



# RATHAUS- NACHRICHTEN

AUS DER VERWALTUNG DER STADT WIEN / BEILAGE DES NSG. WIEN

HERAUSGEGEBEN VOM GAUPRESSEAMT IN VERBINDUNG MIT DEM BÜRGERMEISTERAMT-NACHRICHTENSTELLE D STADT WIEN  
VERANTWORTLICH FÜR DEN GESAMTINHALT: GAUAMTSLEITER HELMUTH PETERSEN  
VERANTWÖRTLICHER SCHRIFTLICHER LEITER: HANS MUCKE, W. WIEN, RATHAUS, RUE A 28-500, KLAPPEN 002 263 069.  
Für den Inhalt verantwortlich: Adolf Reichert

Folge 28

Wien, 6. Februar 1942.

## Der Beitrag Italiens zur Entstehung des modernen europäischen Staatensystems

Über dieses wichtige Thema wird Dr. Friedrich Beck vom Deutschen Historischen Institut in Rom, am Montag, den 16. Februar 1942, um 19 Uhr 30, im Kleinen Festsaal des Wiener Rathauses auf Einladung der Deutsch-Italienischen Gesellschaft - Zweigstelle Wien einen freizugänglichen Vortrag halten.

Der Vortragende, der umfassende Archivstudien in Mittel- und Westeuropa durchgeführt und ausgedehnte Archivreisen in Deutschland unternommen hat, gilt als besonderer Fachmann auf diesem Gebiete. Im Jahre 1933 wurde er an das Deutsche Historische Institut in Rom berufen. Im Auftrag des Deutschen Historischen Institutes in Rom ist Dr. Bock auch Herausgeber der Institutszeitschrift "Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken". Seine Veröffentlichungen über den politischen Prozeß im 14. Jahrhundert als Vorarbeiten zu einer Untersuchung über die europäische Politik nach dem Sturz des alten Kaisertums erwiesen Dr. Bock als genauen Kenner dieser geschichtlichen Zusammenhänge.

## Helene Odilons Grab in der Obhut der Stadt Wien

Der Leiter des Kulturamtes der Stadt Wien Stadtrat Blaschke hat verfügt, daß die Ruhestätte der Wiener Schauspielerin Helene Odilon auf dem Wiener Zentralfriedhof in die Obhut der Stadt Wien übernommen wird. Helene Odilon zählte einst zu den bedeutendsten Wiener Bühnenkünstlerinnen und hat sich um das Kulturleben der Stadt Wien große Verdienste erworben.



Wien, 5. Februar 1942

Unterlagen zur Erörterung der Verkehrsverhältnisse auf der Straßen-  
bahn in der Wiener Tagespresse

Die Direktion der Straßenbahnen ist sich selbstverständlich bewußt, daß der derzeitige Verkehr alle möglichen Wünsche offen läßt, die Fahrgäste mögen aber bedenken, daß die gegebenen an sich gewiß bedauerlichen Beschränkungen in vieler Hinsicht nicht geändert werden können.

Im Friedensjahr 1928 hatte die Straßenbahn die stärkste Frequenz. Die heutige Frequenz ist wieder so hoch geworden und erhöht sich von Tag zu Tag weiter. Die Zahl der Gefolgschaftsmitglieder hat sich infolge der Einrückungen stark verringert. Das Personal besteht derzeit naturgemäß vor allem aus den älteren, weniger leistungsfähigen Jahrgängen, die Schaffner sind zum großen Teil durch Schaffnerinnen ersetzt. Die Verringerung des Personalstandes wird zum Teil dadurch ausgeglichen, daß die Fahrzeiten verkürzt, die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit also wesentlich gesteigert wird. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit ist von 13'8 km auf 14'7 km je Stunde gestiegen, was allerdings auf Kosten einer stärkeren Abnutzung des Wagenparks geschieht. Bei der wesentlich gestiegenen Frequenz muß das vorhandene Personal daher nicht nur den Dienst für die Eingerückten versehen, sondern innerhalb seiner Dienststunden - die sich an sich auch vermehrt haben - infolge der erhöhten Reisegeschwindigkeit mehr Fahrten leisten.

Die durchschnittliche Arbeitszeit im normalen Dienst von 8 Stunden 53 Minuten wird durch Einzelfahrten und zusätzliche Leistungen noch erhöht. Das Personal muß auch an freien Tagen Dienst leisten. Urlaube werden nur in besonderen Fällen, bei Todesfällen, gewährt, so daß sich die durchschnittliche Beanspruchung auf 9 Stunden 42 Minuten steigert, ja in einzelnen Fällen über 10 bis 11 Stunden hinaus reicht. Das Personal muß derzeit fast täglich bis zu drei gekoppelte Touren durchführen, also bis zu je 160 Minuten ununterbrochen am Wagen stehen.

Als besondere Erschwernisse der Dienstleistung darf nicht übersehen werden, daß die Fahrgäste wegen der stärkeren und unbequemerer Frequenz sehr oft ungeduldig sind und daß eine mehrstündige ununterbrochene Dienstzeit, vor allem bei Frostwetter, eine besonders hohe Beanspruchung des Personals mit sich bringt. Seit der letzten Zeit



kann allerdings durch die kostenlose Ausgabe einer warmen Suppe (manchmal mit Wurstbeilage) vor- und nachmittags eine Erleichterung gewährt werden. Die zu normalen Zeiten üblichen Kälteerleichterungen sind jetzt aber nicht möglich.

Besonders hoch ist die Dienstleistung der Frauen einzuschätzen, die ja in den meisten Fällen überdies ihre Wirtschaft zu führen und Kinder zu versorgen haben.

