

Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, NEUES RATHAUS, 1. STOCK, TÜR 309b - TELEPHON. B 40-5-20, KL. 1121, 1122, 1125

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH WILHELM ADAMETZ

Samstag, 10. / Dezember 1955

Blatt 2172

Geehrte Redaktion!

=====

Wie alljährlich wurden auch heuer die Preisträger der Dr. Karl Renner-Stiftung bestimmt. Stadtrat Mandl wird Dienstag, den 13. Dezember, um 10 Uhr vormittag, in seinem Büro, 8, Friedrich Schmidt-Platz 5, den Vertretern der Presse die Namen der Preisträger 1955 aus der Dr. Karl Renner-Stiftung bekanntgeben.

Sie sind herzlich eingeladen, einen Vertreter Ihrer Redaktion zu entsenden.

- - -

Zum fünften Mal Verleihung der Renner-Preise
=====

10. Dezember (RK) Anlässlich des 80. Geburtstages des verstorbenen Bundespräsidenten DDr.h.c. Karl Renner, Ehrenbürger der Stadt Wien, hat die Gemeinde Wien im Jahre 1951 in dankbarer Würdigung der besonderen Verdienste dieses großen Staatsmannes um die Republik Österreich und als Zeichen der persönlichen Verehrung die "Dr. Karl Renner-Stiftung" ins Leben gerufen. Die Stiftung sieht für jedes Jahr einen Gesamtbetrag von 100.000 Schilling vor.

Heuer werden zum fünften Mal die Preise der "Dr. Karl Renner-Stiftung" vergeben. Die Namen der Renner-Preisträger 1955 werden statutengemäß, so wie bisher in jedem Jahr, am 14. Dezember verlautbart. Der amtsführende Stadtrat für Kultur und Volksbildung Mandl wird sie am Tag vorher bei einer Pressekonferenz den Zeitungen bekanntgeben.

Bisher haben folgende Personen oder Personengemeinschaften den Renner-Preis erhalten:

1951: Gewerkschaftspräsident Johann Böhm, Eisenbahnkontrollor Ludwig Brim, Oberschwester Amalie Hofmann, Dipl.Ing. der Wiener Gaswerke Rudolf Keck, Nationalratspräsident Leopold Kunschak, Schulrat Hans Radl, der Biologe Ewald Schild, der Entminungsdienst für Wien und Niederösterreich, die Wiener Philharmoniker und die Wiener Symphoniker.

1952: Kammerschauspieler Ewald Balser, Fachlehrer Edmund Bendl, der Anthropologe und Ethnologe Univ.Prof.Dr. P.Martin Gusinde, der Invalidenrentner Paul Schiel, die Sozialfürsorgerin Stefanie Tesar, der Physiker und Publizist Univ.Prof.Dr. Hans Thirring, Kammerschauspieler Hilde Wagener, der Techniker Hofrat Dipl.Ing. Franz Wallack, der Buchklub der Jugend und der Österreichische Bergrettungsdienst.

1953: Der Techniker Dr. Bruno Buchwieser, der Staatsrecht- und Völkerrechtswissenschaftler Univ.Prof.Dr. Hans Kelsen, der Blindenerzieher Regierungsrat Prof. Adolf Melhuber, der Fachmann für Schulung Körperbehinderter Direktor Dipl.Ing. Franz Schuster, Kammerschauspielerin Prof. Helene Thimig-Reinhardt, Werkmeister Wendelin Wallisch, der Direktor der Arbeiterkammer Karl Weigl,

das Österreichische Jugendrotkreuz, das Theater der Jugend und der Verein Arbeitermittelschule.

1954: Bundesfürsorgerätin Ilse Arlt, der Taubstummenlehrer und Erzieher Prof. Karl Mühl, der Techniker Ing. Gustav Reinsperger, der Forschungsreisende und Schriftsteller Dr. Herbert Tichy, der Komponist Prof. Franz Salmhofer und die Österreichische Akademie der Wissenschaften.

