie sind entblößt und in beiden nach vorne gestreckten Händen befinden sich brennende Fackeln (Abb. 11). In ihrer schreitenden Bewegung, der entschlossen nach vorne gelehnten Körperhaltung und erhöhten Positionierung sowie insbesondere mit der Entblößung von Schultern und Brust erinnern die Figuren an die revolutionäre französische Nationalallegorie der Marianne, wie sie Eugène Delacroix 1830 in seinem Gemälde *La Liberté guidant le peuple* in der Szenerie der Unruhen der Julirevolution auf Schutt und Leichen darstellte. Anstatt mit dem Nationalattribut der Tricolore und Gewehr in den Händen drängen und leuchten die Prager Fackelträgerinnen selbstbewusst und ähnlich kämpferisch stromaufwärts und ließen sich vielleicht sogar als subtile böhmische Freiheitsallegorien ohne Waffen und Hoheitszeichen interpretieren. Zusätzlich waren die Fackelträgerinnen als Teil der Effektkünste des Brückenbauwerks gedacht: In die Fackeln sowie in die gläsernen Laternen auf den Säulenkapitellen der Brückenköpfe hätte Gas eingeleitet werden sollen, sodass tatsächliche Flammen die Elemente belebt und die dargestellten Motive animiert hätten.<sup>63</sup> Auch die Hydren waren als Teil der Effektkunst des Bauwerks konzipiert und aus ihren aufgerissenen Mäulern sollten sie nach anfänglicher Planung entweder ebenfalls Feuer oder aber Wasser speien. In letzterem Fall hätte sich in der östlichen Ansicht der Brücke eine durch Wasser animierte Verschleierung der Strompfeiler ergeben – in ähnlicher Weise wie sie auch am Flussportal im Wiener Stadtpark intendiert wurde. Auch für



Abb. 12: Östlicher Strompfeiler mit Figurengruppe der Hydren, Stadtwappen, Voluten und Maskaron, aktueller Zustand.

die volutengerahmten Maskenköpfe, die auf der Rustika der Pfeilersockel sitzen, ist anhand von deren Physiognomie und insbesondere gemeinsam mit den Hydraplastiken die anfängliche Intention einer Ausführung als funktionierende Wasserspeier und somit als Teil dieses hydraulischen Wasserschleiers denkbar.<sup>64</sup> Die mythologische Figur der Hydra als vielköpfiges Wassertier, deren Köpfe nachwachsen, ist in der Narration mit dem Kampf Herakles' und dessen Aufgaben für König Eurystheus verbunden.<sup>65</sup> Erst mithilfe des Feuers und durch das Ausbrennen der Häse der Hydra gelingt ihm deren Bezwingung. Die Hydren der Brücke mit ihren langen und kämpferisch aufgestellten Hälsen und fauchenden Mäulern haben unter der Halspartie einen Oberkörper mit vier Brüsten auf einem langen, gewundenen Schlangentorso mit Schwanzflosse. In Angriffshaltung sind sie um die mittigen Wappenschilder der Stadt gruppiert, die sie gegen Bedrohung verteidigen. Die Kartusche des Stadtwappens ist bekrönt, wobei es sich weder um die böhmische Wenzelskrone noch die österreichische Kaiserkrone handelt. Stattdessen ist – gerade auch durch den heraldischen Zusammenhang mit dem Wappen – eindeutig eine Mauerkrone als dezidiert städtisches Symbol der administrativen Eigenständigkeit sowie des städtischen Bürgertums dargestellt. Trotz des vornehmlichen Patronats der Kreaturen über die Stadt und deren Selbständigkeit verfügen die Hydren im Kontext der denkbaren Rezeption französisch-republikanischer Ikonografie auch über eine mögliche gegenteilige Konnotation: hinsichtlich der häufig über Karikaturen bedienten Darstellung des Kampfes der Revolutionären gegen die – im übertragenen Sinne mit der Guillotine zu enthauptenden – aristokratischen Hydra.<sup>66</sup>

Die genieteten Felder der außenliegenden Brückenbögen wurden als Teil ihrer Fassade mit zweihundert milchig verglasten Glühbirnen in runden Metallfassungen versehen und beleuchtet. Gestalterisch resultiert aus den Leuchtkörpern, von denen in beiden äußeren Brückenbögen immer einer je Feld angeordnet ist, während sie im zentralen Bogen doppelt ausgeführt sind, eine zusätzliche Pointierung des Bogens bei Helligkeit und dessen vollständig illuminierte Konturierung bei Dunkelheit. Gleichzeitig sorgt die Effektbeleuchtung auch für eine Belichtung des Flusses und Reflexionen auf der Wasseroberfläche, wodurch bei Dunkelheit das Motiv der hier kreuzenden Fließachsen und Ströme inszeniert wird – jener des städtischen Verkehrs sowie jener der natürlichen Kraft des Wassers.<sup>67</sup> Auch das Bildprogramm der Kandelaber von Gustav Zoula auf der Brückenachse korreliert mit dem Thema des Wassers: Neben Widderköpfen sind an den gusseisernen Masten Flößerfiguren und Wasserträger abgebildet.<sup>68</sup> Über den zweiarmigen Auslegern mit gläsernen Kugel-Leuchten verjüngen sich die Masten zu einer Spitze, die je eine vergoldete Sonne mit Strahlen quer zur Brückenachse trägt. Wenngleich die Masten auf der Brücke deutlich aufwendiger gestaltet und ausgebildet sind, setzen sie die Kandelaber der Avenue sowie auch den Rhythmus der Fassung der Allee mit Bäumen in ähnlicher Flucht auch auf der Brücke fort. Die Brückengeländer mit eindeutigem Längengeraster erweitern hingegen die Einteilung der Fachwerkfelder der Bogentragwerke an der Fahrbahn.<sup>69</sup> Die Brüstungsfelder werden aus Kartuschen mit Metallmedaillons der Personifikation Prags mit beidseitigen filigranen Schweifen und Bronzefüllungen mit Delfinen gebildet.<sup>70</sup> Das Geländer weist mit dieser geschweiften Volutenform Analogien zu Geländern der Wiener Stadtbahn, insbesondere aber der Pariser

Métroabgänge auf. Und auch die grüne Farbfassung gleicht jener der Eisenkonstruktionen der Pariser Métro, wenn auch die gusseisernen Elemente weitaus weniger stark plastisch durchgliedert sind und das Formenrepertoire auf kein derartig kräftiges Pflanzenwachstum zurückgreift und sich stattdessen an den Bogenfüllungen der Fassade des Flachreliefs bedient. Die schmiedeeisernen Flachreliefs in den Bögen entstanden nach Entwurf von Karl Klusáček, die Kartuschen der Brückengeländer stammen von Ludvík Wurzel und Wilhelm Amort.<sup>71</sup> Das fertiggestellte Brückenbauwerk wurde am 6. Juni 1908 ohne Ausführung der Effektsysteme der Öffentlichkeit übergeben und passenderweise nach dem Anfang des Jahres verstorbenen sozial- und monarchiekritischen Literaten Svatopluk Čech benannt, der für sein böhmisch-nationales Engagement bekannt war.<sup>72</sup> Anders als noch bei der als Teil des herrscherlichen Adventus inszenierten Schlusssteinlegung der Pfeiler war der kaiserliche Souverän bei der Eröffnung des Bauwerks nicht anwesend.

Als gestalterisches Vorbild standen – dem städtebaulich-architektonischen Thema des Gesamtvorhabens entsprechend – die Pariser Eisenkonstruktionen von Viadukt- und Brückenbauten für das Bauwerk Pate. Während gestalterisch insbesondere am Tragwerk und an den Geländern die Konstruktion des Eisenbogens ästhetisiert wird und die Topoi moderner Verkehrsbauten sowie der kunstvollen Eisenverarbeitung ähnlich wie in Wien und Paris bedient werden, finden sich für die übergeordnete Formfindung des Entwurfs jüngere Referenzbauten in beiden Städten. Die im Querschnitt weit austretenden Widerlager mit ihren gemauerten Durchfahrtsgewölben der Seitenwege entlang des Flussbetts orientieren sich hinsichtlich der Formgebung und der rustizierten Oberfläche am 1896–1900 errichteten Pariser Pont Alexandre III.<sup>73</sup> Das stählerne Tragwerk dieser ebenfalls als einbogige Dreigelenkbrücke ausgeführten Konstruktion besteht aus 15 Eisengussträgern und weist wie ihr Prager Pendant einen leicht schrägen Winkel der Brückenachse zum Flusslauf auf.<sup>74</sup> Der konstruktiv eindrucksvolle, elegante Brückenbau wurde für die Pariser Weltausstellung errichtet und überspannt die Seine im Zuge der Nord-Süd-Achse von den Champs-Élysées, zwischen den Weltausstellungsbauten des Grand und Petit Palais bis zum Hôtel des Invalides. Durch die Tätigkeit Koulas auf der Weltausstellung ist dessen persönliche Kenntnis des jüngsten Pariser Brückenbaus gesichert und dessen Referenz für das Prager Projekt evident.<sup>75</sup> Zwar weist der pfeilerlose, neobarock sowie mit Rocailles dekorierte Brückenbau lediglich einen besonders langen und flachen – sowie im Scheitel auffällig schlanken – Bogen auf, der jedoch von vier 17 Meter hohen Pylonen mit ionischen Ecksäulen flankiert wird, die hinter den Widerlagern beidseitig der Brückenachse angeordnet sind. Die vier Pylonen tragen jeweils eine individuelle vergoldete Bronzeplastik eines aufbäumenden Pegasus, der von einer Fama gezügelt wird. Zugeordnet sind den Famen (renommées) steinerne Personifikationen von vier Zeitaltern Frankreichs.<sup>76</sup> Ähnlich den Famen auf Pylonen organisierte Koula in Prag schließlich die vier einheitlichen Viktorien auf weitaus schlanker proportionierten ionischen Säulen.

