

Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, NEUES RATHAUS, 1. STOCK, TÜR 8a - TELEPHON: B 40-500 KL. 838, 837 U. 013

FÜR DEN INHALT VERANTWÖRTLICH: WILHELM ADAMETZ

Samstag, 5. September 1953

Blatt 1448

Der 9er-Wagen fährt länger

=====

5. September (RK) Dank der fortschreitenden Normalisierung der Verhältnisse bei den Wiener Verkehrsbetrieben wird ab Montag, den 7. September, der Betriebsschluß der Linie 9 geändert. Der letzte Zug verkehrt von Gersthof zum Neubaugürtel um 22.30 Uhr, bisher 19.45 Uhr, und vom Neubaugürtel nach Gersthof um 23.00 Uhr, bisher 20.11 Uhr. Mit dieser Betriebsverlängerung wird einem langgehegtem Wunsch weiter Bevölkerungskreise wie auch des den Westbahnhof benützenden Reisepublikums entsprochen.

"Von jedem etwas" für die Alten

=====

5. September (RK) Das Altersheim der Stadt Wien-Baumgarten konnte erst vor kurzem den Zirkus Apollo in der Anstalt begrüßen. Nächste Woche, Dienstag, findet dank der Initiative der rührigen Leitung des Heimes wieder eine Veranstaltung für die alten Leute statt, die unter der Devise "Von jedem etwas" steht. Für das Programm, das im Garten des Altersheimes um 15 Uhr beginnt, haben sich prominente Künstler in uneigennützigter Weise zur Verfügung gestellt, so u.a. Emmerich Arleth, Rudolf Carl und Paul Beck, der die Conference übernommen hat. Die musikalischen Genüsse steuert ein preisgekröntes Jugendmandolinenorchester aus Dortmund bei.

Die letzten Dienstag-Konzerte
=====

5. September (RK) Die beiden letzten Freikonzerte dieser Saison am Dienstag, finden am 8. September, um 17.30 Uhr statt. Im 10. Bezirk auf dem Beumannplatz spielt die Musikkapelle der Feuerwehr der Stadt Wien, im 21. Bezirk, Wasserpark, die Polizeimusik Wien.

Ringverkehr am Sonntag
=====

5. September (RK) Anlässlich der Schaustellung der Festwagen nach dem Festzug des Österreichischen Gewerkschaftsbundes auf dem Ring wird morgen Sonntag, den 6. September, ab 15 Uhr der gesamte Straßenbahnverkehr von der Ringstraße im Streckenteil zwischen Schwarzenbergplatz und Schottentor und ab 19 Uhr zwischen Eschenbachgasse und Schottentor bis Betriebsschluß auf die Lastenstraße umgeleitet.

Dänische Polizeibeamte im Wiener Rathaus
=====Polizei ist Freund und Helfer des gesamten Volkes

5. September (RK) Die derzeit in Wien weilende Delegation dänischer Polizeibeamter wurde heute vormittag im Steinernen Saal des Wiener Rathauses von Bürgermeister Jonas in Anwesenheit von Vizebürgermeister Honay, Vizebürgermeister Weinberger, der Stadträte Afritsch und Sigmund sowie Bundesrat Riemer empfangen. Polizeipräsident Holaubek stellte die 26 Polizeibeamten vor, die sich bereits seit drei Tagen in Wien aufhalten.

Bürgermeister Jonas unterstrich die Bedeutung dieses Besuches. Früher einmal hatte die Polizei andere Aufgaben als jetzt. Sie hatte der herrschenden Klasse zu dienen. In der modernen Demokratie ist die Polizei Freund und Helfer des gesamten Volkes. Auch in Wien und in ganz Österreich schreitet die Polizei auf diesem modernen Wege fort. Die Polizeibeamten

5. Sept. 1953

"Rathaus-Korrespondenz"