- - -

Die wiedererstandene Schwedenbrücke

=====

10. Dezember (RK) Mit dem Wiederaufbau der Schwedenbrücke über den Wiener Donaukanal zwischen dem 1. und 2. Bezirk ist ein städtischer Verkehrsweg wiederhergestellt worden, der schon von altersher größte Bedeutung hatte. Ihre Vorgängerin war die alte hölzerne Taborbrücke. Die zur Taborstraße führende Brücke überquerte den an Wien vorbeifließenden Donauarm und wurde im Laufe der Zeit wiederholt umgebaut.

Die alte Brücke

In den Jahren 1909/10 errichtete die Stadtverwaltung an Stelle der letzten Holzbrücke eine moderne Stahlbrücke, deren Widerlager mit Hilfe von Preßluftsenkkasten gegründet wurden. Das System dieser Brücke war ein Zweigelenkbogen mit gelenkig angeschlossenen Auslegern, die durch hochliegende Zugbänder mit dem Haupttragwerk verbunden waren. Die Länge der Brücke betrug etwa 80 m, die Breite der Fahrbahn 15.00 m und die der beiden Gehwege je 4.50 m. Diese Brücke wurde im April 1945 gesprengt.

Die Notbrücke

Im Jahre 1946 wurde ein noch brauchbarer Teil des Stahlbogens aus dem Donaukanal gehoben und mit einem Ende auf ein im Fluß errichtetes Holzjoch gelagert. Der Bogenkämpfer wurde so verankert, daß er in der Lage war, als Balkenaufleger lotrechte Stützendrücke aufzunehmen.

Provisorium und Wiederaufbau

Der sich rasch verschlechternde Bauzustand des aus grünen Holz hergestellten Joches und der hölzernen Fahrbahnteile machte es notwendig, den endgültigen Wiederaufbau der Brücke in Angriff zu nehmen. Nach Festlegung der Anlageverhältnisse der neuen Brücke, holte der Magistrat mit Genehmigung des Gemeinderates im Wege einer öffentlichen Ausschreibung Anbote für Brückenentwürfe ein, wobei den Anbietern die Wahl des Systems und der Hauptbaustoffe für die neue Brücke freigestellt wurde.

Die Beteiligung an der Anbotsausschreibung war sehr rege; von 11 Anbietern wurden 25 meist sehr gründlich durchgearbeitete Entwürfe vorgelegt. Es wurden sowohl reine Stahlkonstruktionen als auch solche, welche für die Mittelöffnung Stahl und für die Seitenöffnungen Stahlbeton vorsehen, dann Stahlbetonkonstruktionen mit schlaffer Bewehrung und Spannbetonkonstruktionen verschiedener Systeme eingereicht. Nach sorgfältiger Durchrechnung aller Entwürfe in statischer und wirtschaftlicher Hinsicht wurde dem Gemeinderat ein Entwurf der Bauunternehmung Ing. C. Auteried & Co. zur Annahme vorgeschlagen, der sich in wirtschaftlicher, statischer und architektonischer Hinsicht als der vorteilhafteste erwies. Diese Entscheidung war umso schwieriger, als eine ganze Reihe ausgezeichnete und ausführungswürdiger Konstruktionen vorlag.

Der genehmigte Entwurf sieht eine nach dem System Baur-Leonhardt in der Längsrichtung vorgespannte Stahlbetonkonstruktion vor, bestehend aus sechs Dreifeldbalken mit durchgehender oberer und unterer Platte, die über den Uferpfeilern rahmenartig bis zur Vorkaisfläche herabgezogen ist.

Das Wesen des Spannbetons

Da der Begriff des Spannbetons, dessen Anwendung seiner Wirtschaftlichkeit wegen auf der ganzen Welt rasch an Bedeutung gewinnt, in Österreich noch nicht Allgemeingut geworden ist, soll dessen Wesen kurz erläutert werden.

