

Rathaus - Korrespondenz

Herausgegeben vom Wiener Magistrat, Magistrats-Direktion - Pressestelle

Wien, I., Neues Rathaus, 1. Stock, Tür 8 a // Fernsprecher-Nr.: B 40-500, Klappe 013, 837 und 838

Für den Inhalt verantwortlich: Wilhelm Adametz

9. Mai 1951

Blatt 746

Das Straßenbahnunglück vom 29. April
=====

Eine Stellungnahme der Direktion der Verkehrsbetriebe

9. Mai (Rath.Korr.)

Über das furchtbare Straßenbahnunglück am 29. April erschienen in verschiedenen Wiener Zeitungen Kommentare, die über Ursache und Schuld divergierende Anschauungen vertraten. Es wurde unter anderem auch von Organisationsmängeln, von technischer Rückständigkeit und von der Überalterung des Wagenparkes gesprochen. Die "Rathaus-Korrespondenz" hat sich deshalb an die Verkehrsbetriebe gewendet und folgende Stellungnahme erhalten:

Wie aus den technischen Untersuchungen und der Einvernahme des Fahrers hervorgeht, ist die Ursache des Unfalles nicht etwa in einem technischen Mangel der Wageneinrichtungen zu suchen, sondern leider nur auf das unrichtige Verhalten des Fahrers zurückzuführen.

Dieser fuhr nach der Übersetzung der Donauländebahn zuerst mit der fünften Fahrstufe bis zu der etwa 100 m weiter liegenden Gleisverbindung und von dort mit der höchsten (zwölften) Fahrstufe weiter, wodurch der Zug eine überhohe Geschwindigkeit erreichte. Warum und wozu der Fahrer in dem bereits beginnenden Gefälle auf die höchste Fahrstufe schaltete und dem Zug die hohe Beschleunigung erteilte, vermag er nicht anzugeben. In diesem Streckenteil auf die höchste Fahrstufe zu schalten ist umso unverständlicher als dort das Gefälle immer größer wird und beim Haus Breitenfurter Straße 18 bereits eine Geschwindigkeit von nur 18 km/St., gekennzeichnet durch Erinnerungssignale an den Querdrähten der Oberleitung, vorgeschrieben ist.

Nachdem nun der Fahrer mit der höchsten Geschwindigkeit in die Gefällstrecke eingefahren war, schaltete er bei Hausnummer 4/6 von der höchsten Fahrstufe unmittelbar auf die erste Bremsstufe.

Die unvermeidliche Folge war, daß er einen Lichtbogen zog und Flammen aus dem Fahrschalter schlugen. Nach Ausschaltung betätigte er zunächst die Handbremse, jedoch ohne Sand zu streuen. Bei der folgenden abermaligen Einschaltung der elektrischen Bremse in der Höhe des Altmannsdorfer Kinos schaltete der Fahrer wieder ohne Sand zu streuen angeblich durch bis zur letzten Bremsstufe. Die Auswirkung der Bremsung blieb jedoch wieder aus, weil, wie vorher, Rädergleiten eintrat. Nach Überfahung der Altmannsdorfer Straße gab der Fahrer erstmalig kurz Sand und zog die Handbremse mit aller Kraft an. Der Zug glitt nunmehr mit zunehmender Geschwindigkeit bis zur Gleiskrümmung, wo er aus dem Gleis geworfen wurde und umstürzte.

Die an diesen Unfall in diversen Tageszeitungen erschienenen Kommentare veranlassen uns, zu den wesentlichsten Punkten der Kritik, wie folgt, Stellung zu nehmen:

Der Hinweis auf die Überalterung unseres Wagenparkes, der den Vorwurf einer ungenügenden Betriebssicherheit beinhaltet, ist im vorliegenden Falle unbegründet, weil keinerlei technisches Gebrechen trotz eingehender Untersuchung vorgefunden wurde. Die Triebwagentype des Unfallszuges erhielt übrigens im Jahre 1929 neue starke Motoren und Fahrschalter.