Über den Pariser Bogenscheiteln sind den Balustraden bronzene Freiplastiken mit Wappen von Georges Récipon vorgesetzt: im Westen ein von den Nymphen der Seine umringtes Wappen von Paris, während ein von Nymphen der Newa behütetes Wappen Russlands gen Osten zeigt. Die vergoldeten Wappen sind in

geneigten Kartuschen angebracht, hinter deren oberem Abschluss mit einer Rocaille sich ein vegetables Schilfrohr auffächert, dessen Kolben aus Glas gefertigt und beleuchtet wurden. Gemeinsam mit dem Segelschiff des Pariser Wappens entsteht eine Ikonografie einer fruchtbaren, dem Wasser entstammenden städtischen Prosperität, die in der Symbiose natürlicher Lebenskraft und Technologie kulminiert – konkret in Form elektrischer Energie und Beleuchtung. Sowohl die Anbringung zweier Wappenschilder zu beiden Flussseiten als auch die Versinnbildlichung von Naturkräften scheinen Koula in Paris nachhaltig für seinen Prager Entwurf geprägt zu haben. Bis hin zu Detaillösungen wie den sich vergleichbar dem aufgefächerten Schilfrohr erhebenden Hydren über der Moldau entstammt das Repertoire an gestalterischen Ideen, Motiven und Lösungen dem Bau über die Seine.

Die Fahrbahnachse am Pont Alexandre III. wird, ebenfalls vorbildhaft für die Prager Brücke, von fünfarmigen Kandelabern zu den Brückenköpfen und dreiköpfigen Kandelabern im Zuge der Balustraden gesäumt. Die Beleuchtung der komplexen gusseisernen Gestelle mit ihren integrierten Kugelleuchten wirft das Licht auch nach unten, sodass es bei Dunkelheit durch die vergoldeten Details des Tragwerks reflektiert wird. So scheinen die eisernen Festons unterhalb der Fahrbahn sowie der mit vegetabilem Flechtwerk mit vergoldeten Voluten ähnlich Nietenköpfen versehene eigentliche Bogen illuminiert – letzterer wirkt wie mit regelmäßigen Lichtpunkten nachgezeichnet. Gerade diese Lösung des leuchtenden Brückenbogens scheint für Koulas Lösung in Prag anregend gewirkt zu haben, die Bögen selbst tatsächlich mit Glühbirnen zu illuminieren. Demgegenüber erhöhte er in Prag auch die Kandelaber wesentlich, die in ihrer Dimensionierung die Alleebäume der anschließenden Avenue fortsetzen.

#### TRANSVERSALE FÜR DIE NEUE HAUPTSTADT: DIE BUDAPESTER FERENC JÓZSEF HÍD

1873 erfolgte die Vereinigung der beiden durch die Donau getrennten Stadthälften von Buda und Óbuda sowie Pest und damit erst sechs Jahre nach dem Österreichisch-Ungarischen Ausgleich von 1867. Die Einwohner:innenzahl der neuen Hauptstadt des ungarischen Königreichs stieg bis zur Jahrhundertwende auf 700.000 an und die enorme bauliche und infrastrukturelle Entwicklung Budapests stand gleichzeitig im Licht der anstehenden Millenniumsausstellung 1896. Anlässlich der Feierlichkeiten zum Jubiläum der ‚Landnahme der Ungarn‘, des nationalen Gründungsmythos‘ Ungarns, wurden hinsichtlich der Realisierung prestigeträchtiger und international wahrnehmbarer Großprojekte keine Kosten und Mühen gescheut. Neben der Errichtung der Földalatti, der ersten Untergrundbahn auf dem europäischen Festland nach Konzept von Siemens & Halske, welche die Innenstadt unter dem bereits ab 1871 angelegten Boulevard der Andrassy út mit dem neu angelegten Heldenplatz und dem Ausstellungsgelände verband, zeichneten sich auch weitere Donauquerungen, insbesondere im Süden, als besonders dringliche Infrastrukturprojekte ab.

Im Frühjahr 1894 schrieb das ungarische Handelsministerium einen internationalen Wettbewerb für gleich zwei neue feste Donauquerungen in Budapest aus. Südlich der bestehenden Kettenbrücke (Széchenyi lánchíd) auf Höhe des Burgbergs,

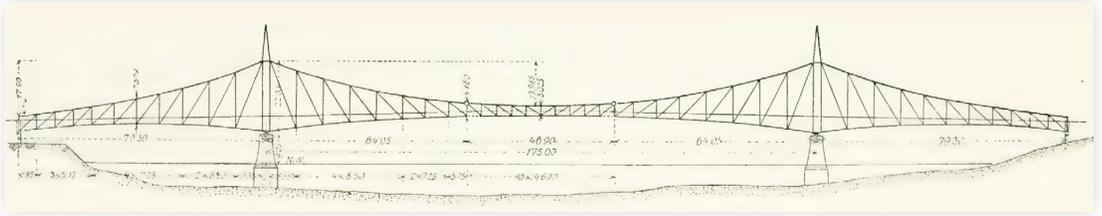


Abb. 13: Joseph Melan: Kaiser Franz-Joseph-Brücke Budapest, Ansicht, technische Zeichnung, nach 1896.

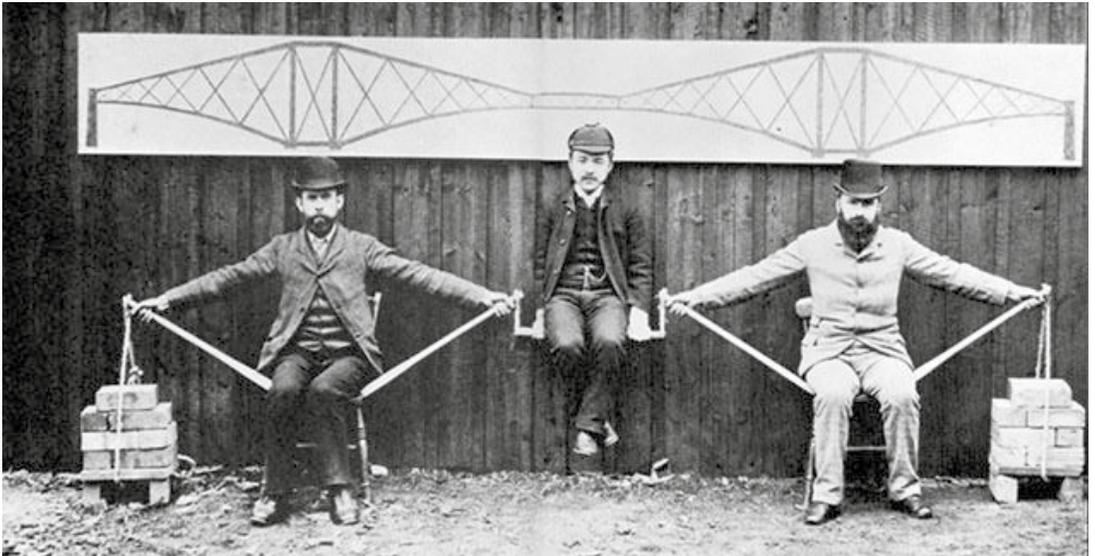


Abb. 14: Benjamin Baker, Kaichi Watanabe, John Fowler. Menschlicher Gelenkträger, Fotografie, um 1887.

deren Neubau 1849 fertiggestellt wurde, sollten je ein weiterer Brückenbau auf Höhe des Schwurplatzes (Eskü tér) sowie zwischen Freiheitsplatz (Fővám tér) und Blocksberg (Gellért-hegy) die Donau queren.<sup>77</sup> Für Erstere wurde unter Verzicht auf einen Stropfpeiler zugunsten der Schifffahrt eine umfassende Spannweite von 320 Metern gefordert. Für die weniger aufwendige südliche Brücke am Zollamt erlaubte die Ausschreibung hingegen zwei Stropfpeiler und forderte zwischen diesen lediglich eine Durchfahrt von 175–180 Metern Breite. Der besondere Stellenwert beider Neubauten in visueller wie auch technischer Hinsicht wurde im Wettbewerb bekräftigt und in der Ausschreibung gefordert, dass sie „sich sowohl in konstruktiver wie auch in künstlerischer Beziehung in das Stadtbild gut einordnen sollten.“<sup>78</sup>

Am 2. Juni des Jahres berichtete die *Deutsche Bauzeitung* über die Entscheidung des Wettbewerbs und die umfassende globale Partizipation am Verfahren, die sich an der anspruchsvollen Aufgabenstellung sowie der absehbaren Prominenz im Stadtbild erklären lässt.<sup>79</sup> Erstplatziert wurde der Entwurf einer monumentalen Kabelbrücke mit steinernen Pylonen am Schwurplatz von der schwäbischen Gemeinschaft des Ingenieurs Kübler der Maschinenfabrik Esslingen und der Stuttgarter Architekten Eisenlohr & Weigle. Der zweite Preis erging an den Beitrag einer dreiteiligen

Gelenkträgerbrücke des pensionierten Oberingenieurs der Ungarischen Staatsbahnen, János Feketeházy (1842–1927), der in Wien am Polytechnischen Institut (ab 1872 Technische Hochschule) studiert hatte, sowie der Architekten Antal Steinhard und Adolf Lang für die Querung am Zollamt.<sup>80</sup> Während der imposante erstplatzierte Beitrag für die nördliche Brücke am Eskü tér – unter anderem wegen des hohen Anspruchs hinsichtlich der Stabilität und des Querschnitts der erforderlichen Ketten – nicht realisiert werden konnte, erfolgte unter der Aufsicht der Brückenabteilung des Handelsministeriums die Detailplanung anhand des Entwurfs der drei Planer für die südliche Brücke.<sup>81</sup> Hierbei wurde die konstruktive Planung Feketeházy's weitgehend beibehalten, für die gestalterische Detailplanung – insbesondere an den Pylonen – nun aber der Architekt und Kunsthistoriker Virgil Nagy (1859–1921), Professor an der Technischen Universität Budapest, herangezogen.<sup>82</sup>



Abb. 15: Budapest, Franz-Josefs-Brücke, Aufnahme vom Pester Brückenkopf, 1928.