Ein Betonteil gilt als vorgespannt, wenn er durch Einleitung von Vorspannkräften in einen bestimmten und gewollten Spannungszustand versetzt ist. In einem vorgespannten Bauteil bleibt also, nach Abzug der aus allen übrigen Lastfällen entstehenden Spannungen

ein Spannungszustand übrig, der den durch die übrigen Lastfälle erzeugten Zugspannungen entgegenwirkt. Die Vorspannung wird den Spannungen, die aus ständiger Last, aus Verkehrslast, Temperatureinwirkung, Schwinden und Kriechen herrühren zu dem Zweck überlagert, um im Beton Zugspannungen ganz zu vermeiden oder doch soweit abzumindern, daß die zwar ungefährlichen aber für den Bestand eines Bauwerkes nachteiligen Haarrissbildungen vermieden werden. Dadurch wird es erst möglich, die hochfesten Stahl- und Betonarten voll auszunützen.

Es gibt zwei Hauptverfahren, die Vorspannung in Betonbauteilen herzustellen. Nach dem einen werden die Spannorgane in einem Spannbett gespannt und dann in Beton eingebettet. Nach dem Erhärten des Betons werden die Spanndrähte vom Spannbett gelöst, wobei die Zugkräfte im Stahl Druckspannungen im Beton hervorrufen, da der Beton am Stahl haftet. Dieses Verfahren findet vorwiegend bei der Fabrikation von Fertigteilen Anwendung.

Größere Bauteile, wie Brücken und Hochbauten werden unter Offenhaltung von Kanälen betoniert, in welchen die Spannorgane (Drähte, Litzen oder Rundstähle) haftfrei verlegt sind. Nach dem Erhärten des Betons werden die Stahleinlagen gespannt, wobei der Betonkörper den Pressen als Widerlager dient und die gewünschte Druckvorspannung erhält. Durch Ausfüllen der Spannstahlkanäle mit Zementbrei wird nach dessen Erhärten eine Haftverbindung zwischen Beton und Stahl erreicht, sodaß die Kraftübertragung vom Stahl auf Beton unter allen Umständen gewährleistet und der Rostschutz des Spanngliedes gesichert ist.

Zu dieser zweiten Ausführungsart zählt eine große Zahl von Vorspannverfahren, bei denen bald Drähte, bald verdrehte Drahtlitzen oder Rundstähle aus hochfesten Stählen als Spannorgane verwendet werden.

Das Verfahren Baur - Leonhardt

Beim Verfahren Baur - Leonhardt, das bei der neuen Schwedenbrücke angewendet wird, finden Litzen aus je 7 Drähten von 3 mm Dicke aus Stahl mit 180 kg pro Quadratmillimeter Bruchfestigkeit Anwendung, die in Bündeln von nahezu 300 Litzen in Blechschläuchen liegend, in der statisch erforderlichen Höhenlage durch die Haupt-

träger geführt werden. Diese Litzenbündel sind an einem Ende der Brücke in Ankerblöcken verankert und laufen am anderen Brückenende um Spannblöcke. Durch den Druck hydraulischer Pressen, welche zwischen Brückenende und den Spannblöcken angeordnet sind, werden letztere von der Brücke wegbewegt und die Litzenbündel gespannt. Die elastische Verlängerung der Drahtlitze beträgt hierbei bei der Schwedenbrücke rund 42 cm. Der Druck, der als Pressenreaktion auf die Brückenträger ausgeübt wird, erzeugt in diesen die gewünschte Vorspannung. Durch Auspressen der Hohlräume zwischen den Spannlitzen und dem Beton der Brückenträger mit Zementbrei wird der Verbund zwischen beiden hergestellt, der nach dem Entfernen der Spannpressen das Verbleiben der Vorspannung in der Tragkonstruktion gewährleistet.

Der Ausführungsentwurf für die Schwedenbrücke wurde von der Bauunternehmung Ing. C. Aueried & Co. unter weitgehender Mitarbeit der Patentinhaber Dr. Leonhardt und Bauing. Baur aus Stuttgart sowie des Professors an der Technischen Hochschule in Wien Dr. Karl Jäger verfaßt. Mit der architektonischen Gestaltung war Dipl. Arch. A. Hoch betraut.

