

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur: 216
KARL HONAY

Wien, am 4. Juli 1931

Sitzungen im Rathaus.

In der kommenden Woche tritt am Dienstag um 10 Uhr der Wiener Stadtsenat zu einer Sitzung zusammen. Anschliessend an die Sitzung des Stadtsenates findet eine Sitzung der Wiener Landesregierung statt.

Der Gemeinderat der Stadt Wien tritt am Freitag um 17 Uhr zusammen.

Die neue Augartenbrücke.

Feierliche Eröffnung durch Bürgermeister Seitz.

Schon vor der zweiten Belagerung Wiens durch die Türken bestand an der Stelle der heutigen Augartenbrücke eine Ueberfuhr über den Donauarm, aus dem später der Donaukanal geschaffen wurde. Damals wurden Fussgeher und Fuhrwerke auf einem Floss übersetzt, das an einem hoch über dem Fluss gespannten Tau befestigt war. Erst unter der Regierung Josef II. wurde im Zuge der zum Augarten führenden Strasse eine hölzerne Jochbrücke erbaut, die im Mai 1782 dem Verkehr übergeben wurde. Im Jahre 1822 war die Holzbrücke so baufällig, dass eine Notbrücke erbaut werden musste. Den hölzernen Brücken, die später an dieser Stelle errichtet wurden, war keine lange Lebensdauer beschieden. Die Holzjoche waren besonders durch Eisgang, der damals vom Donaukanal noch nicht abgehalten wurde, gefährdet und bildeten überdies ein Hindernis für die Flösserei. Diese den Jochbrücken anhaftenden Mängel, die sich auch bei der im Jahre 1866 auf vier Jochen orrichteten Holzbrücke stark fühlbar machten, und das zunehmende Verkehrsbedürfnis führten zu dem Beschluss des Wiener Gemeinderates vom 26. März 1872, eine neue eiserne Brücke ohne Zwischenpfeiler zu errichten. Die Kosten des Brückenbaues beliefen sich auf 402.979 Gulden. Die Gemeinde musste die Baukosten zur Gänze bestreiten, da die Staatsverwaltung eine Beitragsleistung mit der Begründung ablehnte, dass die Brücke nicht im Zuge einer ärarischen Strasse liege.

Der lebhafte Schwerfuhrwerksverkehr, später auch noch die Belastung durch die Ueberführung der elektrischen Strassenbahn beanspruchten das Brückentragwerk in so hohem Masse, dass sich Gefügeänderungen, wie sie bei altem Schweisseisen oft beobachtet werden, einstellten. Die hiedurch verursachte Verminderung der Festigkeit des Eisens und des Tragvermögens der Brücke war die Veranlassung, dass die Benützung der Brücke sowohl dem Gewichte als auch der Zahl der Fuhrwerke nach empfindlich eingeschränkt werden musste. Auch die nur mit 11'20 Meter bemessene Breite der Brückenfahrbahn genügte nicht mehr den Anforderungen, die heute an eine im Zuge einer Hauptverkehrslinie befindliche Brücke gestellt werden müssen. Aus diesen Gründen entschloss sich die Gemeinde Wien, die Augartenbrücke zu erneuern.

Um während des Baues der neuen Brücke den Verkehr aufrechtzuhalten, liess die Gemeindeverwaltung oberhalb der alten Augartenbrücke

eine Hilfsbrücke errichten, und ermöglichte es so mit verhältnismässig bescheidenem Aufwand, dem Verkehrsbedürfnis zu genügen.

Der Entwurf der neuen Brücke stammt aus dem Ingenieurbüro der Brückenbauanstalt Wagner-Biro A.G., Wien-Graz. Die vom Architekten Hugo Gessner herrührende baukünstlerische Ausgestaltung der Brücke ist klar und einfach. Aus der Erkenntnis, dass das schöne Aussehen einer Brücke durch richtige, dem auftretenden Kräftespiel entsprechende Formgebung gewährleistet ist, wurde kein Schmuck verwendet.

Die Achse der neuen Brücke stimmt mit der Achse der alten Brücke überein. Die nutzbare Gesamtbreite der Brücke beträgt 25'50 Meter, wovon 16 Meter auf die mit Lärchenholzstöckeln gepflasterte Fahrbahn und je 4'75 Meter auf die beiderseitigen Gehwege entfallen. Auf der Fahrbahn ist Platz für zwei Strassenbahngleise und vier Lastwagenreihen. Das grösste zulässige Gewicht für Strassenbahnmotorwagen beträgt 41 Tonnen, für Lastwagen 32 Tonnen. Das Tragwerk der neuen Brücke befindet sich unter der Fahrbahn. Es besteht aus sieben aus Siemens-Martin-Stahl erzeugten einsteigigen Hauptträgern, die als durchlaufende Träger über vier Stützen ausgebildet sind. Das Gesamtgewicht der Stahlkonstruktion beträgt 845 Tonnen.

Das eiserne Tragwerk ruht auf zwei Pfeilern und auf zwei aus der Flucht der Vorkaistützmauern hervorstehenden Landwiderlagern, die zur Verankerung der Hauptträger dienen. Die Pfeiler sind an den Ufern des Donaukanals erbaut; ihre Gründung, die auf Grund der Ergebnisse vorher vorgenommener Probebohrungen mit Eisenbetonsenkästen nach dem Druckluftverfahren durchgeführt wurde, erfolgte auf Tegelschichten in Tiefen von 10 bis 13 Metern unter dem örtlichen Nullwasserspiegel.