Konstruktiv handelt es sich um eine dreiteilige Gerberträgerbrücke mit drei Gelenkträgern. Die flach geschwungenen Obergurte des Eisenfachwerks sind formal an das Profil einer Kettenbrücke angelehnt.<sup>83</sup> Doch stellt sie eine freitragende, auf zwei Strompfeilern lagernde Eisenträgerkonstruktion dar, die zwei Gelenke mit einem zwischenliegenden Einhängeträger in der mittigen Hauptöffnung aufweist (Abb. 13).<sup>84</sup> Als Gegengewicht zu den Lasten des Einhängeträgers wurden gusseiserne Blöcke in die landseitigen Enden der Ausleger eingefügt.<sup>85</sup> Über den Strompfeilern ragen die Eisenpylone bis zur Höhe von 36 Metern über dem Flussbett

als Höhendominanten auf.<sup>86</sup> Die Gestaltung des Bauwerks war besonders in der „*gefälligen Form und in den ästhetisch-befriedigenden Verhältnissen zu suchen.*“ Der Wettbewerb für die Brückenbauten forderte, dass diese „*unter den bedeutendsten Bauten der Haupt- und königlichen Residenzstadt von Ungarn eine würdige Stelle einnehmen [sollten].*“<sup>87</sup> Die wesentlichen Gestaltungszüge des Ingenieurbaus sind in der formalen Anlehnung an die bestehende Kettenbrücke, durch die gleichmäßige Ausführung der Obergurte in Form einer Kettenlinie, die Ausbildung der markanten Eisenpylone sowie des torartigen Pester Brückenkopfes zu finden. Die Struktur der Unterkonstruktion und Obergurte des Tragwerks sowie der Pylone ist mit genietetem Eisenblech verkleidet, während die Gitterstruktur des zwischenliegenden Fachwerks über der Fahrbahn frei liegt und als leicht transparentes Netzwerk die Ansicht von den Uferseiten dominiert (Abb. 15). Großform und Fassaden des Tragwerks sind entsprechend an den zwei Pylonen orientiert, sodass diese beim Überqueren besonders in der Mitte und an den Enden uneingeschränkten Blick auf die Flussachse freigeben. Die gesamte Eisenkonstruktion erhielt über dem Schutzanstrich eine grüne Farbfassung und kontrastiert so wesentlich zu den hellen Natursteinelementen wie auch der Uferbebauung.

Die Verblechung der Pylone weist an den Längsseiten eine Kassetierung auf, die durch stilisierte Vierpässe durchbrochen wird und jeweils zum Querbalken zwischen beiden Türmen ein korbbogenförmiges Portal ausbildet. Die Portale sind beidseitig mit dem ungarischen Wappen als Supraporten ausgestattet und mit der Stephanskrone, als königliche Krone Ungarns, nobilitiert. Flusseitig befinden sich an den Fassaden Kartuschen mit dem ungarischen Wappenschild. Das Eisengitter bildet an den Turmspitzen der Pylone hohe Fialen aus, die mit je einem Turul mit ausgebreiteten Flügeln auf einer vergoldeten Kugel besetzt sind – dem symbolischen Vogel und Fabelwesen der Magyaren.<sup>88</sup> Zu den Brückenköpfen sind die Enden der Obergurte ebenfalls mit königlich ungarischem Wappenschild versehen. Auf die Obergurte wurden jeweils vier gusseiserne Kandelaber aus vierköpfigen Gaslaternen mit aufgesetzten, elektrisch betriebenen Bogenleuchten montiert. Auch in die Pylone wurden die vierköpfigen Gasleuchten integriert, sodass eine stark punktuell konzentrierte Beleuchtung des Oberbaus entstand. Dessen Motivprogramm setzt sich an den Brückengeländern der außenliegenden Gehwege fort: Die schmiedeeisernen Geländer weisen gedrehte Stäbe und Zwischensegmente auf, deren Grundform den Wiener Stadtbahngeländern Otto Wagners nahekommt. Zwei kreuzende Streben sind kreisförmig umfasst, statt Sonnenblumenmotiv findet sich jedoch die Form des Vierpasses von den Verkleidungen der Brückenpylone wieder, dessen Zentrum – der Kreuzungspunkt der Diagonalen – eine Knospe ausbildet. Wie am Prager Bauwerk wurde bis zur Sprengung des Oberbaus durch deutsche Truppen 1945 eine Maut erhoben, wozu am Pester Brückenkopf zwei symmetrische Mauthäuser errichtet wurden, die als Tor die Einfahrt zur Brücke flankieren. Die soliden Natursteinbauten mit Neorenaissancefassade, strenger Eckrustika und barockisierenden Turmhelmen polarisieren deutlich zum filigraneren, die Eisenkonstruktion inszenierenden Brückentragwerk. Die Kaimauern und Widerlager mit dem Pester Brückentor verkörpern mit den ebenfalls vollständig mit Naturstein verkleideten Strompfeilern samt spitzen Eisbrechern und den Brüstungsmauern die schweren, soliden und materiell mit Tradition

und Würde assoziierten Elemente, die als tektonische Basis für den feingliedrigen, konstruktiv innovativen und gestalterisch modernen Brückenoberbau fungieren. Als besonderes Detail finden sich auf den Eisbrechern der Strompfeiler flachgeneigte Volutenaufsätze, welche die dahinterliegenden Auflager des Eisentragwerks schützen und optisch dem Metallgerippe einen steinernen Rahmen bilden (Abb. 16).

Nachdem die Arbeiten am Unterbau zwischen November 1894 und August 1895 ausgeführt wurden, erfolgte die Errichtung des Tragwerks bis August 1896. Die hierzu vormontierten Elemente wurden vor Ort durch Nieten zusammengefügt, was uferseitig zunächst auf einem Gerüst und anschließend freitragend erfolgte.<sup>89</sup> Im Rahmen der ‚Millenniumsfeiern‘ der ungarischen Landnahme 1896 wurde die Brücke zu Ehren Königs Franz Joseph I. am 4. Oktober als Ferenc József híd eröffnet.<sup>90</sup> Passend zum technologisch errungenen Komfort der Jahrhundertwende setzte der König selbst mittels eines „leichte[n] Druck[s] auf den elektrischen Taster“ die Maschine in Gang, „die den letzten Nagel in die Brücke zu treiben hatte[...]“ und vervollständigte das Bauwerk mit einem silbernen, mit den königlichen Initialen „F.J. I.“ versehenen Niet. Zuvor verlas der König den Text der eigens angefertigten Urkunde und unterzeichnete das Dokument, das anschließend mit mehreren „Gold- und Silbermünzen in eine Kapsel gelegt und in einem der vergoldeten Knöpfe, über welche der Vogel Turul seine Schwingen ausbreitet, verwahrt [wurde].“<sup>91</sup> Der Pester Lloyd berichtete von der spektakulären Inszenierung der Eröffnungsfeier und ihrer symbolischen Aufladung für die nationalen Jubiläumsfeierlichkeiten sowie der beigemessenen stadt- und infrastrukturellen Relevanz des Brückenneubaus:

*„Budapest hatte heute einen Festtag, der für alle Zeiten einen Ehrenplatz in der Chronik unserer Haupt- und Residenzstadt erhalten wird. Die prächtige Brücke [...] ist heute Mittags unter großartiger Feierlichkeit der Oeffentlichkeit übergeben worden und König Franz Josef, unser erhabener Herrscher, dessen Namen die Brücke ziert, verlieh durch seine Theilnahme an der Feier dem bedeutsamen Akte erhöhten Glanz. Die Eröffnung der Franz-Josef-Brücke bildete, wie man weiß, auch einen vornehmen Programmpunkt unserer Millenniums-Festlichkeiten und dem entsprechend ging die Einweihung des schönen Werkes unter Entfaltung außerordentlichen Poms vor sich. [...] Einen Anblick von grandiosem landschaftlichen Reiz bot zur Stunde, als Se. Majestät über die Brücke schritt, der Donaustrom mit seiner Menge von Dampfem, Propellern und Seelentränkern, aus welchen die Mitglieder der Budapester Rudervereine dem König ihre Huldigungen darbrachten. Und eine Weile förmlich frappirt hielt Se. Majestät stille, als von der Mitte der Brücke der alte Blocksberg, vom Gipfel bis zum Fuße von festtägig gekleideten Menschen besetzt, sichtbar wurde. Mit einer Tollkühnheit sondergleichen hatte das Publikum auch die steilsten Felshänge okkupirt, die Zitadelle war förmlich zernirt und lebende Rahmen hatten sich um die Höhlen gebildet, die am südlichen Abhange sonst wild auf den Donaustrom niederstarren.“<sup>92</sup>*



Abb. 16: Budapest, Franz-Josefs-Brücke mit Strompfeilern, Oberbau, Pylonen und Kandelabern, aktueller Zustand.

Das gesamte Formen- und Motivprogramm am Oberbau erweitert die durch selbstbewusste Darstellung des Materials und der Konstruktion evozierte Modernität des Bauwerks um eine historisch legitimierende Semantik. Durch die Verwendung eines gotisierenden Vokabulars wie der Überhöhung der Pylone mittels Fialen, der Adaption des Vierpasses sowie schließlich auch der netzartigen Ausbildung der Fassaden und – gerade für einen Brückenbau – bewusst vertikalen Betonung des gesamten Bauwerks, lässt sich das Abbilden eines Anspruchs an historische Kontinuität nachvollziehen. Noch infolge des Österreichisch-Ungarischen Ausgleichs und der Eigenständigkeit des Ungarischen Königreichs in der Doppelmonarchie sowie im Kontext der Nationalisierung und Magyarisierung in ethnischer Dimension lässt sich ein symbolisches Rekurren auf die ungarische Landnahme der Magyaren unter Fürst Árpád sowie das zu Beginn des 11. Jahrhunderts unter Szent István begründete Königreich Ungarn nachvollziehen.<sup>93</sup> In der Herstellung dynastischer Kontinuität – wenn auch nur in symbolischem Register – zwischen jenen ‚Gründern‘ Ungarns und dem aktuellen Herrscher des wiedererrichteten modernen Königreichs erklärt sich auch die dezidierte Widmung an sowie Darstellung und Huldigung von König Franz Joseph I. am neuen Brückenbau.

