

ist die im Sommer 1927 eröffnete Brücke über den Ziller bei Jenbach.

An Uebersetzungen, wo die Regulierung der Flußläufe noch nicht abgeschlossen war, gelangten sogenannte halbpermanente Bauwerke zur Ausführung. Sie erhielten gemauerte Widerlager und als Tragwerke gewalzte Träger, die auf Holzjochen aufliegen. Zu diesen gehört die Spöckerbrücke bei Bischofshofen, die im Jahre 1927 dem Verkehr übergebene Aschauerbrücke bei Sulzau, die Tauglbrücke bei Golling, die Murbrücke bei St. Georgen in Steiermark, sowie die 110 Meter lange Draubrücke bei Draumauthen.

In dem von den Kurien Bund, Land Niederösterreich und Gemeinde Wien im Jahre 1923 abgeschlossenen Umbau der Floridsdorfer Brücke über die Donau in Wien wurde ferner ein Bauwerk vollendet, das die österreichische Ingenieurbaukunst und die Leistungsfähigkeit der österreichischen Industrie weit über die Grenzen des Reiches hinaustrug. Die Brücke besitzt eine Gesamtlänge von 1,3 Kilometer. Sie besteht aus einer stadtseitigen Rampe von 142 Meter Länge mit drei gewölbten Durchfahrten, einer 66 Meter langen Kaibrücke, einer 335 Meter langen Strombrücke mit vier Feldern zu 83,8 Meter, einer 426 Meter langen Inundationsbrücke mit zwölf Feldern von 35,5 Meter Entfernung der Pfeilermittel und einer 310 Meter langen linksseitigen Rampe. Zu den Tragwerken waren nicht weniger als 120.000 Tonnen Flußeisen und Stahl nebst 2,4 Millionen Niete erforderlich. Die Pfeiler und Widerlager sind aus Beton und erhielten eine Verkleidung aus Granit. Ihre Gründung erfolgte auf Eisenbeton- und Eisencaissons, die bis 14 Meter unter Nullwasser abgesenkt wurden. Die 13,8 Meter breite Fahrbahn ist gepflastert und kann den gleichzeitigen Verkehr zweier Reihen Straßenbahnzüge nebst drei Reihen Lastwagen bis zu 28.000 Kilogramm Höchstgewicht übernehmen. Die Gehwege sind je 5,1 Meter, bzw. 3,5 Meter breit. Der Bau dieser an Stelle einer im Jahre 1874 daselbst errichteten Eisenbrücke erfolgte unter teil-

weiser Benützung der alten Unterbauten, nach einem neuartigen, hier zum erstenmal angewendeten Montierungsverfahren, das ohne Unterbrechung des Verkehrs und ohne Einbau von Provisorien vor sich ging.

Im ganzen wurden seitens der Bundesverwaltung in dieser Zeit

120	Meter	Brücken	mit	eisernen	Tragwerken,	
650	"	"	"	Eisenbeton	tragwerken,	
310	"	"	"	Beton	tragwerken,	
105	"	Holzbrücken,				
260	"	"		mit	eisernen	Fahrbahnträgern,

somit insgesamt also 1445 Meter neue Brücken dem Verkehr übergeben, wobei der größere Teil derselben nach dem Jahre 1922 errichtet wurde. Gegenwärtig befinden sich sechs weitere Brücken im Bau, die noch im Laufe dieses Jahres der Benützung übergeben werden sollen. Zu diesen gehört die 162 Meter lange Brücke über den Traunfluß bei Ebelsberg, deren Tragwerke aus Eisenbeton und Eisen hergestellt werden und sie soll den Verkehr der elektrischen Kleinbahn Linz-St. Florian vermitteln. Weiters die Taxachbrücke über die Salzach bei Lend, deren Haupttragwerke als Eisenbetonbogen mit Zugband ausgebildet sind, die Betonbogenbrücke über den Leitha-Hochwasserkanal bei Bruckneudorf, die Brücke über die Kitzbüheler Ache in St. Johann in Tirol und die Brücke über den Frutzbach in Vorarlberg.

Im laufenden Jahr sollen noch weitere 415 Meter Brücken mit Tragwerken aus Beton und Eisenbeton zur Ausführung gelangen. Das heurige Budget der Bundesverwaltung weist für Straßenbrücken allein einen Betrag von 2,5 Millionen Schilling auf und soll im nächsten Jahr noch erhöht werden.

Neben den Arbeiten der Bundesverwaltung dürfen aber die Leistungen der Länder und der Gemeinden auf diesem Gebiet auch nicht übersehen werden. Diese werden daher bei den Darstellungen der Länder und der Bundeshauptstadt Wien gesondert besprochen.

## DER ÖSTERREICHISCHE AUTOMOBIL-CLUB UND DER WIEDERAUFBAU DES AUTOMOBILISMUS IN ÖSTERREICH

Von Präsident Dr. Friedrich (Baron) Haymerle.

Die Stellen, welche in den ersten Jahren nach dem Kriege dazu berufen erschienen, den Wiederaufbau des heimischen Kraftfahrwesens anzubahnen, waren vor keine leichte Aufgabe gestellt. Die trostlose Lage unseres Landes hatte auf fast allen Wirtschaftsgebieten Verhältnisse geschaffen, die jeder gedeihlichen Arbeit ungeahnte Hemmnisse entgegenstellten. Die schwere Depression der österreichischen Automobilindustrie, die – ihres ausländischen Absatzgebietes beraubt – in härtestem Ringen um ihre Existenz kämpfte, die fast vollständige Unterbindung des Automobilreisendenverkehrs im Verein mit dem desolaten Zustand unseres Straßennetzes schienen vorerst jede Hoffnung auf ein

Wiederaufleben automobilistischen Wirkens zunichte zu machen.

Auch der Oesterreichische Automobil-Club war in seiner statutarischen, auf die Förderung des heimischen Automobilismus zielenden Tätigkeit vollständig lahmgelegt. Die Fäden, welche den Klub mit den führenden Automobil-Klubs des Auslandes verbanden, waren zerrissen und deren Wiederanknüpfung stellten sich anfangs die größten Schwierigkeiten entgegen.

Die im Jahre 1921 erfolgte Wiederaufnahme des Oesterreichischen Automobil-Club in die Association Internationale des Automobile-Clubs Reconus kann als Wendepunkt in der Geschichte des österreichischen