Eine neue Dominante Wiens

Die neue Brücke schließt nun eine sehr empfindliche Lücke im Verkehrsnetz der Stadt. Sie entlastet die benachbarten Brücken und Straßenzüge und präsentiert sich zusammen mit den neuen Hochbauten und Straßenregulierungen der Umgebung und der gärtnerischen Ausgestaltung der Vorkais als eine neue Dominante der Stadt, auf die die Wiener stolz sein können. Es verbleibt nur noch der Aufbau der Salztorbrücke, für die zur Zeit nur ein Fußgängerprovisorium errichtet wurde sowie der Heiligenstädter- und der Stadionbrücke, für die Notbrücken aus Kriegsbrückentragwerken bestehen.

- . -

Die Eröffnung der neuen Schwedenbrücke wird, wie bereits mitgeteilt wurde, heute um 15 Uhr von Vizobürgermeister Honay vorgenommen. Den Bericht über die Eröffnungsfeier bringen wir in unserer Nachmittagsausgabe.

- - -

Schutz der Wasserleitungseinrichtungen gegen Frost
=====Einige gute Ratschläge der Wasserwerke

10. Dezember (RK) Wie alljährlich um diese Zeit erinnern die städtischen Wasserwerke die Wiener Bevölkerung daran, wie sehr die Wasserleitungen durch den Frost gefährdet sind und was zu ihrem Schutze zu machen ist.

Zur Verhinderung des Einfrierens der Wasserleitungseinrichtungen sind die Kelleröffnungen geschlossen zu halten und die freiliegenden Leitungsteile (Hauswechsel, Wasserzähler usw.) in geeigneter und ausreichender Weise vor Frost zu schützen. Dies geschieht durch Umhüllung der freiliegenden Wasserleitungsteile mit Stoffresten oder dergleichen. Wassermesser und Hauswechsel können auch in einem mit Sägespänen, Holzwolle oder ähnlichem Material ausgefüllten und mit einem leicht abnehmbaren Deckel versehenen Holzkasten untergebracht werden. Bei großer andauernder Kälte empfiehlt es sich, um ein Einfrieren der Stockwerksleitungen zu vermeiden, auch die Haustore und Gangfenster geschlossen zu halten und jene Leitungen, die der Frosteinwirkung ausgesetzt sind, während der Nachtzeit im Einvernehmen mit den Hausparteien abzusperren und zu entleeren, unter Umständen sogar tagsüber nur zeitweise in Betrieb zu nehmen und hierauf selbstverständlich wieder zu entleeren. Bei der Entleerung, bzw. Füllung der Leitungen ist die höchstgelegene Wasserentnahmestelle jedes Steigstranges so lange geöffnet zu halten, bis die Leitung vollständig entleert ist, bzw. bei Füllung bis Wasser aus dieser austritt, sodann aber wieder zu schließen.

Keinesfalls darf man zur Verhinderung von Frostschäden die Wasserleitungsauslässe, Auslaufhähne, Klosette usw. rinnen lassen, weil dadurch bekanntlich große Wassermengen ungenützt verlorengelassen.

Die gewissenhafte Befolgung der angeführten Hinweise gibt die beste Gewähr für das einwandfreie Funktionieren der Wasserleitungseinrichtungen auch bei strengstem Frost.

Wieder ein Stück Vernichtung beseitigt!

=====

Vizebürgermeister Honay eröffnete die Schwedenbrücke und die
neuen Stadtbahnstationen

10. Dezember (RK) Heute nachmittag wurden durch Vizebürgermeister Honay die von der Gemeinde Wien wiederaufgebaute Schwedenbrücke und die beiden neuen modernen Stadtbahnstationen auf dem Schwedenplatz eröffnet und zugleich ihrer Bestimmung übergeben. An der Eröffnungsfeier nahmen Vizebürgermeister Weinberger, die Stadträte Afritsch, Glaserer, Koci, Mandl, Dkfm. Nathschläger, Resch und Thaller, der Präsident des Wiener Stadtschulrates Nationalrat Dr. Zechner sowie mehrere Nationalräte, Bundesräte und Gemeinderäte, die Bezirksvorsteher mit den Mitgliedern der Bezirksvertretungen und Angehörige von mehr als 30 am Bau beschäftigten Firmen teil. Auf dem Schwedenplatz und am Brückenkopf des Leopoldstädter Ufers haben sich aus Anlaß der Brückeneröffnung viele tausende Wienerinnen und Wiener eingefunden.