Blatt 1450

haben sich die Aufgabe gesetzt, allen ihren Mitbürgern zu raten und zu helfen. Zwischen der Polizei und der Wiener Stadtverwaltung besteht die beste Zusammenarbeit. Die Gemeinde Wien bemüht sich im Einvernehmen mit der Polizei dringende Angelegenheiten in Ordnung zu bringen, wie zum Beispiel die Lösung von Verkehrsschwierigkeiten. Durch die Unterlassungssünden der letzten Jahrzehnte müssen jetzt im beschleunigten Tempo viele technische Verkehrsverbesserungen durchgeführt werden, wie der Umbau von Straßen und stark frequentierter Kreuzungen sowie auch die Verbesserung der Straßenverhältnisse in hygienischer Hinsicht. Die Arbeiten, die auf diesem Gebiet jetzt in wenigen Jahren durchgeführt wurden, sind umfangreicher als die der vergangenen Jahrzehnte zusammen. Allerdings sind für derartige Modernisierungen und Verkehrsverbesserungen große Geldmittel erforderlich.

Bürgermeister Jonas gab sodann einen Überblick auf die Leistungen der Wiener Stadtverwaltung seit 1945 und betonte, daß diese nur verwirklicht werden konnten durch die Arbeitswilligkeit der gesamten Wiener Bevölkerung, die alles daran setzt, um aus den Kriegsfolgen herauszukommen und das Leben wieder normal zu gestalten. Gleichzeitig bemühe sich die Stadtverwaltung um die Sicherung der sozialen Existenz ihrer Bewohner. Der soziale Fortschritt gehe parallel mit dem materiellen Wiederaufbau.

Im Namen der dänischen Polizeibeamten dankte der Reiseleiter, Polizeireferendar Langkilde, für den freundlichen Empfang im Wiener Rathaus. Auch er bezeichnete die Zusammenarbeit zwischen der Wiener Polizei und der Wiener Bevölkerung als ausgezeichnet, wie dies auch in Kopenhagen der Fall ist. Voraussetzung für eine gute demokratische Polizei ist, daß die Polizei aus allen Kreisen der Bevölkerung kommt.

Die dänischen Polizeibeamten werden bis 11. September in Wien bleiben und alles das kennenlernen, was sie auf ihren Fachgebieten interessiert. Selbstverständlich sind auch Führungen und Rundfahrten vorgesehen, bei welchen die Gäste Gelegenheit haben werden, die neuen Schöpfungen der Wiener Gemeindeverwaltung zu studieren. Nach ihrem Wiener Aufenthalt begeben sich die Dänen noch auf zwei Tage nach Salzburg.

"Die Ungargasse" wieder geöffnet
=====

5. September (RK) Die Sonderausstellung des Landstraßer Heimatmuseums "Die Ungargasse - Häuser und Menschen" ist vom 13. September bis einschließlich 25. Oktober jeden Sonntag von 9 bis 12 Uhr, 3., Rochusgasse 16, geöffnet. Eintritt frei.

Gelungene Belastungsprobe auf der Marienbrücke
=====

5. September (RK) Die heute vormittag unter Leitung von Senatsrat Dipl.Ing. Mermon durchgeführte Belastungsprobe auf der Marienbrücke verlief zur vollen Zufriedenheit der Fachleute. An den komplizierten Messungsarbeiten beteiligten sich außer den Ingenieuren der Baufirma auch Prof.Dr. Jäger von der Technischen Hochschule Wien, der auch den Entwurf und die Berechnungen zu diesem bedeutenden Brückenbau ausgearbeitet hatte.

Bei der Auffahrt von 35 Lastkraftwagen, die in fünf Reihen zuerst in der Mittelöffnung Aufstellung nahmen, hat sich die Mitte des Brückenbogens unter einer Gesamtlast von 460 Tonnen wie vorgesehen um 12 mm gesenkt. Durch Eigenlast hat sich die 4.600 Tonnen schwere Marienbrücke bereits im Laufe der Bauzeit um 23 mm gesenkt, was gleichfalls den Vorberechnungen entspricht.

Die Fahrbahn der neuen Brücke samt Geleiseanlage ist bereits fertiggestellt. Die Zeit bis zur Eröffnung der neuen Stahlbetonbrücke wird nun zum Abtragen des Lehrgerüsts, der Herstellung der Gehsteige und für die noch ausstehenden Steinmetzarbeiten ausgenützt.

