

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

24. April 1952

Blatt 577

Schulschluß, Sommerferien, Schulbeginn

24. April (Rath.Korr.) Wie der Stadtschulrat für Wien mitteilt, erfolgt der letzte stundenplanmäßige Unterricht an den Volks-, Haupt- und Sonderschulen in Wien im laufenden Schuljahr am Freitag, dem 4. Juli. Die Verteilung der Schulnachrichten findet Samstag, den 5. Juli, statt.

Die Sommerferien dauern von Montag, den 7. Juli (erster Ferientag), bis Samstag, den 6. September 1952 (letzter Ferientag).

Alle Kinder, die bis zum 1. September 1952 das sechste Lebensjahr vollenden, sind im Schuljahr 1952/53 unterrichtspflichtig und müssen angemeldet werden. Kinder, die in der Zeit vom 1. September bis zum 31. Dezember 6 Jahre alt werden, können auf Antrag der Erziehungsberechtigten zu Anfang des Schuljahres in die Schule aufgenommen werden, wenn über ihre geistige und körperliche Reife kein Zweifel besteht. Gesuche um die Aufnahme solcher Kinder sind bis längstens 30. Mai in der der Wohnung des Kindes nächstgelegenen Schule einzubringen; sie sind mit einer 4 S Bundesstempelmarke zu versehen.

Die Anmeldungen (Einschreibungen) der Kinder, die eine öffentliche Schule in Wien besuchen sollen, finden vom 26. bis zum 30. Mai zwischen 8 und 12 Uhr in allen öffentlichen Volksschulen Wiens statt, und zwar für jedes Kind in der Schule des Wohnbezirkes, die seinem Wohnhaus am nächsten liegt. In welche Schule die Kinder tatsächlich eingewiesen werden, hängt von den zur Verfügung stehenden Klassenräumen ab.

Nach der Einschreibung werden die angemeldeten Kinder durch den Schularzt untersucht. Ort und Zeit der Untersuchung wird den Eltern bei der Einschreibung mitgeteilt werden.

Zur Einschreibung sind mitzubringen: der Geburtsschein des

Kindes, eine die Staatsbürgerschaft des Kindes nachweisende Urkunde (Staatsbürgerschaftsnachweis des Vaters oder der Mutter), der Meldezettel, ferner von geimpften Kindern das Impfzeugnis.

Näheres über die Aufnahme in die Volks-, Haupt- und Sonderschulen und über die Befreiung vom Schulbesuch ist der an den Schul- und Amtshäusern angebrachten "Kundmachung" zu entnehmen.

Das Schuljahr 1952/53 beginnt Montag, den 8. September. An diesem Tag haben sich alle Volks-, Haupt- und Sonderschüler um 9 Uhr in ihren Schulen einzufinden.

Die Straßenbahn zur Internationalen Hundeausstellung

=====

24. April (Rath.Korr.) Anlässlich der diesjährigen Internationalen Hundeausstellung auf dem Messegelände werden Samstag, den 26., und Sonntag, den 27. April, während der Besuchszeiten die Linien A und Ak über Ausstellungsstraße zum Elderschplatz geführt und die Linie L zur Hauptallee verlängert. Am Sonntag wird außerdem die Linie H₂ zur Hauptallee geführt.

Am Vortag, Freitag, den 25. April, und an den beiden genannten Ausstellungstagen ist auf der Straßenbahn die Beförderung von fünf statt drei Hunden auf der vorderen Plattform der Beiwagen unter Einhaltung der sonstigen geltenden Bestimmungen bei Fahrtantritt am Freitag in der Zeit von 13 bis 19 Uhr und am Samstag und Sonntag in der Zeit von 8 bis 19 Uhr erlaubt; auf alleinfahrenden Triebwagen dürfen auf der hinteren Plattform nur zwei Hunde und auf der vorderen Plattform aller Wagen mit Ausnahme des führenden Triebwagens drei Hunde mitgenommen werden.

Eine Warnung des Stadtbauamtes

=====

24. April (Rath.Korr.) Anlässlich der Eröffnung des Stefansdomes und der Einholung der "Pummerin" nach Wien am 26. April warnt das Stadtbauamt die Bevölkerung nachdrücklich vor einer Überlastung von Balkonen und Erkern, da diese durch Kriegseinwirkungen möglicherweise ihre Tragfähigkeit eingebüßt haben. Das Besteigen von Baugerüsten ist im Interesse der allgemeinen Sicherheit strengstens untersagt.