Nach der Begrüßungsansprache des Bezirksvorstehers Dr. Friesinger, der im Namen der Bevölkerung der Inneren Stadt der Gemeinde Wien für die rasche Durchführung dieses schönen Bauwerkes dankte, sprach der Amtsführende Stadtrat für das Bauwesen Thaller. Er führte aus, daß von den 53 durch den Krieg im jetzigen Stadtgebiet gänzlich oder schwer beschädigten Brücken 44 bereits in definitiver Form von der Gemeinde Wien wieder aufgebaut wurden. Mit der Eröffnung der Schwedenbrücke sind 9 der 12 zerstörten Donaukanalbrücken wieder ganz hergestellt. Für die Heiligenstädter- und Stadionbrücke sind Provisorien vorhanden, die Salztorbrücke ist durch einen Notsteg ersetzt.

Zum ersten Mal in Österreich wurde beim Bau einer größeren Brücke die moderne und vor allem sehr wirtschaftliche Konstruktion aus vorgespanntem Stahlbeton angewendet. Die neue Schwedenbrücke ist 82 Meter lang und 27 Meter breit. Die Fahrbahnbreite beträgt 19 Meter, die Gehsteige sind je zwei Meter breit. Sie ist 4.730 Tonnen schwer und kann eine Nutzlast von 1.650 Tonnen tragen.

./.

Beim Bau wurden 67 Tonnen Spannstahl, 108 Tonnen Torstahl, 900 Tonnen Zement, 3.200 Kubikmeter Zuschlagstoffe und 4.200 Kubikmeter Stütz- und Schalholz verwendet. Unter den Gehwegen der Schwedenbrücke ist eine Lichtanlage angebracht, mit der die Sichtflächen bei besonderen Anlässen beleuchtet werden können. Die Baukosten samt den Straßenanschlüssen, Gleisanlagen und den Installationen betragen rund 13 Millionen Schilling. Rechnet man dazu noch die Kosten für die Stadtbahnanlagen und die beiden Stationsgebäude, erreichen die Baukosten die Summe von 18 Millionen Schilling.

Die Belastungsproben haben ergeben, daß alle Berechnungen der Brückenbauer gestimmt haben. Stadtrat Thaller benützte diese Gelegenheit, um allen, die am Werden dieses Bauwerkes beteiligt waren, seinen Dank zu sagen.

"Die neue Schwedenbrücke", sagte er, "spiegelt die geistige und wirtschaftliche Einstellung unserer Stadt zu den gewaltigen Wiederaufbauproblemen wieder, vor die sie sich nach dem tiefen Sturz gestellt sah. Die klare, allen überflüssigen Beiwerk bare Linienführung der Brücke, die weitestgehende Ausnützung der Baustoffe und ihre Anpassung an die gewaltig gestiegenen Verkehrserfordernisse, unterscheidet die Schwedenbrücke vorteilhaft vor ihrer Vorgängerin. Sie ist als Produkt einträchtiger Arbeit unserer Ingenieure, Architekten und Arbeiter und als Symbol des gemeinsamen starken Arbeitswillens unseres Volkes entstanden!"

Der Amtsführende Stadtrat für die Städtischen Unternehmungen Dkfm. Nathschläger gab dann die technischen Erläuterungen zum Bau der beiden Stadtbahnstationen sowie über den Anteil der Verkehrsbetriebe bei der Errichtung der Schwedenbrücke. Die beiden Stationen wurden an Stelle der abgetragenen secessionistischen Objekte errichtet und fügen sich harmonisch in das Bild des Kai-Viertels ein. Die neuen, etwa nur drei Meter hohen, modernen Aufnahmegebäude sind ganz aus Stahl und Glas hergestellt. Auch einige Geschäftslokale sowie öffentliche Telefonsprechzellen und Vorverkaufsstellen der Verkehrsbetriebe wurden untergebracht. Die unterhalb der Bahnsteigstiegen bestehenden und im Krieg völlig zerstörten Nebenräume wurden gleichfalls ./.
./.

abgetragen. An ihrer Stelle gibt es Schlafräume, sanitäre Anlagen sowie Räume für die Bediensteten und Lagerräume. Gegenüber ihrer Vorgängerinnen bieten die neuen Stadtbahnstationen mit verglasten Bahnsteigen und moderner Beleuchtung in jeder Hinsicht Vorteile. Sie sind ein weiterer Beitrag zur Modernisierung der Verkehrsverhältnisse in Wien. Stadtrat Dkfm. Nathschläger dankte im Namen der Städtischen Unternehmungen allen Technikern und Arbeitern für die Durchführung dieser Projekte.