## VERLIESE UND DRACHEN: DIE FRANZ JOSEF I. JUBILÄUMSBRÜCKE IN LJUBLJANA

1849 erreichte die Südbahn mit Ljubljana das politische Zentrum des Kronlandes Krain und die spätere Keimzelle der slowenischen Nationalbewegung, die mit der Anbindung auch an Triest ab 1857 deutlich von der strategischen Lage zwischen Wien und der Adria profitierte. Nach einem verheerenden Erdbeben 1895 rangen Konzepte Camillo Sittes sowie Max Fabianis und somit Positionen aus Wien und Ljubljana um die städtebauliche Wiederaufbauplanung, die jedenfalls auf infrastrukturelle und schließlich verkehrliche Modernisierung abzielten.<sup>94</sup> Zur Jahrhundertwende wurde nördlich des Burgbergs eine neue Querung der Ljubljanica im Zuge der Nord-Süd-Achse zum Bahnhof errichtet. Der Brückenneubau stellte in technischer sowie gestalterischer Dimension ein Novum unter den städtischen Zweckbauten dar: Die Errichtung einer repräsentativen Konstruktion aus Eisenbeton sollte auch architektonisch eine Verbindung zwischen der Stadterweiterung und dem Burgberg als Höhendominante der Stadt herstellen. Die 1144 erstmals erwähnte Burg bildet als Motiv das Zentrum im Wappen Ljubljanas wie auch mittelalterlicher Mythen um die Herrschaft über Krain – von der Festung mit Türmen und Verliesen aus. Der Gemeinderat beschloss den Neubau einer Flussquerung bereits 1888, im Jahr des vierzigjährigen Thronjubiläums Kaiser Franz Josefs I., die Umsetzung erfolgte jedoch nicht mehr in diesem Jahrhundert.<sup>95</sup> Im Frühjahr 1900 lud der Gemeinderat schließlich mehrere im betonarmierten Brückenbau versierte Bauunternehmen zu einem Wettbewerb ein. Der Zuschlag erging an das in der Monarchie



Abb. 17: Ljubljana, Kaiser Franz Josef I. Jubiläumsbrücke, aktueller Zustand.

renommierte Unternehmen Pittel & Brausewetter, das – entgegen der sonst eingegangenen, konstruktiv bewährten Beton-Eisenkonstruktionen und reinen Eisenoberbauten – den Entwurf einer Bogenbrücke aus Eisenbeton nach neuartiger, vom Wiener Ingenieur Joseph Melan entwickelter Bauweise eingereicht hatte. Zur Ausführung dieses Prinzips eines freitragenden Stahlfachwerks, das auch die Schalung für die anschließende Betonierung trug, wurde für die architektonische Gestaltung der dalmatische Architekt und ehemalige Wagner-Schüler Jurij Zaninović (Giorgio Zaninovich) aus Triest beauftragt.

Der Oberbau der neuen Konstruktion wies eine Breite von 15 Metern auf und überstieg die Dimensionen des Vorgängerbaus sowie aller bestehenden Ljubljana-Brücken signifikant. Zwischen den kräftigen Widerlagern in der zunächst noch unbefestigten Uferböschung überspannt der hingegen feingliedrig anmutende Brückenbogen über 33,34 Meter das Flussbett. Durch den mehrfach leicht gebrochenen Straßenverlauf verlängert sich die Brückenachse durch eine leichte Schrägstellung zum Fluss.<sup>96</sup> Die augenscheinliche Leichtigkeit resultiert aus der Hauptstruktur aus 14 dreigelenkigen eisernen Fachwerkbögen, welche das Armierungsgerippe für die Betonkonstruktion bilden.<sup>97</sup> Entsprechend der Stellung des dem Thronjubiläum des Kaisers gewidmeten Bauwerks, initiierte die Stadt ein verglichen mit dem übrigen Uferbereich monumentales Erscheinungsbild. Zu den Bestandteilen des vorgesehenen architektonischen Programms zählten die obligatorischen Embleme und Zeichen der Kaiserkrone und zugehörige Daten sowie das kaiserliche Monogramm.



Abb. 18: Ljubljana, Kaiser Franz Josef I. Jubiläumsbrücke, Drachenfigur vor der Burg, aktueller Zustand.

Ein gestalterisches Augenmerk lag laut Melan auf der Kombination der großen, zunächst vollständig an der Fassade geöffneten Sparbögen in den Zwickeln mit dem beinahe zart ausgeführten, schlanken Hauptbogen des Tragwerks (Abb. 17).<sup>98</sup> Die Lösung fand sich im Einstellen schmaler Stützen in die Öffnungen mit Segmentbögen, welche ähnlich eines Säulengitters die Fassade zwar weiterhin zu den Hohlräumen öffnen, jedoch eine vollständigere Flucht ausbilden. Als wesentliche vertikale Elemente sorgen die Stützen – analog den Balustraden auf Höhe der Fahrbahn – zusätzlich für eine regelmäßige Gliederung und Rhythmisierung der Front. Anders als an gewöhnlich geschlossenen Zwickeln entstanden so Brückenfassaden, die einer Arkadenzone klassischer Hochbauten gleichen und doch ganz dem Wagner'schen Ansatz entsprechen, nach dem die Konstruktion die Formgebung bedingt. Die offenen Hohlräume des Brückentragwerks werden optisch zu bedingt einsehbaren Innenräumen transformiert. Parallel zum Brückenbogen erhielten die Sparbögen eine brüstungsartige Ausfüllung, die vollständig mit einem in die geschlossene Betonoberfläche geprägten Blattwerk versehen ist. Dieses war zunächst als in Bronze oder Schmiedeeisen ausgeführtes Geländer vorgesehen, das zur Kostenreduktion schließlich doch in Form vorgefertigter Betonplatten mit Flachrelief ausgeführt und mit einer zarten bronzefarbenen Fassung versehen wurde.<sup>99</sup> Durch den Ersatz des filigranen Gitters vor den Hohlräumen durch eine geschlossene Betonoberfläche erfuhr der Brückenbogen eine wesentliche visuelle Verstärkung und die Brückenfassade eine vertikale Staffelung der Volumina im Sinne einer klassischen Tektonik. Über dem plastisch betonten Hauptbogen treten die breiten Hauptstützen und schmale, eingestellte Stützen aus der Fassadenflucht hervor.<sup>100</sup> Die aus Betonkunststeinen geschichteten Widerlager bilden eine hohe Sockelzone mit flacher Rustika aus, die eine Basis für die glatten Schmuckzonen an allen vier Schauseiten bildeten. Sie trugen je drei stilisierte Kranzreliefs über der in tatsächlichen Bronzelettern angebrachten kaiserlichen Devise „*Viribus Unitis*“. Die steinernen Kränze mit Schleifen sowie die Schrifttype lassen die eindeutige Nähe Zaninovičs zu den Entwürfen und Bauten aus dem Atelier Otto Wagners erkennen. Trotz einer gewissen gestalterischen Eigenständigkeit der Kranzform und insbesondere der enthaltenen Schleife vollzieht deren Form die gleiche Ausbildung wie der Wagner'sche Dekor an vielen Brücken und insbesondere den Geländern der Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn.<sup>101</sup> Sämtliche verwendeten Betonkunststeine an Fassaden und der Balustrade wurden vorgefertigt und auf der Baustelle wie natürliche Quader versetzt. Die Inschriften und Reliefs imitieren patinierte Bronze. Auch die vor Ort gegossenen Oberflächen wurden mit einer hohen Materialdichte gefertigt und anschließend vom Steinmetz abgearbeitet und gekrönel.<sup>102</sup> Die Oberflächenwirkung sämtlicher Betonelemente war als vergleichbar mit jener von fein behauenen Natursteinquadern intendiert.

*„Überhaupt kam bei dem ganzen Bauwerke kein eigentlicher Verputz zur Anwendung, sondern alle sichtbaren Flächen wurden nur vom Steinmetz bearbeitet. Man glaubt infolgedessen, eine Brücke aus Naturstein vor sich zu haben, wobei allerdings auffällt, daß keine Steinfugen vorhanden sind, welche nicht imitiert wurden, um in der Architektur keine konstruktive Lüge zum Ausdruck zu bringen.“<sup>103</sup>*

Die Brückenköpfe wurden wie an den bisher betrachteten Bauten mit Postamenten flankiert, die sich in einer sanften Steigung aus der Balustrade heraus erheben. Sie tragen vier aus Kupferblech getriebene Fabelwesen in Gestalt von Drachen, welche vergleichbar den Adlern auf der dem Kaiser gewidmeten Brücke über dem Wienfluss in Hietzing die Brückeneinfahrt besetzen und das Bauwerk beidseitig abschließen (Abb. 18).<sup>104</sup>

Wie weitere um das kaiserliche Jubiläumsjahr 1888 errichtete Brücken wurde der Bau als Franz Josef I. Jubiläumsbrücke im Oktober 1901 durch Bürgermeister Ivan Hribar eröffnet.<sup>105</sup> Nachträglich wurden acht Kandelaber aus Kupferblech auf in die Brüstung eingestellten Sockeln montiert, die auf kleinen Greifenfiguren ruhen und vier kreuzförmig angeordnete, gasbetriebene Kugelleuchten tragen.<sup>106</sup> Mit dem Bildprogramm entsteht eine Polarität zwischen den kaiserlichen Insignien und der namentlichen Widmung der Brücke einerseits sowie den heraldisch-städtischen Fabeltieren des Drachens sowie des Greifs andererseits. Das Bauwerk ist als Infrastruktur, Verbindung und Tor zwischen den beidseitigen Teilen der Stadt ersichtlich, dessen symbolisches Querungsprivileg dem Kaiser obliegt. Dennoch bewachen die Drachen auf den Sockeln gleich mythologischen Figuren auf Felsen den Bau und bilden als heraldische Schutzpatrone bildargumentativ die städtische Gegengewalt zum kaiserlichen Privileg. Besonderes Gewicht kommt hierbei der direkten Blickbeziehung zur nahen Burg als ehemaliger Sitz der Krainer Landesherrn sowie zentrales Element und Kontrapunkt zum Drachen im städtischen Wappen zu (Abb. 19). Symbolisch spannt der bald nur mehr als ‚Zmajski most‘ (Drachenbrücke) bezeichnete Bau den Bogen sowohl über die Ljubljana als auch zwischen der kaiserlichen Hegemonie über die Kronländer sowie einem krainisch-slowenischen Selbstverständnis. Letzteres wird im städtischen Fabelwesen und der einstigen landesherrlichen Macht in Form der Burg auf der steilen Erhebung abgebildet und erweitert die Wiener Linie im Ingenieurbau mit dezidiert lokalen Motiven. Im Rahmen seiner Neugestaltung der Flussufer und weiterer Brückenbauten wurde 1939–44 Jože Plečniks Stauwehr als Triumphpforte für den aus der Stadt ausfließenden Fluss errichtet, das er mit Würdemotiven, menschlichen und Drachenköpfen ausstattete und durch letztere ein Pendant und gegenläufiges Flusstor zur ‚Drachenbrücke‘ am Einlauf des Flusses in die Innenstadt mit seinen Interventionen konzipieren sollte.<sup>107</sup>

## DER GROSSE BOGEN NACH WIEN?

Die betrachteten Bauten sind jeweils Teil zwar parallel stattfindender, jedoch verschieden garteter städtebaulicher Regulierungs- oder Modernisierungsvorhaben. Sie besitzen in ihrem räumlichen, organisatorischen und verkehrlichen Zusammenhang Relevanz für einen größeren Maßstab der Stadtentwicklung und lassen den häufig ganzheitlichen Anspruch bei der Gestaltung eines übergeordneten städtischen Kontextes über das Bauwerk und seine singuläre Funktion hinaus nachvollziehen – im Sinne eines zusammenhängenden und planbaren städtischen Netzwerks an Straßen und Versorgungsinfrastruktur. Vor dieser Folie veranschaulicht sich auch ihr gestalterischer Stellenwert beim Ausbau sowie beim physischen Schutz der in rasantem Wachstum begriffenen Städte um die Jahrhundertwende: Die Brückenbauwerke stehen als städtische Projekte immer auch paradigmatisch für die

technologisch-infrastrukturellen, historischen und territorial-herrschaftlich konnotierten Aspekte stadtesellschaftlicher Selbstbilder. Ihre heterogenen Ikonografien und deren Verflechtungen mit der konstruktiven Organisation der Eisen- und Betonstrukturen lassen den Versuch einer ersten Systematisierung zu, die ein jeweiliges Aushandeln der Kohärenz eines auch ideellen Bogens zu Wien sowie des Wirkungsbereichs einer gestalterischen Wiener Linie in der Findung von Form und architektonischem Programm plausibilisiert.