Eine Besserung der Verkehrsverhältnisse hängt weniger von der Jahreszeit oder der jeweiligen Kohlenversorgung, sondern vor allem davon ab, wie weit der derzeitige Personalstand aufrecht erhalten beziehungsweise vergrößert werden kann. Zur Verstärkung des Personalstandes sind Maßnahmen im Zuge - Heranziehung von Angestellten aus der übrigen Gemeindeverwaltung, vorübergehende Einstellung von Oberschülern - deren Ergebnis aber erst abzuwarten ist.

Zur Erleichterung des Dienstes des weiblichen Fahrpersonales sollen besondere Frauen- und Männerturnusse eingeführt werden.

Das Publikum wird dringend ersucht, mehr Verständnis als bisher für die Sachlage darzutun.

Wünsche um eine Verbesserung des Verkehrs (auch auf einzelnen Linien), die an die Direktion vielfach herangetragen werden, werden stets sorgfältig überlegt. Ihre Erfüllung scheidet aber in der Regel an den gegebenen Verhältnissen und vor allem daran, daß jeder im Betrieb befindliche Wagen voll ausgenützt werden muß. Daraus ist es auch zu erklären, daß der Verkehr auf langen Strecken zum Teil ein Umsteigen auf Wagen derselben Nummer erfordert, da es nicht angängig wäre, bei einer unzulänglichen Frequenz durch die Fahrgäste alle Züge bis zur Endstation zu führen.

Auch begreifliche Wünsche können also nicht erfüllt werden.

Die oft bemängelte Tatsache, daß die Züge bei Umsteiggelegenheit nicht immer abwarten, bis auch der letzte in Sicht befindliche Fahrgast an den Zug herangekommen und in den Zug eingestiegen ist, kann derzeit nicht aus der Welt geschafft werden, weil die Fahrer im Interesse des regelmäßigen Verkehrs gezwungen sind, den Fahrplan unbedingt einzuhalten. Andernfalls ergäbe sich aus Verspätungen wieder das ja ebenfalls bemängelte sogenannte "Geleitzugsystem" das "Hintereinanderfahren von Wagen derselben Nummer.

Von der angeregten Möglichkeit, die vordere Wagentür zu öffnen und es den Kurzfahrern zu ermöglichen, in den sonst durch die Kette abgegrenzten Teil des Wageninneren einzutreten, kann gerade während des Frostwetters kein Gebrauch gemacht werden. Der Dunst aus dem Wageninneren würde die Fensterscheiben auf der vorderen Plattform zum



Anlaufen bringen und damit die Sicht für den Fahrer gefährden, weil die Wagen keine Fensterwischer haben.

Die Anregung, ein Einsteigen auf der hinteren Plattform und ein Aussteigen auf der vorderen Plattform anzuordnen, ist zum Teil wegen der Kurzstreckenfahrer der vorderen Plattform sowie auch wegen der Kurzfahrer im Inneren aller Wagen nicht durchführbar, da sich die kurzreisenden Fahrgäste gerade bei einer Überfüllung nicht durch den ganzen Wagen durchdrängen könnten. Die Erfahrungen, die andere Städte mit besonderen für einen solchen Fahrgastfluß gebauten Wagen gemacht haben, beweisen, daß sich die Zweckmäßigkeit einer solchen Einteilung gerade bei Überfüllungen in das Gegenteil verwandelt.

Die Doppelhaltestellen, die sich im Reich durchaus bewährt haben, haben sich in Wien bisher noch nicht eingelebt. Das fahrende Publikum wird daher dringend ersucht, sich bei den Doppelhaltestellen in der durch die Sachlage gebotenen Art richtig zu verhalten.

Die Straßenbahndirektion appelliert dringend an das fahrende Publikum, sich nicht so sehr in die ersten Wagen zu drängen, sondern auch die Beiwagen zu benutzen, und auch nicht um jeden Preis in den ersten anfahrenden Zug einsteigen zu wollen, wenn wie in vielen Fällen ein zweiter und ein dritter Zug derselben Nummer ohnehin im Anfahren ist.

Die Verkehrsintervalle sind in Wien noch immer wesentlich kürzer als in anderen Großstädten des Reiches. Aus einer unverständigen Haltung des Publikums müßte sich eine wesentliche Verschlechterung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit ergeben, da Wien wegen der Vernachlässigung des Wagenparks aus der Zeit vor dem Umbruch fast ausschließlich Wagen mit Serienmotoren älterer Type besitzt, deren Fahrgeschwindigkeit sich destomehr verlangsamt, je stärker der Wagen besetzt ist.

Die Unfälle durch Auf- und Abspringen ergeben sich fast nur bei den unbedachtsamen jüngeren und solchen Fahrgästen höheren Alters, die ihre Kräfte überschätzen. Es ist bezeichnend, daß kranke oder bresthafte Fahrgäste, die mit der gebotenen Vorsicht auf- und absteigen, auf der Straßenbahn bisher nicht zu Schaden gekommen sind.

Ein Rauchverbot für den ersten Beiwagen, das angeregt wird, um den allgemeinen Ansturm auf den Triebwagen hintanzuhalten, wäre nicht ohne weiteres angängig, da es gerade jetzt viele Arbeiter und Angestellte gibt, denen das Rauchen im Dienst untersagt ist und denen daher eben die Straßenbahnfahrt eine Möglichkeit zum Rauchen gewährt.

Berechtigte Beschwerden über ein ungehöriges Verhalten von Fahrern und Schaffnern, wie zum Beispiel auch über das undeutliche Ausrufen der Haltestellen, werden von der Direktion mit der gebotenen Strenge geahndet.