Wenn in einer Mittagszeitung behauptet wird, "der Schaltkasten wäre womöglich wochenlang nicht geöffnet worden", so muß dieser kühnen Behauptung entgegengehalten werden, daß neben der Revision aller wichtigen Wageneinrichtungen auch die Fahrschalter aller im Betriebe stehenden Triebwagen täglich gewissenhaft revidiert werden. Übrigens hat der Fahrer in seiner Einvernahme bei der Polizei ausdrücklich angegeben, daß er sich auf der Fahrt vom Bahnhof Koppreitergasse zur Stadt und in der Weiterfahrt von der Stadt wiederholt von der einwandfreien Funktion der elektrischen Einrichtung und des Sandstreuers überzeugt hat.

In einem Morgenblatt wird die Schuld an dem Unglück darauf zurückgeführt, daß an Sonn- und Feiertagen kürzere Fahrzeiten vorgeschrieben sind. Es ist richtig, daß seit Jänner 1937 die Fahrzeiten auf vielen Linien für Sonn- und Feiertage eine Kürzung erfahren haben, die ihre Berechtigung darin hat, daß der allgemeine Straßenverkehr an Sonntagen im allgemeinen geringer ist als an Werktagen und daß vor allem das den Verkehr am stärksten behindern-

de Schwerfuhrwerk an Sonntagen gänzlich ausfällt. Es ist deshalb möglich, an Sonntagen eine etwas höhere Reisegeschwindigkeit zu erzielen, auf die ohne zureichenden Grund derzeit am allerwenigsten verzichtet werden kann, weil der zur Verfügung stehende Wagenpark zu den Verkehrsspitzen bekanntlich nicht ausreicht. Auf der Linie 62 beträgt die Kürzung auf der gesamten Strecke Ring - Endstelle Lainz 3'5 Minuten, von denen der größere Teil auf die Strecke Schleifmühlgasse - Ring entfällt, wo die größte Entlastung im Verkehr im Vergleich zu den Behinderungen im Werktagsverkehr an Sonntagen zu verzeichnen ist. Im übrigen hat der Fahrer bei der polizeilichen Einvernahme selbst angegeben, daß er keinen Grund hatte, zu rasch zu fahren, da ihm sein Zugführer beim Stechen der Kontrolluhr bei der Donauländebahn keine Verspätung angesagt hatte. Weiters gab der Fahrer auch an, daß die Fahrzeit für die Reststrecke nach Lainz derart bemessen sei, daß sie ohne weiteres eingehalten werden kann. Nach diesen klaren Aussagen des Fahrers sind alle **angeführten Folgerungen** hinfällig, die sich auf die Auswirkung der Fahrzeit auf den Unfall beziehen.

In einer Wochenzeitung wird neben zahlreichen Unrichtigkeiten über die Revision der Wagen und über die Ausbildung und Einteilung des Fahrpersonales die Behauptung aufgestellt, daß der Unfall im Grunde genommen letztlich auf die Überfüllung des Zuges zurückzuführen war. Es ist bekannt, daß sich Überfüllungen im Straßenbahnverkehr teils wegen des Wagenmangels teils wegen der mangelnden Verkehrsdisziplin des Publikums nicht vermeiden lassen. Zu vorliegendem Falle sei festgestellt, daß die Behauptung einer anderen Tageszeitung, der Unfallszug sei bei der Philadelphiabrücke durch das Zutun des dortigen Kontrollpostens übermäßig überfüllt worden, ganz und gar unwahr ist. Dieses Organ hat im Gegenteil die drängenden Fahrgäste ausdrücklich auf den Folgezug verwiesen, der schon im Anrollen und genügend aufnahmefähig war. Wenn u.a. darauf hingewiesen wird, daß im Bahnhof Koppreitergasse noch Reservezüge in Bereitschaft standen, ohne daß sie auf der Linie 62 eingesetzt worden wären, so ist dazu zu sagen, daß die Linie 62 zu diesem Zeitpunkt schon durch die Linie 162 verstärkt war, und daß die im Bahnhof Koppreitergasse noch in Bereitschaft gestandenen Züge für die Linie 8 bestimmt waren und auch auf dieser eingesetzt wurden.