Abb. 19: Ljubljana, Kaiser Franz Josef I. Jubiläumsbrücke mit Drachensfiguren vor dem Burgberg, Fotografie, 1902.

Hinsichtlich des baukünstlerischen Programms präsentieren sich gleichbleibende Topoi: einerseits die seit der Vormoderne tradierte Inszenierung von Wildnis und Bezwingung der Topografie und Naturgewalten sowie andererseits von Technologisierung und städtebaulichen Interventionen am umgebenden Raum. Dabei unterstehen sowohl die Abbildung eines Urbarmachens der Landschaft durch die Bauwerke selbst als auch die Kontrolle natürlicher Kräfte und Ressourcen in Form von Wasser, Feuer, Elektrizität und Gas der jeweils beabsichtigten Patronage und Widmung. Die Bauten wurden infolge aktiver Entscheidungen benannt, gestaltet und eröffnet – Maßnahmen, durch welche stets auch der Grad an symbolisch praktizierter Subordination unter den Staat und seinen Kaiser oder König oder städtischer Eigenständigkeit ausgehandelt wurde, ohne ein gegenseitiges Ausschließen. Dabei offenbaren sich für die Topik städtischen Selbstbewusstseins gegenüber dem Staat oder gar eines möglichen nationalstaatlichen Aufbegehrens gegen die Doppelmonarchie

solche Strategien als gängige Praxis, die fantastische, vorzeitliche oder insbesondere mythologische Themen und Motive fantasievoll aufgreifen. Somit konnten politisch vermeintlich neutrale Narrationen anhand ideen- oder kulturgeschichtlicher Konnotationen als Instrumentarien subtilen Aufbegehrens fungieren. Während die Fassung der beiden Wiener Portalbauten eine beinahe dialektische Dichotomie imperialer Schirmherrschaft sowie bürgerlicher Sehnsüchte darstellt, besteht etwa das Prager Werk mit dem städtebaulichen Vorbild Paris auch gestalterisch auf den republikanischen Sehnsuchtsort jenseits der Doppelmonarchie. Städtebauliche Neuorganisation und selbstbewusste städtische Repräsentation gehen mit dem subversiv republikanisch lesbaren Gestus einher, der auch ideell den Bogen zu unerreichten Ufern spannt. Während in Ljubljana bereits im Zuge des kaiserlichen Jubiläums geplant und gewidmet wurde – und dennoch die selbstbewusste Inszenierung der städtisch-regionalen Historie durch heraldisch entlehnte Patronage gelang – konnte der kühne Budapester Neubau infolge des Ausgleichs zur Doppelmonarchie einer souveränen Huldigung des ungarischen Königspaars im Rahmen der nationalen Millenniumsfeier nachgehen, da weitgehende Eintracht aus neuer hauptstädtischer, königlicher sowie nationaler Inszenierung bestand.

Auch vonseiten der bereits durch die häufige Wiener Ausbildung gut vernetzten Architekten und Ingenieure war ein pragmatisches Arbeiten am jeweiligen Auftrag und unabhängig des von städtischer Auftraggeberschaft intendierten Symbol- und Bildprogramms weitgehend unbedenklich, wurden für letzteres doch gerade in den jeweiligen Kronländern oder im Königreich Ungarn oft lokale Künstler herangezogen. Gerade im Falle der Beauftragung zweier Personen für die konstruktive sowie die baukünstlerische Entwurfsarbeit bildet sich ein Muster, nach dem neben einem in Wien ausgebildeten Techniker ein lokal arbeitender Architekt beauftragt wurde. Die Verbreitung einer Wiener Schule im Ingenieurbau ist anhand der beleuchteten Fällen weniger anhand der konstruktiven Form- und Lösungsfindung nachvollziehbar. Vielmehr lässt sich die Ausbildung von Architekten und Ingenieuren an der Wiener Technischen Hochschule und Akademie der bildenden Künste analog zu den klassischen architektonischen Bauaufgaben als in die Doppelmonarchie gespanntes Netz betrachten: Friedrich Ohmann, Jan Koula, János Feketeházy, Adolf Láng und Jurij Zaninović – allesamt in verschiedenen Gliedstaaten der Doppelmonarchie geboren – lernten an den Wiener Institutionen und mit Heinrich Ferstel, Karl König, Friedrich Schmidt, Theophil Hansen oder Otto Wagner bei den Autoritäten des hiesigen Historismus oder jener jungen Moderne, die sich als ‚die Baukunst ihrer Zeit‘ anschickte.<sup>108</sup> Die Typologien stehen dabei eher symptomatisch für eine fortschreitende Internationalisierung der technischen Wissenschaften und des Bauwesens, dessen Innovationen ab der zweiten Jahrhunderthälfte wie etwa des vom deutschen Bauingenieur Heinrich Gerber in Nürnberg patentierten Gerberträgers oder der Bauweise Joseph Melans globale Aufmerksamkeit und Anwendung erfuhren. Gerade aus dem enormen Innovationspotenzial in den Ingenieurdisziplinen, einer häufig regen Vortrags- und Publikationstätigkeit sowie internationalen Vernetzung erfolgreich Agierender wie des Wiener Technikers Melan resultierte die zügige Verbreitung neuer Lösungen – letzterer schlug den Bogen erfolgreich sogar bis in die Vereinigten Staaten.

## VERWEISE

**1** Die Fertigstellung der letzten Teilstücke erfolgte 1854 über den Semmering und 1857 bis an die Küste nach Triest. Vgl. VASKO-JUHÁSZ, Désirée: Die Südbahn, Wien/Köln/Weimar 2006, S. 45. Mit Eröffnung des durchgehenden Personenverkehrs betrug die Reisezeit nach Triest 22:45 Stunden, in Gegenrichtung waren es 45 Minuten mehr. 1878 betrug sie im Schnellzug nur mehr 14:51 Stunden, im Jahr 1900 12:10 Stunden.

Vgl. BRATĚ, Tadej: Die Südbahn erreicht das Meer. Der Abschnitt von Laibach nach Triest, in: Dienes, Gerhard (Hg.): Die Südbahn. Vom Donauraum zur Adria, Graz/Wien 1987, S. 63.

**2** Vgl. etwa SCHORSKE, Carl Emil: Wien. Geist und Gesellschaft im Fin de Siècle, Frankfurt am Main 1982.

**3** Gerade durch die impressionistische Landschaftsmalerei fand eine motivische Aneignung der durch die Industrialisierung und verkehrliche Vernetzung transformierten Landschaften statt. Ikonischen Status genießen etwa Paul Cézannes Landschaftsgemälde wie *La Montagne Sainte-Victoire* (ca. 1887), in dem die nahezu abstrakte Bahntrasse im Vordergrund als lineares Element in der südprovenzalischen Landschaft erscheint, der markante Bogenviadukt jedoch einen das Landschaftsbild prägenden und gleichzeitig verbindenden Charakter aufweist – in doppelter Hinsicht vermittelt das Brückenbauwerk räumlich wie auch thematisch zwischen moderner Lebenswelt und historischen Viaduktbauten wie dem Pont du Gard (1. Jh. n. Chr.). Vgl. RUBIN, James: Impressionism and the modern landscape. Productivity, Technology, and Urbanization from Manet to Van Gogh, Ausst.kat., Berkeley/Los Angeles/London 2008, S. 3f.

**4** Die Abfolge der Fallbeispiele folgt zwecks Vergleichbarkeit den räumlichen Ausmaßen der Projekte, ausgehend von den umfassenden städtebaulichen Vorhaben, bis hin zum einzelnen Brückenbauwerk, und berücksichtigt nicht die Chronologie der Errichtung der Bauten.

**5** Vgl. etwa LAMPEN, Angelika: Das Stadttor als Bühne. Architektur und Zeremoniell, in: Johaneck, Peter (Hg.): Studien zum herrscherlichen Einzug in die Stadt, Wien/Köln/Weimar 2009, S. 1–3.

**6** JOHANEK, Peter/LAMPEN, Angelika:

Adventus. Studien zum herrscherlichen Einzug in die Stadt. Zur Einführung, in: Johaneck, Peter (Hg.): Studien zum herrscherlichen Einzug in die Stadt, Wien/Köln/Weimar 2009, S. VII–XVI, hier S. VII. Zur Funktion des Stadttores als architektonische und zeremonielle ‚Schwelle‘ in der frühen Neuzeit SCHÜTTE, Ulrich: Stadttor und Hausschwelle. Zur rituellen Bedeutung architektonischer Grenzen in der frühen Neuzeit, in: Paravicini, Werner (Hg.): Zeremoniell und Raum, Sigmariningen 1997, S. 305–309. Vgl. in diesem Kontext auch zur Funktion und Bedeutung des Tores LAMPEN 2009, S. 1–17; zum städtischen Raum und dessen Bedingungen für den Einzug des Herrschers SCHWEERS, Regine: Die Bedeutung des Raumes für das Scheitern oder Gelingen des Adventus, in: Johaneck, Peter: Studien zum herrscherlichen Einzug in die Stadt, Wien/Köln/Weimar 2009, S. 46–55.