In sechs Wochen:

Der erste Großraumzug auf der Linie 46
=====

Zehn Fragen an die Wiener

5. September (RK) Heute vormittag wurde auf dem Messengelände im Prater der erste Großraumzug der Verkehrsbetriebe, den die Simmeringer Graz Pauker A.G. gebaut hat, der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Vertreter der Presse erhielten dabei Gelegenheit, den Wagen zu besichtigen und die technischen Einzelheiten kennenzulernen.

An der Besichtigung nahmen Stadtrat Dkfm. Nathschläger, Generaldirektor Frankowski und Dipl.Ing. Grohs teil. Wie Direktor Dipl.Ing. Trimmel von der Simmeringer Waggonfabrik mitteilte, wird das Wiener Publikum Gelegenheit haben, während der Messe seine Meinung zu den neuen Großraumzug abzugeben. Zehn Fragen sind auf einem der so beliebten Fragebogen zusammengefaßt. Da der Wagen, der erste seiner Art in Österreich, sozusagen ein Probestück darstellt, will man aus der Reaktion des Publikums lernen und danach noch Änderungen durchführen. Nach Abschluß der Probefahrten ist damit zu rechnen, daß der erste Großraumzug in ungefähr sechs Wochen bereits auf der Linie 46 verkehren wird. Bis Ende 1954 hoffen die Verkehrsbetriebe die Linie 46 ausschließlich auf Großraumzüge umstellen zu können. Damit haben die Verkehrsbetriebe, wie Stadtrat Dkfm. Nathschläger betonte, endlich den Anschluß an die Verkehrsverhältnisse in den westeuropäischen Großstädten gefunden. Mit dem neuen Großraumzug besitzt Wien im übrigen das modernste Fahrzeug dieser Art.

Stadtrat Dkfm. Nathschläger erinnerte bei dieser Gelegenheit an die schweren Rückschläge die die Verkehrsbetriebe durch den Krieg erlitten haben. Allein 587 Trieb- und Beiwagen waren bei Kriegsende völlig zerstört. Von den vielen beschädigten Wagen konnte eine große Zahl nicht mehr aufgebaut werden. Der Wagenpark der Verkehrsbetriebe ist gegenwärtig auch stark überaltert. Von den Triebwagen sind 80 Prozent älter als 25 Jahre, 70 älter als 30 Jahre und 50 Prozent sogar älter

5. Sept. 1953

"Rathaus-Korrespondenz"

Blatt 1453

als 40 Jahre. Bei den Beiwagen ist es noch ärger. 80 Prozent sind älter als 25 Jahre, 60 Prozent älter als 30, 50 Prozent älter als 40 und 20 Prozent sogar älter als 50 Jahre. Die durchschnittliche Lebensdauer beträgt dem gegenüber 25 Jahre. Im Vergleich zum Jahre 1937 fehlen heute noch immer ungefähr 650 Wagen. Damals umfaßte der Wagenpark 2.839 betriebstaugliche Wagen, davon 1.229 Triebwagen, heute sind es nur 2.197, davon 946 Triebwagen. Während 1937 die Reserve 23 Prozent des Wagenparks betrug, ist Ende 1952 die Wagenreserve auf nur 3 Prozent zusammengeschmolzen.

Vor zwei Jahren hat man sich daher entschlossen, Studienreisen zu unternehmen, um die Verkehrsverhältnisse in anderen Städten kennen zu lernen. Dabei hat sich überall der Großraumwagen als die beste Lösung erwiesen. Aus diesem Grund haben sich auch die Wiener Verkehrsbetriebe entschlossen, Großraumwagen zu bauen. Ihre Vorteile liegen in der Erhöhung der Umlaufgeschwindigkeit und in der rationellen Betriebsweise durch den sitzenden Schaffner. Dadurch wird es auch unmöglich sein "schwarz" zu fahren. Dies mag unpopulär klingen; wenn man aber bedenkt, daß aus den Einnahmeentgang durch Schwarzfahrer jährlich mehrere Großraumzüge gebaut werden könnten, wird es verständlich, wenn sich die Verkehrsbetriebe mit allen Mitteln gegen die Schwarzfahrer wehren. Stadtrat Dkfm. Nathschläger betonte, man werde in den nächsten Jahren etwa 200 Großraumzüge brauchen um den Straßenbahnverkehr in Wien wieder auf volle Höhe zu bringen.