Neue Betonstraße am Neubaugürtel
=====

9. Mai (Rath.Korr.) Die Ausgestaltung der Fahrbahndecke des Gürtels als Betonstraße hat bei der Wiener Bevölkerung lebhaftere Anerkennung gefunden. Nun wird, wie uns Stadtrat Jonas mitteilte, auch am äußeren Neubaugürtel mit der Herstellung einer Betonstraßendecke begonnen werden. Der Gemeinderatsausschuß für Bauangelegenheiten hat beschlossen, im Zusammenhang mit dem Neubau des Westbahnhofes und der Fortsetzung des bereits begonnenen Umbaus des Straßenbelages am Gürtel nun auch den äußeren Neubaugürtel von der Felberstraße bis zur Palmgasse mit einer Betonfahrbahn zu versehen. Die 12 m breite Fahrbahn wird mit Rücksicht auf den schweren Fahrzeugverkehr aus 19 cm Unterbeton und 6 cm Hartbeton hergestellt werden.

Einschreibungen in die 1. Klasse der Volksschulen
=====

9. Mai (Rath.Korr.) Der Wiener Stadtschulrat erinnert, daran, daß die Einschreibungen in die 1. Klasse der Volksschule vom 8. bis zum 11. Mai in der Zeit von 8 bis 12 Uhr vorgenommen werden müssen. Jeder Schulanfänger ist in der Kanzlei jener Volksschule des Wohnbezirkes einzuschreiben, die seinem Wohnhaus am nächsten liegt.

Pferdemarkt vom 8. Mai
=====

9. Mai (Rath.Korr.) Aufgetrieben wurden 59 Schlächterpferde, Summe 59. Bezahlt wurde für 1 Kilogramm Lebendgewicht: Bankvieh Ia 4.80 bis 5.50 S, IIa 4.60 bis 4.70 S, Fohlen Ia 5.50 bis 5.70 S. Der Marktverkehr für Schlächterpferde war ruhig.

Herkunft der Tiere: Wien 2, Niederösterreich 36, Oberösterreich 8, Steiermark 10, Burgenland 3.

Die tägliche Kohle
=====Wien blieb von der allgemeinen Kohlenknappheit verschont

9. Mai (Rath.Korr.) Anlässlich der Beendigung der diesjährigen Hauptheizperiode wird uns über die Versorgung der Stadt Wien mit festen mineralischen Brennstoffen in der Zeit vom 1. April 1950 bis 31. März 1951 vom Amtsführenden Stadtrat für Wirtschaftsangelegenheiten, ~~genau~~ berichtet:

Die Wiener Bezugsmenge von 1,883.735 Tonnen festen mineralischen Brennstoffen (Kohle, Koks, Briketts) blieb im abgelaufenen Wirtschaftsjahr (1. April 1950 bis 31. März 1951) um 8,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr zurück. Diese Senkung ist in der Hauptsache auf eine geringere Abnahme von ausländischer Staubkohle seitens der Wiener Elektrizitätswerke, die durch verhältnismäßig große Vorräte bedingt war, zurückzuführen.

Von der genannten Gesamtmenge erhielten die Gaswerke 521.852 Tonnen, die Elektrizitätswerke 268.490 Tonnen, die Industrie 283.205 Tonnen und der Hausbrandsektor 810.188 Tonnen; das sind zusammen 1,883.735 Tonnen.