**7** Die mobilen Bildträger ermöglichten so eine zumindest potenziell langanhaltende Dokumentation und Wiedergabe der Zeremonien, die an den teils ephemeren Architekturen des Adventus selbst nicht möglich gewesen wäre. Vgl. LAMPEN 2009, S. 10–17; PHILIPP, Marion: Politische Kommunikation in Herrschereinzügen. Tugendprogramme an Ehrenpforten der Renaissance, in: Frese, Tobias/Hoffmann, Annette (Hg.): Norm und Transgression in Bild und Text, Berlin 2011, S. 197–214; RUDOLPH, Harriet: Adventus imperatoris. Mechanismen und Gehalt der politischen Kommunikation bei Kaiserinzügen im Reich, in: Becker, Irmgard Christa (Hg.): Die Stadt als Kommunikationsraum. Reden, Schreiben und Schauen in Großstädten des Mittelalters und der Neuzeit, Ostfildern 2011, S. 29–54.

**8** Das Projekt eines Generalregulierungsplans wurde im Oktober 1892 durch den Wiener Gemeinderat ausgeschrieben, um die übergeordnete Gliederung des Stadtgebietes einhergehend mit dem beabsichtigten Verkehrsnetz sowie der von Camillo Sitte geforderten Berücksichtigung ästhetischer Gesichtspunkte bei den städtebaulichen Fragen zu vereinen. Ausschlaggebend für die Eingriffe ins Wiental waren insbesondere die prämierten Beiträge Wagners sowie Karl und Julius Mayreders. Siehe ausführlich zur Ausschreibung SCHWEITZER, Renate: Der Generalregulierungsplan für Wien (1893–1902), in: Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, 14 (1970), S. 24f.

- 9** Vgl. WEISSENBACHER, Gerhard: In Hietzing gebaut. Architektur und Geschichte eines Wiener Bezirkes, Bd. 1, Wien 1999, S. 327.
- 10** Die tatsächlich realisierte Einwölbung des kanalisierten Flussbettes beginnt an der Steggasse, zugunsten des weiter östlich neu angelegten Naschmarkts und setzt sich im Zuge des Karlsplatzes bis zum Stadtpark fort.
- 11** Die Eindeckung des Flussbettes erfolgte nicht, das Bauwerk wurde schließlich 1961 zugunsten des Neubaus der breiteren Kennedybrücke mit integrierter Verkehrsstation abgebrochen.
- 12** Vgl. OHMANN, Friedrich: Die architektonische Ausgestaltung der Wienfluß-Regulierung, Vortrag gehalten in der Versammlung der Fachgruppe für Architektur und Hochbau am 4. Dezember 1906 von Ober-Baurat Friedrich Ohmann, in: Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines 59, Heft 3 (1907), S. 37. Weiter schilderte Ohmann in seinem am 4. Dezember 1906 gehaltenen Vortrag in der Versammlung der Fachgruppe für Architektur und Hochbau des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines, dass es sich beim Beschluss der künstlerischen Ausgestaltung vordergründig um den Verdienst Rudolf Mayreders gehandelt habe.
- 13** Vgl. ebd. S. 37.
- 14** 1885–88 war Ohmann als Assistent von König an der Technischen Hochschule in Prag tätig, ab 1888 an der dortigen Kunstgewerbeschule, wo er 1892 zum Professor ernannt wurde. 1896 folgte eine Dozentur an der Prager Kunstakademie.
- 15** 1899, ein Jahr nach der Einsetzung Ohmanns als architektonischen Leiter der Wienflussregulierung folgte für ihn auch selbige Position beim Ausbau der Hofburg, infolge derer er Hackhofer zum Projekt hinzuzog. Noch während der laufenden Arbeiten an beiden Großprojekten erhielt Ohmann 1904 eine Professur an der Akademie der bildenden Künste. Vgl. zur Beauftragung Hackhofers OHMANN 1907, S. 39.
- 16** Die technische Ausführung der Regulierungsarbeiten oblag dem Stadtbauamt unter der Leitung des Stadtbaudirektors Ober-Baurat Franz Berger sowie dem Baurat Franz Kindermann. Letzterem waren noch die Bauinspektoren Alexander Swetz, Martin Paul und Heinrich Mayer sowie Hugo Victoris unterstellt. Vgl. ebd., S. 37.
- 17** 1902 lag die Detailplanung für die neue Zugangssituation neben der Stadtbahnstation von der Johannesgasse, des Gewölbeabschlusses mit dem Flussportal sowie den flankierenden Freitreppen und Uferpromenaden vor. Auch ein nicht realisiertes Grottenprojekt war Teil der Planung, der Entwurf der Milchtrinkhalle im Stadtpark stammt ebenfalls von Ohmann und Hackhofer. Vgl. ebd., S. 39; ACHLEITNER, Friedrich: Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert. Ein Führer in vier Bänden, Bd. III/1, Wien: 1.–12. Bezirk, Salzburg/St. Pölten/Wien 1990, S. 81.
- 18** Zum Einsatz kam die Geländertypologie der Wien-tallinie, lediglich das Brückengeländer der Radetzkybrücke unmittelbar an der Flussmündung in den Donaukanal wurde entsprechend den Kaimauern des letzteren mit dem Geländer der Donaukanallinie ausgestattet.
- 19** Vgl. CZEIKE, Felix: Wien – Innere Stadt. Kunst- und Kulturführer, Wien 1993, S. 41.
- 20** 1865–67 wurde in städtischem Auftrag im Westen des Stadtparks zur Johannesgasse der Neorenaissancebau des Kursalons von Johann Garben für Konzerte, Bälle und Veranstaltungen errichtet. Vgl. ebd., S. 170.
- 21** Vgl. ACHLEITNER 1990, S. 81.
- 22** OHMANN 1907, S. 39f.
- 23** Vgl. ebd., S. 40.
- 24** Ebd., S. 40.
- 25** Vgl. ebd., S. 41.
- 26** Vgl. ebd.
- 27** Die Brunnenschale mit beiden Steinblöcken für die Reptilien wurde aufgestellt, die Tierfiguren jedoch nicht ausgeführt. Vgl. N.N.: Der architektonische Abschluß der Wienflußeinwölbung, in: Wiener Bauindustrie Zeitung 25, Heft 1 (4. Oktober 1907), S. 1.
- 28** Vgl. OHMANN 1907, S. 40.
- 29** So ist es der in denkbarer Analogie zum Staat Einheitlichkeit und Zusammengehörigkeit als ordnende Kategorien artikulierende Netzwerkcharakter, der sich in der weitreichenden Typisierung der Stations- und Kunstbauten von Wagner ausdrückt sowie die symbolhafte Widmung an den Kaiser, die sich etwa in Errichtung des höfischen Stationspavillons in Hietzing oder dem bauzeitlich an sämtlichen Stationsbauten auffindbaren kaiserlichen Monogramm niederschlägt. Realisiert wurde die Stadtbahn als Gemeinschaftsprojekt des Staates

Österreich, des Landes Niederösterreich und der Stadt Wien. Symbolisch und sichtbar gewidmet ist sie – gerade auch durch persönliche Intervention und Strategie Wagners – vornehmlich dem Staat und Kaiser. Vgl. hierzu RIGELE, Georg: Politische Aspekte des Stadtbahnbaues. Eine Rehabilitierung, in: Fogarassy, Alfred (Hg.): Otto Wagner. Die Wiener Stadtbahn, Berlin 2017, S. 32–34.

**30** Straßenseitig verläuft die Mittelachse auf die geschlossene ‚Wand‘ aus Mauer und Hecke zu, in der sich beidseitig der Symmetrieachse je eine Öffnung dieser Raumkante zum Stadtpark sowie zu den Enden die Eingangssituation betonende Säulenstellungen spiegeln. Der rechte Durchstich und Eingang zur Parkfläche schließt vice versa den Fluchtpunkt der Symmetrieachse im Verlauf des Flussbetts ab.

**31** Vgl. OHMANN 1907, S. 41.

**32** Ebd., S. 41f.

**33** ACHLEITNER 1990, S. 81. Achleitner unterstreicht, dass Ohmanns „*Vision*“ nur „*unter Krämpfen*“ realisiert wurde und die Ausführung der essenziellen Elemente wie des verschleiernenden Wasservorhangs vor dem „*übel riechenden Loch*“ und der Brunnenplastiken ausblieb.

**34** OHMANN 1907, S. 42.

**35** Ebd.

**36** Die ersten Einsparungen am Entwurf gehen aus einem Antrag an den Magistrat vom Juli 1899 hervor: WStLA, Historisches Archiv der Wasserbauabteilung Serie 1.2.4.14.A9, Q3 3118/1903.

**37** Vgl. MEDER, Iris: Nur Recht viel Grün! Das Wienfluss-Portal im Stadtpark, in: Die Münze 17, Heft 5 (2006), S. 8.

**38** Vgl. zur aufklärerischen Konzeption des Landschaftsgartens SIEGMUND, Andrea: Der Landschaftsgarten als Gegenwelt. Ein Beitrag zur Theorie der Landschaft im Spannungsfeld von Aufklärung, Empfindsamkeit, Romantik und Gegenaufklärung, Würzburg 2011, hier insbesondere S. 101–123.

**39** Der erste Holzsteg über die Wien an dieser Stelle wurde bis 1843 durch die Maria-Annen-Brücke, eine Kettenbrücke von Josef Jäckel, ersetzt, die wiederum 1888–90 durch einen eisernen Neubau der Kaiser-Franz-Josefs-Brücke ersetzt wurde, die jedoch nicht zur Einbindung ins Stadtbahnprojekt geeignet erschien. Vgl. hierzu SCHLÖSS, Erich: Die Wiener Stadtbahn.

Wiental- und Donaukanallinie, Wien 1987, S. 42f.

**40** WEISSENBACHER 1999, S. 328, vgl. auch SCHLÖSS 1987, S. 43.

**41** Vgl. hierzu WEHDORN, Manfred/GEORGEACOPOL-WINISCHHOFER, Ute: Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich, Bd. 1: Wien, Niederösterreich, Burgenland, Wien/Köln/Graz 1984, S. 6f.

**42** Die Perspektive von Prag auf Wien aus künstlerischer Sicht beleuchtet Anna-Marie Kroupová in diesem Band.

**43** Vgl. FISCHER/FISCHER 1985, S. 78f.

**44** Vgl. ČENSKÝ, Alois: O původním návrhu arch. prof. J. Kouly na komunikaci Letenskou průkopem, in: Architektonický Obzor 9, Heft 4 (1910), S. 13; ders.: Návrh na úpravu Letenské pláně dle prof. J. Kouly, in: Architektonický Obzor 6, Heft 8 (1907), S. 31.