Bei dem auf dem Messegelände ausgestellten Wagenzug gibt es eine Menge Neuerungen und Verbesserungen zu sehen. Der Triebwagen allein faßt bequem 95 Personen, der Beiwagen 100 Personen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 Stundenkilometer, die Motorleistung 200 Kilowatt, während die stärksten Wagen bisher nur 120 Kilowatt leisteten. Diese große Kraftreserve ermöglicht eine raschere Beschleunigung des Zuges, die sich besonders bei Kreuzungen günstig auf den allgemeinen Straßenverkehr auswirken wird. Die Sitze im Wageninnern sind durchwegs in der Fahrtrichtung angeordnet. Sie bestehen aus neuartigen Durofolplatten, die den Körperformen angepaßt sind. Auf der rechten Seite befindet sich nur eine Sitzreihe, auf

der linken sind zwei Sitze nebeneinander angebracht. Der äußere Sitz ist etwas zurückgesetzt und kann außerdem hochgeklappt werden, sodaß eine "Wuzelei" beim Platznehmen vermieden wird. Der bei der hinteren Plattform sitzende Schaffner ruft die Stationen über eine Lautsprecheranlage aus. Die Lüftung des Wagens ist einwandfrei. Außerdem können alle Fenster herabgelassen werden. Die Türen spielen "alle Stückln". Fährt der Wagen in die Station ein, wird die hintere Tür vom Schaffner geöffnet und geschlossen. Die Ausstiegstüren entriegelt der Fahrer. Sie öffnen sich jedoch erst, wenn man auf das Trittbrett im Wageninnern steigt. Hat man den Wagen verlassen, schließen sich die Türen hinter dem Aussteigenden automatisch. Ein Einsteigen bei diesen Türen ist daher unmöglich gemacht. Erfreulich für alte Leute ist es, daß die Trittbretter verhältnismäßig niedrig angeordnet sind. Wer aussteigen will drückt, noch bevor der Wagen in die Station einfährt, auf einen Knopf; dadurch wird der Fahrer akustisch von dem Wunsch des Fahrgastes verständigt. Er gibt ein Rücksignal, und bei dem Klingelknopf leuchtet eine Schrift auf "wir halten". Will niemand aussteigen und steht auch niemand bei der Haltestelle, kann der Zug ohne die Geschwindigkeit vorzumindein zu müssen, weiterfahren. Ganz neuartig ist auch der Fahrersitz. Man vermißt den bisher üblichen Schaltkasten. Zur linken Hand des Fahrers befindet sich der Fahrschalter, ähnlich dem Steuerknüppel eines Flugzeuges. Wird er nach vorn gedrückt, beschleunigt sich die Geschwindigkeit, wird der Knüppel zurückgezogen, bremst der Wagen. Zur rechten Hand hat der Fahrer ein Tachometer, auf dem er seine Geschwindigkeit ständig kontrollieren kann. Außerdem ist in diesem Instrument eine besonders raffinierte Vorrichtung eingebaut. Sie zeigt an, was jeweils auf den letzten 500 Metern geschehen ist. Eine Einrichtung durch die es nun bei Unfällen möglich ist, einwandfrei festzustellen, wie sich der Fahrer verhalten hat. Eine Fahrzeitkontrolluhr gestattet dem Fahrer ferner, jederzeit festzustellen, ob er die Fahrzeit eingehalten hat, ob er Verspätung aufweist oder zu früh daran ist. Auch mit Bremsen ist der Wagen reichlich ausgestattet. Neben der Kurzschlußbremse verfügt er über eine Druckluftbremse

5. Sept. 1953

"Rathaus-Korrespondenz"

Blatt 1455

und schließlich über eine Schienenbremse und Sandstreuer, auf die Handbremse nicht zu vergessen.

Trotz all diesen technischen Raffinessen ist der Wagen leicht zu **bedienen**. Er bietet darüber hinaus für Fahrer und Fahrgäste ein Maximum an Sicherheit. Die Wiener Verkehrsbe-triebe können jedenfalls stolz auf ihren Großraumzug sein, der auch rein äußerlich durch seine klare und elegante Linien-führung besticht.