

Herausgeber und verantw. Redakteur
Karl H o n a y

Wien, Mittwoch, den 25. Juni 1924.

Die Eröffnung der Floridsdorfer Brücke. Heute vormittag fand die feierliche Uebergabe der neuen Floridsdorfer Brücke an die Gemeinde Wien statt. Auf dem festlich mit den Fahnen Oesterreichs, des Landes Niederösterreichs, der Stadt Wien und der Donauregulierungskommission (in blaues Kreuz auf weißem Grunde) geschmückten Platz vor der Bauleitung (Bände fanden sich Bundesminister Dr. Schürff, Bürgermeister Seitz, der Präsident der Donau- die Vizebürgermeister Emmerling und Hoss regulierungskommission Nationalrat Sever, die Stadträte Breitner, Kokrda, Siegel, Speiser und Weber, Landeshauptmann Dr. Buresch und Landeshauptmannstellvertreter Christoph, sowie zahlreiche Funktionäre des Bundes und der Gemeinde ein. Nachdem Strombaudirektor Brandl im Namen der Baudirektion der Donauregulierungskommission die erschienenen Gäste begrüßt und von der Fertigstellung der Brücke die offizielle Meldung erstattet hatte, ergriff Bundesminister Dr. Schürff das Wort und erinnerte daran, daß es gerade 50 Jahre her sei, daß die erste Floridsdorfer Brücke dem Verkehre übergeben würde. An Stelle jener alten Brücke wurde nun eine neue hingesezt, die von außerordentlicher Bedeutung für den Verkehr und für die Zukunft von Wien sein wird, ein neues Bindemittel zwischen dem südlich und dem nordlich der Donau gelegenen Teile der Stadt. Die Donauregulierungskommission hat mit der Errichtung der alten Brücke seinerzeit sozusagen ihre Tätigkeit begonnen und nunmehr beschließt sie ihre große ruhmvolle Tätigkeit, mit der Errichtung dieser neuen Brücke. Der Bau dieser Brücke ist nicht bloß eine lokale Tat, die für die Bewohner dieser Stadtteile von Nutzen ist, sie ist ein Beweis unserer technischen Leistungsfähigkeit. Der Minister dankte schließlich allen, die lange Zeit hindurch an der Spitze dieses großartigen Werkes gestanden sind und es bis zum Ende geführt haben, vor allem dem Leiter der Arbeiten Sektions- und chef Ingenieur Reich dem Strombaudirektor Brandl und ihren sonstigen Mitarbeitern. Er gedachte dann jener Mitarbeiter an diesem Werke, die an der Ueberwindung der ungeheuren Hemmnisse und Schwierigkeiten mitätig waren, der Unternehmungen, die sich an der Erbauung beteiligt hatten und sprach Worte des Gedenkens für diejenigen, die im Dienste der Arbeit gefallen waren. Schliesslich richtete er an den Bürgermeister die Bitte, dieses schöne Denkmal

in das Eigentum der Gemeinde Wien zu übernehmen. Hier- auf ergriff Bürgermeister Seitz das Wort und erklärte, daß die Gemeinde Wien gerne die neueröffnete Brücke in ihre Obhut übernehme. „Es sind jetzt 20 Jahre her, daß die damaligen Sachwalter der Gemeinde Wien ihr Augenmerk nach dem Nordosten, nach jenen Donaufergemeinden richteten, denen durch den damals projektierten Donau-Oderkanal eine neue und große Zukunft in Entwicklung zu einem Industrieemporium in Aussicht stand. Die damaligen Sachwalter der Gemeinde Wien erklärten, sich die Steuerquellen einer solchen neuen Industriestadt nicht entgehen lassen zu wollen, die Eingemeindung sei notwendig. Der Widerstand, der sich gegen diesen Plan erhob, mußte durch viele Versprechungen beschwichtigt werden, wie die neuer Verkehrswege, der Errichtung eines neuen Krankenhauses und auch durch das Versprechen, daß diese Brücke neu ausgebaut werden würde. Die Meinungen waren erregt, es gab nicht wenig heftige Kämpfe. Wenn wir heute auf all dies zurückblicken, können wir uns eines Lächelns nicht enthalten. Im Grunde ist alles anders geworden. Der Donau-Oderkanal wurde nicht gebaut, aber dafür haben wir die Genugtuung, daß wir nicht mehr für unseren Kohlenbedarf ungeheurer Zufuhren aus dem Auslande bedürfen, sondern daß die Gemeinde Wien 60 Prozent ihres gesamten Kraftbedarfes durch die von ihr selbst geschaffenen Wasserkraftwerke in kürzester Zeit gedeckt haben wird. Es ist auch dadurch anders geworden, daß der Krieg den Bau der Brücke hemmte und daß es längerer Zeit, als man je vermutet hatte, brauchte, bis man sie dem Verkehre übergeben konnte. Es ist auch anders geworden in politischer Hinsicht und die Donaufergemeinden, die vor 20 Jahren ihre Freiheit bedroht wähnten, können heute mit Befriedigung konstatieren, daß sie zusammen mit der ganzen Stadt Wien in der freien Verwaltung des Volkes stehen, daß sie nichts eingebüßt haben. Diese neue Stadt, die wir hier am andern Ufer der Donau sich entwickeln sehen, war nicht nur bedingt durch die Aussicht auf billige Kohlenfracht, sondern auch durch die ganze Eigenart dieses Geländes. Es ist selbstverständlich, daß die Entwicklung der

