

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber u. verantw. Redakteur:
Karl H o n a y

Wien, am Dienstag, den 26. Februar 1924.

Der elektrische Stadtbahnbetrieb. Im Stadtsenat berichtete heute Direktor Ingenieur Spängler über den gegenwärtigen Stand der Arbeiten für die Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn. Die Elektrifizierung der Stadtbahn erfolgt in zwei Zeiträumen. Zunächst werden die derzeit nicht im Dampfbetrieb stehenden Strecken: Michelbeuern-Heiligenstadt-Donaukanallinie und Wientallinie bis Meidling-Hauptstrasse elektrifiziert. Auf dem übrigen Netz der Stadtbahn, nämlich Michelbeuern-Meidling-Hauptstrasse-Hütteldorf wird der Dampfbetrieb am 10. September eingestellt und dann sofort mit der Elektrifizierung begonnen. Die Einzelprojekte für die teilweise neuen, teilweise umgeänderten Bahnhofsanlagen in Heiligenstadt, Brigittabrücke und Hauptzollamt sind fertig und ist die Baubewilligung demnächst zu erwarten. In Heiligenstadt wird eine doppelte Gleisschleife gebaut, die durch vierteilige Perronsperre mit dem über vier Lokalbahngeleise reichenden Querperron der Franz-Josefsbahn verbunden ist und eine rasche Abbeförderung auch bei starkem Andrang ermöglicht. Der neue Bahnhof der Stadtbahn ist aber auch von der Strasse unter Benützung eines neu zu erbauenden Tunnels zu erreichen, so dass die nur die Stadtbahn benützenden Fahrgäste überhaupt nicht auf den Perron der Franz-Josefsbahn kommen. Innerhalb der Schleife wird eine Wagenhalle für 111 Wagen und ein Verwaltungsgebäude mit den nötigen Betriebs- und Aufenthaltsräumen für die Zugmannschaft gebaut. Die Haltestelle Brigittabrücke der Stadtbahn besitzt gegenwärtig einen Inselperron zwischen den Gleisen, der bei der vorgesehenen Verwendung der Strassenbahnwagen nicht entspricht, so dass diese Station auf Seitenperrons umgeändert werden muss, was verhältnismässig einfach durchführbar ist. Im Bahnhof Hauptzollamt wird der dort bestehende Uebergangssteg, der die Gleisanlagen der Verbindungsbahn und der Stadtbahn überbrückt und zum Aufnahmegebäude führt, auf eine Länge über die beiden Stadtbahngleise verbreitert und mit besonderen Perronsperren ausgerüstet. Die jetzt nicht in Betrieb stehenden Gleisanlagen wurden auf ihre Verwendbarkeit für neue Strassenbahnzüge durch eine unter Teilnahme der Eisenbahnbehörden durchgeführte Probefahrt mit einem von einer Dampflokomotive gezogenen Strassenbahnzug, ausgerüstet mit besonderen für den Uebergang der Wagen geeigneten Radreifen, erprobt, wobei sich herausstellte, dass solche Züge mit einer Geschwindigkeit bis zu 45 Kilometer, also über das vorgesehene Ausmass hinaus, durchaus ruhig und einwandfrei über die Gleise fahren können. Die Stromspeisung erfolgt von vier Unterstationen, die in den Stadtbahnstationen Unter St. Veit, Meidling-Hauptstrasse, Hauptzollamt und Währingerstrasse oder in deren unmittelbarer Nähe aufgestellt werden. In diesen Unterstationen erfolgt die Umwandlung des hochgespannten Drehstromes von fünftausend Volt in Gleichstrom mit 750 Volt. Die Detailpläne für die Oberleitung sind ebenfalls fertig. Es wird eine für die spätere Verwendung von 1500 bis 2000 Volt geeignete Oberleitungsanlage mit Ketten-aufhängung und zwei nebeneinanderliegenden Fahrdrähten vorgesehen. Die für die Stadtbahn neu zu beschaffenden Wagen, die auch auf die Strassenbahn übergehen können, sind in ihren mechanischen Teilen grundsätzlich gleicher Art ob Motorwagen oder Beiwagen. Die Wagen erhalten ein besonderes Untergestell, auf dem der Wagenkasten gefedert aufsitzt. Die Wagenkasten erhalten zwei geschlossene Plattformen mit seitlichen Doppelöffnungen von 1200 Millimeter Breite, die durch Schubtüren abschliessbar sind. Die erste Stufe liegt rund 80 Millimeter über den Stationsplattformen, so dass sich das Aus- und Einsteigen sehr bequem und rasch vollziehen wird. Der Wagen erhält 24 Sitzplätze und bietet bei voller Ausnützung des Raumes für insgesamt 75 Personen Platz. Es hat daher ein aus einem Motorwagen und zwei Beiwagen bestehender Zug einen Fassungsraum von 425 Personen. Ein Teil der Ausrüstung für die Elektrifizierung ist bereits vergeben, die übrigen Bestellungen werden in kürzester Zeit erfolgen.

Wiener Jugendhilfswerk. Der Leiter des Wiener Jugendhilfswerks, Dr. Franz Breunlich, hält am Mittwoch, den 27. Februar 1924 um 7 Uhr abends in der Schule 17. Geblergasse 29 und um 8 Uhr abends in Saal der Bezirksvertretung Währingerstrasse 43 und am Donnerstag, den 28. Februar 1924 um 7 Uhr abends in Hietzing, Felbigergasse 97 Lichtbildervorträge über das Wiener Jugendhilfswerk.