Vizebürgermeister Honay erinnerte in seiner Festrede an die Apriltage des Jahres 1945, als an der Stelle der neuen Brücke die sinnlose Zerstörungswut tobte. Damals waren die Wiener Zeugen der letzten grauenhaften Taten der Kriegsfurie. Auch mit der Vernichtung der Schwedenbrücke hat der Wahnsinn des totalen Krieges ein Werk des Friedens zerstört.

Als im Jahre 1910 die damalige Brücke dem Verkehr übergeben wurde, erhielt sie die Bezeichnung "Ferdinandsbrücke". Sie war eine solide Stahlbrücke, kostete zwei Millionen Goldkronen und hätte ohne Zweifel noch viele Jahre ihrem Zweck gedient. Nach dem ersten Weltkrieg erhielt sie zum Zeichen des Dankes der Wiener für die Hilfe des schwedischen Volkes den Namen "Schwedenbrücke". Ähnlich wurde auch nach dem letzten Krieg aus demselben Anlaß die große städtische Siedlung in Favoriten nach dem schwedischen Ministerpräsidenten Per Albin Hansson benannt.

Am Tag der Eröffnung der neuen Schwedenbrücke müssen wir zu unserem Bedauern feststellen, sagte Vizebürgermeister Honay, daß trotz den mächtigen Anstrengungen aller Wiener Schichten ohne Unterschied noch nicht alle Folgen des Krieges beseitigt sind und daß es noch immer Schäden gibt, die das Antlitz unserer Stadt entstellen. Es wird noch Milliarden kosten, bis alle Zerstörungen aus dem Stadtbild verschwunden sind. Heute können wir mit Genugtuung sehen, erklärte er, daß wieder ein Stück Vernichtung beseitigt wurde. Mit der Eröffnung der Schwedenbrücke übergeben wir zugleich auch die beiden neu aufgebauten Stadtbahnstationen ihrer Bestimmung. So präsentiert sich das jüngste Werk der Gemeinde Wien als ein schöner Blickpunkt, der

nach der gärtnerischen Ausgestaltung am Vorkai eine neue Zierde unserer Stadt sein wird. Auch hier, wie überall wo bei uns Bauwerke entstehen, wird der beste Beweis dafür erbracht, daß die Steuergelder von der Stadtverwaltung sparsam und nutzbringend angewendet werden. So bauen wir auf, was ein blinder Kadavergehorsam einst in Wien zerstörte. Wir bauen besser und schöner. Und ist die Zerstörung der Brücken ein Sinnbild des Krieges, dann erblicken wir in jeder wiederaufgebauten Brücke das bleibende Symbol des Friedens!

Mit dem Durchschneiden des rot-weißen Bandes erklärte Vizebürgermeister Honay die Schwedenbrücke für eröffnet! Auf der Leopoldstädter Seite wurde er von der Bezirksvertretung des 2. Bezirkes mit dem Bezirksvorsteher an der Spitze erwartet. Bezirksvorsteher Hladej dankte der Stadtverwaltung für den Aufbau der Schwedenbrücke, mit der die Bevölkerung seines Bezirkes wieder eine gute Verbindung mit der Innere Stadt bekommen hat. Er übermittelte zugleich auch den Dank der Wirtschaftstreibenden in der Taborstraße, die während der Bauzeit mit Geduld und Verständnis Entbohrungen auf sich nahmen.

Im Anschluß an die Brückeneröffnung besichtigten die Ehrengäste die neuen Stationsgebäude der Stadtbahn.

- - -