Industrie nach den weiten Geländen des Nordostens geht. Schon dürfen wir sagen: Wien liegt nicht mehr an der Donau, sondern die Donau durchzieht Wien. Ein Teil ist das Wien der Wohngebiete und ein Teil das Wien der Industriegelände. Die Donauregulierungskommission hat sich durch die Durchführung dieses Werkes ein ungeheures Verdienst erworben. Der Bürgermeister dankte dem Bundesminister, der der verantwortliche Leiter der Donauregulierungskommission ist und allen seinen Mitarbeitern, insbesondere dem Sektionschef Reich und allen die sich an dem Werk beteiligt hatten. Er gedachte vor allem der vier Menschenleben, die dieses Werk gekostet hat, der vier Arbeiter, die ihr Leben lassen mußten im Kampfe gegen Naturgewalten, im Kampfe für eine große kulturelle Errungenschaft. Diese Märtyrer und Pioniere werden in unserer Erinnerung bleiben, solange die Quadern dieser Brücke stehen. Ich danke allen jenen, die hier mitgearbeitet haben, sei es als Techniker, sei es als geistige Leiter, sei es als Handarbeiter für das Werk, das sie aufrichtig geholfen haben und das die beiden Arbeitsteile unserer Stadt für ewig miteinander verbinden soll. Diese machtvolle Brücke mit ihren Quadern und eisernen Verbindungen soll das Sinnbild sein für die mauerfeste Solidarität und für die ewige Verbindung der Donaufergemeinden mit der alten Stadt Wien, das Sinnbild der Solidarität, die beide Teile dieser Stadt zu einer großen Industriegemeinde verbindet. Dieses Wien hat durch Jahrhunderte getrotzt den Fährnissen des Kriege, des Hasses und auch denen mancher wirtschaftlicher Entwicklungen. Aber es hat sich immer wieder behauptet, nicht bloß dank seiner natürlichen Lage, sondern auch, weil es durch die außerordentlichen Anlagen seines Volkes berufen ist, für immer ein Zentrum der Industrie, des Gewerbes und des Handels, ein Emperium geistiger und manueller Arbeit zu bleiben.

Die Anwesenden nahmen diese Worte des Bürgermeisters mit stürmischen Applaus auf. Nunmehr begab sich Bürgermeister Seitz mit Bundesminister Dr. Schürff, Sektionschef Reich und Ministerialrat Ing. Gelze in Begleitung der anderen erschienenen Gäste zur Brücke selbst, die er eingehend besichtigte.

Das Generalprojekt für den Umbau der alten Franz Josefsbrücke wurde in der Plenarsitzung der Donauregulierungskommission am 28. Februar 1912 in Beratung gezogen und mit Stimmeneinheit genehmigt. Die Kosten waren auf 12 Millionen Kronen präliminiert, zu denen die Gemeinde Wien vier Millionen beizutragen beschlossen. Die Vorarbeiten zum Umbau der Brücke wurden am 17. April 1913 begonnen, die eigentlichen Bauarbeiten am 25. Mai in Angriff genommen. Die feierliche Grundsteinlegung fand am 28. Juni 1923 statt.

