

weite von 41 Meter, eine Fahrbahnbreite von 5 Meter und Gehwege von 1 Meter beziehungsweise 2 Meter Breite erhielt.

Von weiteren größeren Arbeiten ist ferner die im Jahre 1927 dem Verkehr übergebene Lechbrücke in Reutte, Tirol, zu erwähnen, deren Bau im Jahre 1925 in Angriff genommen wurde.

Ein gleiches Bauwerk ist die im Herbst 1927 dem Verkehr übergebene Brücke über den Zillerfluß bei Jenbach. Mit diesem Bau zugleich wurde auch eine durchgreifende Verbesserung der anschließenden Straßenstrecken vorgenommen, wobei zwei kleinere Objekte mit Eisenbetontragwerken zur Ausführung gelangten.

Im Zuge der Gasteiner und der Kärntner Bundesstraße in Salzburg übersetzen mehrere Holzbrücken die Salzach. Da die Regulierung des Flusses hier noch nicht abgeschlossen ist, gelangten als Ersatz nur sogenannte halbpermanente Objekte zur Ausführung.

In dem im Jahre 1923 abgeschlossenen Umbau der Floridsdorfer Brücke über die Donau in Wien (Abb. 1) wurde ferner ein Bauwerk vollendet, das dazu bestimmt ist, den Ruhm der österreichischen Ingenieurbaukunst und den der Leistungsfähigkeit der Industrie Österreichs weit über die Grenzen des Reiches hinauszutragen. Der Bau dieser Brücke erfolgte durch die Donauregulierungskommission, eine Körperschaft bestehend aus den Kurien: Bund, Land Niederösterreich und Gemeinde Wien.

Die Gesamtlänge des Bauwerkes beträgt 1.3 Kilometer. Es setzt sich zusammen aus einer stadtseitigen Rampe von 142 Meter Länge mit drei gewölbten Durchfahrten zu 5.1 Meter Lichtweite, einer 85.9 Meter langen Kaibrücke, welche die Geleise der Donauuferbahn und der Kaistraße zu übersetzen hat, bestehend aus acht Feldern von 4.1 bis 14.2 Meter Spannweite, einer 335.1 Meter langen Strombrücke mit vier Feldern zu 83.8 Meter, einer 426.1 Meter langen Inundationsbrücke mit zwölf Feldern von 35.5 Meter Entfernung der Pfeilermitten und einer 310 Meter langen Floridsdorfer Rampe.

Die Tragwerke der Brücke sind aus Flußeisen

und Stahl, wovon nicht weniger als 120.450 Tonnen notwendig waren. Für die Vernietung der Tragwerke waren mehr als 2.4 Millionen Nieten erforderlich. Die Pfeiler und Widerlager sind aus Beton und erhielten eine Verkleidung aus Granitquadern. Die Gründung der Inundationsbrückenpfeiler erfolgte aus Eisenbetoncaissons, die auf 4.6 Meter, jene



Floridsdorfer Brücke, Fahrbahn.

der Strombrückenpfeiler auf Eisencaisson, die bis 14 Meter Tiefe unter Nullwasser abgesenkt wurden.

Die Fahrbahn (Abb. 2) erhielt eine Gesamtbreite von 13.8 Meter; sie kann den gleichzeitigen Verkehr von zwei Reihen normalspuriger Straßenbahnzüge nebst drei Reihen Fuhrwerke bis zu 28.000 Kilogramm Gesamtgewicht übernehmen. Das Gewicht der vollbesetzten Straßenbahnwagen darf 30.000 Kilogramm erreichen. Die Breite der beiderseitigen Gehwege beträgt 5.1 Meter, beziehungsweise 3.5 Meter.

Der Bau dieser Brücke, die an die Stelle einer im Jahre 1874 dem Verkehr übergebenen Brücke mit Eisentragwerken zu stehen kam, erfolgte unter teilweiser Mitbenützung der alten Unterbauten nach einem neuartigen, hier zum erstenmal angewendeten Montierungsverfahren, das ohne Störung des Verkehrs und ohne Einbau von Provisorien vor sich ging.



Floridsdorfer Brücke. Gesamtansicht.