Der Bedarf der Wiener Gas- und E-Werke konnte ohne jede Störung bei Aufrechterhaltung einer ausreichenden Vorratswirtschaft gedeckt werden. Die Wiener Industrie fand mit den ihr zur Verfügung gestandenen Mengen knapp das Auslangen. Die

Lieferung des Wiener Hausbrandsektors

nach Herkunft und Sorten umfaßte: Gelenkte Auslandskohle (Steinkohle, Braunkohle, Braunkohlenbriketts und Koks) 426.585 Tonnen. Freie Inlandskohle, und zwar Steinkohlenbriketts 17.866 Tonnen, Steinkohlen 168 Tonnen, Braunkohlen 49.107 Tonnen, Koks 316.462 Tonnen; zusammen 383.603 Tonnen. Das sind also insgesamt, ausländische und inländische Kohlen, 810.188 Tonnen.

Die Menge der Auslandsbezüge entsprach dem schlüsselmäßigen Anteil des Landes Wien an der für den österreichischen Hausbrandsektor bestimmten Quote. Von der Hausbrandliefermenge von 810.188 Tonnen wurden alle Verbrauchergruppen dieses Sektors, wie Kranken- und Wohlfahrtsanstalten, Schulen, Amtsgebäude und gewerbliche Betriebe aller Art ihrem Bedarf entsprechend versorgt. Für die Raum-

heizung der rund 700.000 Haushalte sowie für den Kochbedarf von zirka 140.000 gaslosen Haushalten stand ebenfalls Brennmaterial in bedarfsdeckendem Maße zur Verfügung. Der ungestörte Verlauf der Kohlenversorgung wurde allerdings durch den milden Winterverlauf begünstigt.

Während die Lieferungen von Koks und inländischer Kohle das Jahr hindurch ziemlich gleichmäßig gehalten werden konnten, waren die Zuschübe aus dem Ausland unregelmäßig. Den großen Zufuhren nach Beendigung der Heizperiode im Frühjahr 1950, welche sogar eine Absatzkrise hervorriefen, folgten im Herbst und Frühwinter sehr schwache Einläufe. Die Abnahme mineralischer Brennstoffe durch die Verbraucher war gleichfalls zeitlichen Schwankungen unterworfen. Zur Zeit der Absatzstockung bemühte sich der Kohlenhandel mit geringem Erfolg, durch Preisnachlässe und Zahlungserleichterungen, die Verbraucher zur Anlegung von Vorräten zu veranlassen. Erst das Bekanntwerden der Einstellung der Preissubvention für Briketts und für Kohle zur Kokserzeugung mit Ende Juli 1950 vermochte einen großen Teil der Verbraucherschaft zur Vorratsbildung für den Winter anzuregen.

Im Vergleich mit anderen europäischen Ländern, in welchen sich große Versorgungsschwierigkeiten mit nachteiligen wirtschaftlichen Folgen ergaben, blieb Österreich, und damit auch die Stadt Wien, im abgelaufenen Wirtschaftsjahr von der allgemeinen Kohlenknappheit, abgesehen von geringen Störungen, verschont.

Blick in die Zukunft

Die Auslandslieferungen für das erste Quartal des neuen, am 1. April 1951 begonnenen Kohlenwirtschaftsjahres dürften den Planmengen entsprechend erfolgen und werden zusammen mit der Inlandserzeugung den zeitbedingten schwächeren Bedarf der nächsten drei Monate decken können.

Die derzeitige Unübersichtlichkeit der europäischen Kohlenlage läßt eine allgemeine Beurteilung der künftigen Gestaltung der österreichischen Brennstoffversorgung aus dem Ausland und einen Schluß auf den Verlauf der Wiener Versorgung vorderhand nicht zu. Die Fehlmenge in den europäischen Ländern, welche für die nächsten Monate auf mehrere Millionen Tonnen geschätzt wird, so-

wie die in einigen Erzeugungsländern auf dem Gebiete der Produktion, der Verwertung und Verteilung, sowie des Exports von Kohle erfolgten wirtschaftspolitischen Maßnahmen lassen die Schwierigkeiten erkennen, vor welche Österreich bei der Aufbringung von ausländischen mineralischen Brennstoffen gestellt sein wird. Es ist auch zu berücksichtigen, daß neben dem Mangel an Kohle die enormen Preiserhöhungen ausländischer Erzeugnisse in der letzten Zeit mitbestimmend für das Ausmaß der Beschaffung von Importkohle sein werden.