Die Brücke wurde unter möglichster Benützung des bestehenden Unterbaues der alten Brücke in einer allen modernen Anforderungen entsprechendem Weise umgebaut, wobei, dank einem eigenartigen, hier zum erstenmale angewendeten Montageverfahrens der Verkehr auf der alten Brücke ohne jede Unterbrechung abgewickelt werden konnte. Die Länge der gesamten Brückenanlage beträgt ohne Hinzurechnung der Brigittenuerrampe 846.42 m und besteht aus der Kalbrücke mit einer Länge von 85.70 m, welche durch vollwandige Bögen mit Zugbändern überspannt werden, insgesamt also 334.80 m und der auf 12 Feldern bestehenden Inundationsbrücke mit einer Gesamtlänge von 426.37 m. Die Breite der Brücke beträgt 24 m, wovon 13.8 m auf die Fahrbahn entfallen. Die Tragfähigkeit der neuen Brücke entspricht einer Menschenlast von 460 kg/m², einer Belastung durch Lastwagen bis 28 t Gesamtgewicht und jener durch Wagen der elektrischen Strassenbahn mit Gewichten bis 32 t. Die Bauzeit sollte ursprünglich bis zur Mitte des Jahres 1916 reichen. Die Konstruktionsunterkante der Strombrücke liegt 3.47 m über dem höchsten bisher bekannten Wasserspiegel des Donauhochwasser vom Jahre 1501. Die Kosten des Umbaues der Brücke, die ursprünglich mit 12 Millionen Kronen veranschlagt war, wurden infolge des Krieges bedeutend überschritten und betragen ca. 7.910.000.000 Kronen. An bedeutenderen Zwischenfällen beim Bau der Brücke ist der Absturz des Kaisens des Pfeilers XV erwähnenswert, der am 25. September 1913 erfolgte, durch den jedoch die Bauarbeiten keine Verzögerung erfuhren, da die Arbeitsdispositionen geändert und an anderen Kaisens weiter gearbeitet wurde. Ein weiterer Zwischenfall ereignete sich in der Nacht vom 1. auf den 2. Jänner 1922, in der ein erkanter Sturm den Montagekran des flusaufwärtigen Begenträgers des ersten Stromfeldes vom linken Ufer aus gerechnet, diesen umwarf. In beiden Fällen war jedoch nur Sachschaden, kein Verlust an Menschenleben zu verzeichnen. Hingegen verliefen vier tödlich. Unglücksfälle am Bau

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur
Karl Henay

Wien, Mittwoch, den 25. Juni 1924. Abendausgabe.

.....
Schwimmlehrcurs der Gemeinde Wien. In den letzten Jahren hat die Gemeinde Wien durch weitgehende Eintrittspreisermäßigungen und durch die Ausgabe von zahlreichen Freikarten die städtischen Bäder der Schuljugend geöffnet. Um den regelmäßigen und systematischen Schwimmunterricht in den städtischen Schulen einzuführen, wurde im laufenden Schuljahr zur Heranbildung von Schwimmlehrern ein für die Teilnehmer völlig unentgeltlicher Kurs für Volks- und Bürgerschullehrer veranstaltet. Derselbe wurde vom Stadtschulrat in der Zeit vom 27. Februar bis 7. Mai l. J. im Hallenbad in Wien V., durchgeführt und war durchschnittlich von 52 Lehrpersonen besucht. Er wird voraussichtlich im nächsten Schuljahre wiederholt werden, so daß sich Wien auch auf diesem Gebiete der körperlichen Erziehung anderen europäischen Ländern, in denen wie z. B. in den nordischen Staaten das Schwimmen der Schuljugend verbindlicher Unterrichtsgegenstand ist, an die Seite stellen kann.

.....
Für den Fuhrwerksverkehr.

Absperrung eines Teiles der Währingerstrasse. Mit Rücksicht auf die Durchführung der Holzstöckelneupflasterung in der Währingerstrasse im IX. Bezirk wird diese Strasse in der Strecke von der Schwarzspanierstrasse bis zur Lackierergasse für den Fuhrwerks durchzugsverkehr vom Montag, den 30. Juni 1924 an abgesperrt.

.....
Jubilare der Ehe. Stadtrat Speiser überreichte in Vertretung des Bürgermeisters den goldenen Hochzeitspaaren Wenzel und Anna Berek, XX., Traustrasse 42, Karl und Josefa Henneis, XIX., Langackergasse 25 und Anton und Franziska Rieser, XII., Edelsinngasse 58 die Ehrengabe der Gemeinde Wien.

.....
Kein Abbau des Piaristengymnasiums. Der Stadtschulrat für Wien teilt mit, daß die Gerüchte von einem beabsichtigten Abbau des Bundesgymnasiums Wien, VIII., (ehemaliges Piaristengymnasium) vollständig unbegründet sind.

.....