**45** Vgl. ebd.

**46** Vgl. WIEHL, Antonín: K otázce umfštění české university na Letné, in: Architektonický Obzor 4, Heft 12 (1905), S. 45–47. Gemein ist beiden Projekten die konsequente Ausbildung der Symmetrieachse in Verlängerung der Brücke. Im Konzept Wiehls wird der Straßenzug mittels Rampen und Serpentina über den Höhenzug geführt, wo er eine querovale Platz- und Gartenfläche anlegte, deren Mittelachse auf eine monumentale Loggia mit Serliana zuläuft. Der Mittelrisalit des Universitätsbaus am darüberliegenden Vorplatz korrespondiert mit der Flucht der vorgelagerten Säulenhalle. Die gesamte Anlage der Straßenführung über Serpentina, mehrteilige Stiegenanlagen sowie der die Geländekante abschließenden Loggia mit Terrasse scheint an die Ausbildung des römischen Pincio von der Piazza del Popolo aus angelehnt, wenn auch die gesamte Prager Hangfassung eine entschieden horizontalere Gewichtung erhält und mit ihrem wehrhaften Charakter auch die gestalterischen Topoi der höhengestaffelten Wall- und Fortifikationsanlagen des angrenzenden Burgbergs aufgreift und fortsetzt.

**47** VEJRYCH, Jan: Studie zakončení Mikulášské třídy v Praze-I., in: Architektonický Obzor 5, Heft 3 (1906), S. 13.

**48** Dieser lässt die Nähe zu seinen noch dem Historismus verpflichteten Entwurfsarbeiten erkennen – 1904 realisierte er in der Prager Altstadt etwa das Hotel Paříž als neugotisches Stadthaus mit secessionistischen

Fassadendetails oder auch das Eckhaus Nr. 66 an der Mikulášská třída selbst.

**49** Aufgrund der geringeren Frequentierung anstatt der täglich tausenden Studierenden der Universität, sprach sich der Architekt für die Positionierung des Galeriegebäudes auf dem Höhenzug aus. Das Gebäude für die neue tschechische Kunst, für das Franz Joseph I. bereits eine Finanzierung zugesagt habe, könne durch die Lage auf dem Hügel, oberhalb des Wassers der Moldau und des Lebens der Stadt sowie auch des Verkehrs, der im Tunnel abtaucht, die in Prag passendste Positionierung erfahren, so der Planer. Vgl. hierzu VEJRYCH 1906, S. 13.

**50** 1926 wurde der zunächst nach der am südlichen Beginn gelegenen St. Nikolaus Kirche benannte Straßenzug dem Pariser Vorbild entsprechend gar in Pařížská ulice umbenannt.

**51** Über diese Arbeiten sowie die Kooperation an der Allgemeinen Landesaussstellung in Prag 1891 war Koula auch mit seinem Kollegen Antonín Wiehl vertraut, der mit seinem Universitätsentwurf für den Letná Koulas städtebauliches Projekt 1905 wieder aufgriff.

**52** Vgl. N.N.: Koula, Jan, in: Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950, Bd. 4 (1967), S. 165, <https://biographien.ac.at/ID-0.3031358-1> (letzter Zugriff am 20.12.2023), S. 165.

**53** Vgl. FISCHER, Jan/FISCHER, Ondřej: *Pražské mosty*, Prag 1985, S. 82.

**54** Vgl. ebd., S. 78.

**55** Auf das Bewusstsein der gestalterischen Relevanz des Neubaus vonseiten der Stadtverwaltung weist auch deren Absicht hin, neben den angestellten Ingenieuren der Brückenabteilung des städtischen Bauamtes mit Jan Koula einen Architekten zu beauftragen, der sich bereits mit seiner Entwurfsarbeit im Gestaltungsdiskurs für die städtischen Vorhaben verdient gemacht hatte.

**56** Vgl. FISCHER/FISCHER 1985, S. 80. Die Spannweiten der Bögen betragen 47,8; 53,1 sowie 59,2 Meter.

**57** Vgl. ebd., S. 82; zu den ephemeren Festarchitekturen: *Architektonický Obzor* Hefte 5, 6 und 12 (1907).

**58** Vgl. ebd., S. 80f.

**59** Verantwortlich für den Entwurf waren hier der an der Technischen Hochschule studierte Ingenieur

und Eisenbahntechniker Franz Pfeuffer sowie der bei Karl Hasenauer und Friedrich Schmidt an der Akademie der bildenden Künste ausgebildete Architekt Franz von Krauß. Vgl. zur Franzensbrücke PFEUFFER, Franz: Die neue Franzensbrücke über den Donaukanal in Wien (Vortrag, gehalten in der Fachgruppe der Bau- und Eisenbahn-Ingenieure am 21. Dezember 1899 von Ober-Ingenieur Franz Pfeuffer), in: *Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines* 52, Heft 18 (1900), S. 285–293.

**60** Die Räume unterhalb der Straßenebene blieben jedoch bis zum Umbau 1954–56 ungenutzt, als an ihrer Stelle die uferbegleitende Straßenunterführung errichtet wurde. Vgl. hierzu FISCHER/FISCHER 1985, S. 81.

**61** Für den Hinweis auf das nautische Motiv und dessen gemeinsame Diskussion danke ich Theresa Knosp.

**62** Vgl. VLČEK, Pavel (Hg.): *Umělecké památky Prahy. 1 Staré Město – Josefov*, Prag 1996, S. 131.

**63** Vgl. ebd.

**64** Der weit geöffnete Mund der menschlichen und wenig grotesken Gesichter entspricht zwar jenem eines üblichen rein dekorativen Maskarons – gestalterisch verwandt mit dem bildlichen Darstellungstypus frühneuzeitlicher Windrosen mit allegorisierender Darstellung der Winde –, doch scheinen die Öffnung sowie Positionierung der Masken für die Integration in die intendierten Wasserspiele geradezu prädestiniert.

**65** Das 1890 von Wilhelm Heinrich Roscher herausgegebene *Ausführliches Lexikon der griechischen und römischen Mythologie* beschreibt die Hydra als „Wasserschlange, [...] unversöhnliche[-] Feindin des Herakles [...] Sie war ein riesiges Ungeheuer mit neun Köpfen, von denen der mittelste unsterblich war. [...] Übrigens wird die Zahl der Köpfe verschieden angegeben [...] Auf den alten Bildwerken schwankt die Zahl zwischen 3 bis 12 Köpfen [...]“ STOLL, Heinrich Wilhelm: Hydra, in: Roscher, Wilhelm Heinrich: *Ausführliches Lexikon der griechischen und römischen Mythologie*, Bd. 2, Leipzig 1890, S. 2769.

**66** Zu den Darstellungen der „blutig, barbarisch, volksfeindlich, eigensüchtig, unersättlich und dunkelhaft[en]“ Hydra als Sinnbild des „aristokratischen Komplotts“ siehe REICHARDT, Rolf: Wortbilder in der politischen Kultur der Französischen Revolution, in: *Saeculum. Jahrbuch für Universalgeschichte* 65, Heft 1,

(2015), S. 27–32. Reichardt schildert die Narration um die Darstellung in der kolorierten Radierung *Chasse patriotique á la Grosse Bête* (1789) nach Camille Desmoulins *Discours á la lanterne aux Parisiennes*, mit der Hydra, der im vorrevolutionären Frankreich so viele Köpfe gewachsen seien, bis sie sich nicht mehr verbergen konnte. Patrioten entdeckten sie auf der Landstraße von Versailles nach Paris, trieben sie bis in die Bastille, wo ihr die Plebejer in Folge Herkules' (Herkules') sowie des heiligen Georgs „ein Haupt nach dem anderen ab[schlugen]“. Ebd., S. 29f.

**67** Für den Hinweis und Austausch hierzu danke ich Thomas Moser.

**68** Vgl. VLČEK 1996, S. 131.

**69** Während genietete Bögen mit den Leuchtkörpern die konstruktive Form nachvollziehen und illuminieren, markiert das aufwendige Geländer, das über Volutenschweife mit der Fahrbahndecke verbunden ist, die sich an der Fassade als Gesims abzeichnet, die Horizontale der Fahrbahn.

**70** Vgl. VLČEK 1996, S. 131.

**71** Vgl. ebd.

**72** Die Ausführung der Gas- und Wasserinstallationen unterblieb vermutlich aus pragmatischen Gründen – insbesondere jenem der rascheren Fertigstellung, aber auch der resultierenden Kosten.

**73** Benannt wurde der Bau nach Zar Alexander III. aufgrund des 1894 abgeschlossenen Zweibunds der Französisch-Russischen Allianz als Defensivbündnis gegenüber dem Dreibund zwischen dem Deutschen Kaiserreich, Österreich-Ungarn und dem Königreich Italien.

**74** Vgl. RÉSAL, Jean/ALBY, Amédée Joseph Marie: Notes sur la Construction du Pont Alexandre III, in: *Annales des Ponts et Chaussées*, No. 6 (1898), S. 165f., vgl. auch FRAHM, Johann: Der eiserne Ueberbau der Alexanderbrücke in Paris, in: *Zentralblatt der Bauverwaltung* 20, Heft 27 (1900), S. 162–164.

**75** Parallel zum Prager Bauwerk entstand in Paris zwischen Mai 1903 und April 1906 auch der Pont de Passy (heute Pont de Bir-Hakeim) als weitere Bogenbrücke mit einem Stahlfachwerk-Oberbau, der in der Mittelachse zusätzlich den Viadukt der Hochbahnstrecke der Métro aufnimmt.

**76** Dargestellt sind die Fama der schönen Künste

(*La renommée des beaux-arts*, Emmanuel Frémiet) mit der Personifikation Frankreichs zur Zeit Karls des Großen (*La France de Charlemagne*, Alfred Lenoir), die Fama des Ackerbaus (*La renommée de l'agriculture*, Emmanuel Frémiet) mit dem zeitgenössischen Frankreich (*La France moderne*, Gustave Michel), die Fama im Kampf (*La renommée au combat*, Pierre Granet) mit *La France de la Renaissance* (Jules Coutan) sowie die Fama des Krieges (*La renommée de la guerre*, Léopold Steiner) mit *La France de Louis XIV* (Laurent Marqueste).