Die wirtschaftliche Lage Österreichs macht es notwendig, daß neben der gebotenen Sparsamkeit, besonders bei der Verwendung von ausländischen Brennstoffen, noch mehr als bisher dem Ausbau der heimischen Kohlenvorkommen alle Kräfte und Mittel gewidmet werden.

Diamantene Hochzeit in Erdberg

=====

9. Mai (Rath.Korr.) Das Ehepaar Anton und Anna Slanina aus Erdberg feiert heute im Kreise ihrer fünf Kinder und vieler Enkeln und Urenkeln das diamantene Hochzeitsfest. Vizebürgermeister Honay und Bezirksvorsteher Pfeifer haben sich aus diesem Anlaß in die Wohnung des Jubelpaares begeben, um ihm im Namen des Bürgermeisters die herzlichsten Glückwünsche zum 60jährigen Bestand ihrer Ehe zu übermitteln. Vizebürgermeister Honay übergab dem Paar das Diplom und ein Geschenk der Stadt Wien und wünschte Frau Slanina, die bettlägerig ist, baldige Gesundung.

Das Straßenbahnunglück vom 29. April

=====

9. Mai (Rath.Korr.) Wie wir zu der Stellungnahme der Verkehrsbetriebe noch ergänzend erfahren, wurden die Motoren und Fahrschalter des Unglücks-Triebwagens erst im Herbst 1950 durch neue ersetzt. Ferner teilen uns die Verkehrsbetriebe mit, daß die höhere Reisegeschwindigkeit an Sonntagen keine höhere Fahrgeschwindigkeit bedeutet, sondern nur durch die geringe^{re} Behinderung im Straßenverkehr und an den Kreuzungen möglich wird.

Leopoldstadt im Aufbau

=====

9. Mai (Rath.Korr.) Heute nachmittag wurde im Festsaal der Bezirksvorstehung für den 2. Bezirk in der Karmelitergasse 9 die Ausstellung "Leopoldstadt im Aufbau" feierlich eröffnet. In instruktiven und übersichtlichen Photomontagen wird gezeigt, was der Krieg im 2. Bezirk zerstört hat und was inzwischen von der Gemeindeverwaltung wieder oder neu aufgebaut wurde. Modelle der neuen Gemeindebauten, der Parkanlage in der Venediger Au und andere ergänzen die photographischen Darstellungen. Den Mittelpunkt der Ausstellung bildet ein großer, über die ganze Längswand des Saales reichender Plan des 2. Bezirkes, auf dem alle wiederaufgebauten Objekte hervorgehoben sind. So erfährt man mit Staunen, daß allein in der Leopoldstadt 16 Schulen wiederaufgebaut wurden. Daneben gibt es neue Kindergärten, Wohnhausanlagen, Lagerhäuser, die Großgarage in der Engerthstraße und vieles andere mehr. Die Ausstellung, die von dem Architektenehepaar Pölzer durch die Initiative der Bezirksvorstehung des 2. Bezirkes eingerichtet wurde, ist deswegen besonders wertvoll, weil sie den Wienern, die sonst nur einen kleinen Teil des Wiederaufbaues sehen, einen umfassenden Überblick gibt.

Diesen Gedanken sprach auch Stadtrat Jonas aus, der in Vertretung des Bürgermeisters die Ausstellung eröffnete. "Die Ausstellung zeigt", so sagte er, "aus wieviel Steinchen sich das große Mosaik des Wiederaufbaues in Wien zusammensetzt". Er dankte im Namen des Bürgermeisters allen, die zum Gelingen dieser Ausstellung beigetragen haben.

Bei der feierlichen Eröffnung konnte Bezirksvorsteher Hladej unter anderen die Nationalräte Uhlir und Skritek sowie mehrere Gemeinderäte, den Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes, Bundesrat Riemer, und viele Bezirksvorsteher begrüßen. Die Ausstellung ist täglich bei freiem Eintritt zugänglich.