Auf der Brücke ist Flächenbeleuchtung vorgesehen. Die Lichtmaste sind am Geländer und in grösserer Zahl und Stärke an den Brückenköpfen aufgestellt. Diese den Widerlagern aufgesetzten Postamente schmücken zwei vom akademischen Bildhauer A.R. Weinberger ausgeführte Reliefs, die das Stadtbild, wie es zur Zeit Kaiser Josefs und unmittelbar vor Abtragung der alten Brücke war, zeigen.

Der Bau der neuen Brücke, der 19 Monate dauerte, wird etwa 4'2 Millionen Schilling, die Regulierung der Zufahrtsstrassen nahezu 600.000 Schilling kosten; die Ausgaben für den Bau der Hilfsbrücke betragen 689.000 Schilling und die Ausgaben für die Abtragung der alten Brücke 335.000 Schilling.

Morgen, Sonntag, um 1/2 11 Uhr vormittags wird Bürgermeister Seitz die neue Augartenbrücke feierlich eröffnen.

.....

Sühneverhandlungen beim Gemeindevermittlungsamt Neubau.

Die nächsten Sühneverhandlungen beim Gemeindevermittlungsamt Neubau finden am 8., 15., 22. und 29. Juli im Büro des Bezirksvorstehers statt; die Verhandlungen beginnen um 1/2 11 Uhr vormittags.

Schüleraufnahme in die ersten Klassen der Wiener Mittelschulen.

Aus einer Fülle von Anfragen bei den Schulbehörden sowie aus einer Reihe von Zeitungsnachrichten geht hervor, dass in Elternkreisen eine gewisse Beunruhigung wegen der Aufnahme der Schüler in die ersten Klassen der Wiener Mittelschulen eingetreten ist. Hierzu erfahren wir:

Während seit vielen Jahren die Zahl der an jeder Bundesmittelschule neu eröffneten ersten Klassen, soweit die Raumverhältnisse es zuließen, ausschliesslich von der Zahl der zur Aufnahme gemeldeten und geeigneten Schüler abhing, hat sich für das kommende Schuljahr das Bundesministerium für Unterricht aus verschiedenen Rücksichten veranlasst gesehen, die Zahl dieser ersten Klassen von vornherein zu begrenzen und jeder Anstalt eine bestimmte Klassenzahl zuzuweisen. Das Ergebnis der Anmeldungen hat nun gezeigt, dass begreiflicherweise die Schulbehörde nicht in der Lage war, vorauszusehen, welche Schultypen die Eltern für ihre Kinder wünschten. So ergab sich, dass die Gymnasien und Realschulen in den meisten Fällen mit einer normalen Frequenz, in dem einen oder dem anderen Fall sogar mit einer etwas schwächeren Anmeldung zu rechnen hatten, während sich an den Realgymnasien ein derartiger Andrang ergab, dass auch bei mathematisch völlig gleicher Aufteilung der angemeldeten Schüler auf die einzelnen Klassen, die aus geographischen Gründen natürlich gar nicht durchführbar ist, ungefähr 70 Schüler auf eine Realgymnasialklasse entfallen wären.

Diese ungleiche Verteilung des Schülerzustromes hat nun dazu geführt, dass an einzelnen Anstalten - eben wegen ^{grossen} des Andranges, den die betreffende Schule beim besten Willen nicht zu bewältigen vermochte, - eine grössere Anzahl von Schülern - bis zu 30 Prozent - zurückgewiesen wurde. Wenn auch kein Interesse daran besteht, ungeeigneten Schülern den Eintritt in die Mittelschule zu ermöglichen, so kann doch zur Beruhigung der Eltern darauf hingewiesen werden, dass den jetzt zurückgewiesenen Schülern das Recht zusteht, die Aufnahmeprüfung im Herbsttermin zu wiederholen.

Eine gewisse Beunruhigung wurde auch dadurch hervorgerufen, dass die endgültige Aufnahme der Schüler diesmal nicht unmittelbar von der einzelnen Schule verfügt werden kann, sondern erst der Bestätigung durch den Stadtschulrat bedarf. Diese Anordnung war, wie sich jetzt deutlich zeigt, unerlässlich, um die Aufnahme oder Nichtaufnahme eines Kindes nicht von den Zufälligkeiten des Zustroms zu einzelnen Anstalten abhängig zu machen. Da, wie erwähnt, der übergrosse Andrang zu den Realgymnasien bei Beibehaltung des ursprünglichen Verteilungsplanes nicht bewältigt werden kann, sind Bemühungen im Zuge, um im Einvernehmen der beteiligten Schulbehörden nach Möglichkeit jedem für das Mittelschulstudium wirklich geeigneten Kinde die Unterbringung in der von seinen Eltern gewählten Mittelschultype zu gewährleisten. Die Elternschaft wird also für die kurze Verzögerung der Entscheidung über die Aufnahme der Kinder dadurch entschädigt, dass ein Weg gesucht wird, um bei der Unterbringung der angemeldeten Schüler die besonderen Wünsche der Eltern nach Möglichkeit zu erfüllen.