**77** Bereits 1872–76 wurde die Margaretenbrücke (Margit híd) weiter nördlich als zweite feste Donauquerung zwischen Buda und Pest errichtet. Für den Entwurf der zwei dreibogigen Stahlfachwerkbrücken, die an der Spitze der Margareteninsel (Margit-sziget) in einem flachen Winkel aufeinandertreffen, zeichnete der französische, an der Pariser École polytechnique ausgebildete Ingenieur Ernest Goüin verantwortlich. 1900 wurde das Bauwerk für eine tatsächlich die Verbindung zur Insel herstellende Stichstraße um einen zusätzlichen Brückenbogen samt anschließender Rampe nach Norden erweitert.

**78** N.N.: Internationaler Wettbewerb für die Entwürfe zweier Donaubrücken in Budapest, in: *Deutsche Bauzeitung* 28, Heft 44 (2. Juni 1894), S. 276.

**79** Entwürfe für die Brückenneubauten wurden etwa besonders zahlreich aus Nordamerika – mit 18 eingereichten Entwürfen sowie Großbritannien – mit zehn eingereichten Entwürfen – eingesendet. Die hohe Relevanz des Verfahrens aus Sicht des vom Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Berlin herausgegebenen Mediums ergab sich durch die hohe Anzahl prämiierter Entwürfe aus dem Deutschen Reich. Vgl. N.N.: Internationaler Wettbewerb für die Entwürfe zweier Donaubrücken in Budapest, in: *Deutsche Bauzeitung* 28, Heft 44 (2. Juni 1894), S. 275f., S. 275f.

**80** Ebd., S. 276. Feketeházy wurde in Vágsellye, in der heutigen Slowakei, damals Königreich Ungarn, geboren und studierte nach Wien noch bis 1866 an der ETH in Zürich. In Wien war er noch an der Planung der ab 1868 errichteten Stadlauer Ostbahnbrücke beteiligt, nach dem Österreichisch-Ungarischen Ausgleich 1867 war er in Ungarn tätig, wo er für zahlreiche Eisenkonstruktionen im Hallen- und Brückenbau verantwortlich zeichnete und ab 1892 als Chefingenieur der

Magyar Államvasutak, den Ungarischen Staatsbahnen, tätig war. Nach dem Ausgleich kam es zum beschleunigten Ausbau des Eisenbahnnetzes in Ungarn und damit zur Errichtung zahlreicher Eisenbahnbrücken, an deren Bau Feketeházy maßgeblich beteiligt war. Vgl. HAJÓS, György: Feketeházy János (1842–1927), a hídtervező mérnök, Tatabánya, 2005, S. 23.

**81** Von den insgesamt 74 beim Wettbewerb eingereichten Projekten bezogen sich nur 21 auf die südliche Brücke am Fővám-tér. Vgl. hierzu ebd., S. 22.

**82** Vgl. ebd.

**83** Anhand der Prämierung beider siegreicher Wettbewerbsprojekte, deren formaler Aufbau sich an jenem der existierenden Kettenbrücke orientiert, lässt sich die gestalterisch wegweisende Rolle nachvollziehen, die letzterer beigemessen wurde.

**84** Vgl. MELAN, Joseph: Der Brückenbau, Bd. III, 2. Hälfte, Leipzig/Berlin 21923, S. 15. Die Spannweite der zentralen Öffnung beträgt insgesamt 175 Meter, von denen 46,9 Meter auf den Einhängeträger entfallen. Die äußeren Öffnungen messen jeweils 79,3 Meter.

**85** Die Widerlager und Pfeiler sind auf eisenbeschlagenen Senkkästen gegründet. Vgl. SZABÓ, László: Fejezetek a magyarországi közúti hídepítés történetéből a Kőzlekedési Múzeumban őrzött dokumentumok tükrében, in: Heller, György/Kerkápoly, Endre/Szabadvári Ferenc (Hg.): A Kőzlekedési Múzeum Évkönyve, (1996–1998), 11 (1999), S. 250, [https://library.hungaricana.hu/hu/view/ORSZ\\_KOZL\\_Evkonyv\\_1996\\_1998/?pg=0&layout=s](https://library.hungaricana.hu/hu/view/ORSZ_KOZL_Evkonyv_1996_1998/?pg=0&layout=s) (letzter Zugriff am 20.12.2023).

**86** Das Eisenfachwerk hat ein Gesamtgewicht von 6.220 Tonnen, wovon 1.218 Tonnen auf die Gegengewichte entfallen, die ein Neigen der Brücke verhindern. Vgl. HAJÓS 2005, S. 22. Das konstruktive Prinzip des Ableitens der Zugkräfte eines zentralen Einhängeträgers demonstrierten die Ingenieure Benjamin Baker und John Fowler mit ihrem Studenten Kaichi Watanabe für die schottische Firth-Of-Forth-Bridge, indem sich Watanabe als ‚menschlicher Gelenkträger‘ eingehängt in eine Konstruktion zwischen Baker und Fowler als Brückentürme und beidseitig durch Gewichte beschwert fotografieren ließ (Abb. 14). Vgl. HISTORIC SCOTLAND: The Forth Bridge. Nomination for Inclusion

in the World Heritage List (2014), S. 30, <https://www.theforthbridges.org/media/rvrb40ql/forth-bridge-world-heritage-nomination-document.pdf> (letzter Zugriff am 20.12.2023), S. 30.

**87** N.N.: Der internationale Wettbewerb um Entwürfe für zwei Staats-Strassenbrücken über die Donau in Budapest, in: Deutsche Bauzeitung 28, Heft 46 (9. Juni 1894), S. 282.

**88** Vgl. zur Ethnisierung der ungarischen Nation KLIMÓ, Árpád –von: Nation, Konfession, Geschichte. Zur nationalen Geschichtskultur Ungarns im europäischen Kontext (1860–1948), München 2003, darin insbesondere S. 137–157.

**89** Vgl. SZABÓ 1999, S. 250.

**90** Ausführlich zur nationalen Inszenierung und einhergehenden „Ethnisierung der ungarischen Nation“ im Millenniumsjahr 1896 KLIMÓ 2003, S. 131–151.

**91** N.N.: Einweihung der Franz-Josef-Brücke, in: Pester Lloyd vom 5. Oktober 1896, S. 1. Der Dokumententext stellt die Brückeneröffnung thematisch vordergründig in den Kontext der ungarischen Jubiläumsfeierlichkeiten. Auszugsweise Übersetzung: *„Gemeinsam mit unserer geliebten ungarischen Nation begehen wir das erhabene Gedenken an das tausendjährige Bestehen des ungarischen Staates, wenn wir den Bau dieses schönen und mächtigen Denkmals feiern, das unseren Namen tragen soll, das die beiden durch die Donau getrennten Hälften unserer Hauptstadt Budapest am südlichen Fuße des St. Gellért-Hügels verbindet und dessen Bau 1893 begonnen wurde. [...]“*.

Vgl. K 227 Kereskedelemügyi Minisztérium Levéltára – Út és középítési osztály, 1896-5-3559. (84–841).

**92** N.N. 1896, S. 1.

**93** Vgl. zum zeitgenössischen völkischen Árpádenkult sowie der Darstellung Franz Josephs als ‚neuer Árpád‘ anhand der Auseinandersetzung mit dem Budapester Millenniumsdenkmal KLIMÓ 2003, S. 137–157.

**94** Vgl. STABENOW, Jörg: Jože Plečnik. Städtebau im Schatten der Moderne, Braunschweig/Wiesbaden 1996, S. 20–27.

**95** Der schmale und hölzerne Vorgängerbau – die Schlachthausbrücke – entsprach bei weitem nicht mehr dem Querschnitt der hier den Fluss querenden Reslijeva cesta und war für den ansteigenden Verkehr auf der wichtigen Achse von und zum Bahnhof nicht

ausgelegt. Vgl. MELAN, Joseph: Die Kaiser Franz Josefs-Jubiläums-Brücke in Laibach, in: Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines 55, Heft 21 (1903), S. 305.

**96** Die 1900 gültige Planung zur innerstädtischen Regulierung der Ljubljana sah die vollständige Einfassung des noch von einer unbefestigten Uferböschung begrenzten Flussbettes und dessen Einengung auf eine Breite von 21 Metern vor. Bei der Realisierung dieser eher langfristigen Planung – der alleinige Brückenbau hatte sich bereits schon um über ein Jahrzehnt verzögert – wären unter dem Brückenbogen noch beidseitige Uferwege zum Liegen gekommen. Vom Straßenniveau wären diese mittels Rampen im Zuge der Kaimauern erreicht worden. Vgl. ebd.

**97** Vgl. SLIVNIK, Lara: Three-hinged structures in a historical perspective, in: Paulo J. S. Cruz (Hg.): Structures and Architecture. New concepts, applications and challenges, Boca Raton 2013, S. 1092. Das Bauwerk stellte überhaupt erst die zweite mit Eisenbeton errichtete Dreigelenkbrücke dar, nach der 1898 in Steyr errichteten Schwimmschulbrücke als Pionierbau des Melan'schen Systems. Vgl. ebd., S. 1091.

**98** Vgl. MELAN 1903, S. 308.

**99** Vgl. ebd.

**100** Bandartige Vorlagen betonen hier zusätzlich die gliedernde Funktion dieser vertikalen Elemente. Die Hauptstützen besitzen vorspringende, reliefierte Konsolsteine als Abschluss, die flacheren eingestellten Stützen angedeutete Kapitelle mit einem Kämpferaufsatz zur Einpassung in die Segmentbögen.

**101** Mit der Erhöhung des Kreisquerschnitts nach unten wirkt das Kranzmotiv gänzlich der Schwerkraft ausgesetzt und gibt sich eindeutig als einer vertikalen Achse zugehöriges Gliederungselement zu erkennen.

**102** Die Fertigung der Betonteile aus einem Verhältnis von einem Teil Portlandzement zu vier Teilen Kalksteinsand galt als besonders hochwertig und erfolgte in der Fabrik Adolf Baron Pittel in Weißenbach an der Triesting. Vgl. MELAN 1903, S. 308.

**103** Ebd.

**104** Vgl. ebd.

**105** Vgl. HUMAR, Gorazd: The Dragon bridge. The bridges of Ljubljana in the mirror of time. An historical outline of the development of reinforced concrete

bridges, Nova Gorica 1999, S. 10.

**106** Vgl. ebd., S. 79.

**107** Zu den Planungen für Brücken und Plätze Plečniks vgl. STABENOW 1996, S. 43–60.

**108** So der Titel der vierten Auflage Wagners zuerst 1895 unter dem Titel *Moderne Architektur* publizierter Schrift. Vgl. WAGNER, Otto: Die Baukunst unserer Zeit. Dem Baukunstjünger ein Führer auf diesem Kunstgebiete, Wien 1913.