Die neue Straßenbaumaschine im Einsatz
=====

24. April (Rath.Korr.) Das "Austin-Western Universalgerät", eine Maschine für den Straßenbau, die sich vor wenigen Tagen zum erstenmal vor dem Bürgermeister und den leitenden Beamten der Stadtverwaltung auf dem Rathausplatz produzierte, wird gegenwärtig in Rodaun an einer Baustelle ausprobiert.

Das Gerät hat in fünf Tagen zur vollen Zufriedenheit der Bau-techniker ein etwa 7000 Quadratmeter großes hügeliges Gelände ta-dellos planiert. Bemerkenswert ist, daß zur Vollbringung dieser Leistung ein Mann genügte, der auf dem Führerstand des fahrbaren Monstrums den komplizierten Mechanismus steuert.

Heute vormittag wurde dem Gemeinderatsausschuß für Bauange-legenheiten Gelegenheit geboten, sich von der Leistungsfähigkeit der Maschine zu überzeugen. Auf der Baustelle in Rodaun hatten sich auch Stadtrat Thaller, Bezirksvorsteher Radfux und Stadtbau-direktor Dipl.Ing. Gundacker mit den Leitern der zuständigen Magi-stratsabteilungen eingefunden.

Die Gemeinde Wien zahlt ihre Rechnungen pünktlich
=====

24. April (Rath.Korr.) In einigen Wiener Tageszeitungen wurde am Mittwoch behauptet, daß auch die Gemeinde Wien der Privatwirt-schaft Millionenbeträge für erstellte Leistungen und Lieferungen schuldig sei. Diese Behauptung ist völlig unwahr.

Von zuständiger amtlicher Seite wurde wiederholt die Fest-stellung gemacht, daß die Stadt Wien ihren Verpflichtungen gegen-über den für sie arbeitenden und liefernden Firmen jederzeit pünktlich nachkommt. Dies geht selbst aus einem in der Zeitschrift "Wirtschaft" vom 29. März veröffentlichten Artikel unter dem Titel "Die Zahlungsmoral der öffentlichen Hand" hervor. Es heißt darin, daß auch die Bundeshandelskammer bestätigt, "daß die Zahlungen der Gemeinde Wien verhältnismäßig rasch geleistet werden."

Die Wiener Gemeindeverwaltung weist die in der Öffentlich-

keit trotzdem immer wieder auftauchenden Beschuldigungen gegen die Gemeinde Wien, daß sie ihren finanziellen Verpflichtungen nicht pünktlich nachkomme und dadurch die Privatwirtschaft absichtlich schädige, auf das schärfste zurück. Diese aus durchsichtigen Gründen erhobenen Beschuldigungen stellen eine bewusste Unwahrheit dar.

Rindernachmarkt vom 24. April

=====

24. April (Rath.Korr.) Neuzufuhren aus dem Inland: 2 Ochsen, 20 Stiere, 61 Kühe, 4 Kalbinnen, Summe 87. Verkauft wurde alles.

Bei lebhaftester Nachfrage trat eine Verteuerung um durchschnittlich 30 bis 40 Groschen ein.

Schweinenachmarkt vom 24. April

=====

24. April (Rath.Korr.) Gesamtauftrieb: 78 inländische Fleischschweine, 117 jugoslawische Fettschweine, Summe 195. Verkauft wurde alles. Kontumazanlage: 94 inländische Fleischschweine.

Die Stadlauer Schule zur Besichtigung freigegeben

=====

24. April (Rath.Korr.) Wie bereits gemeldet, wird Samstag, den 26. April, um 10 Uhr, die neuerrichtete Volks- und Hauptschule für Knaben und Mädchen in Stadlau-Hirschstetten feierlich eröffnet. Um der Wiener Bevölkerung Gelegenheit zu geben, die Einrichtungen der Schule kennenzulernen, wurde das Gebäude zur Besichtigung freigegeben. Alle Wiener und Wienerinnen sind dazu herzlichst eingeladen. Besuchszeiten: Samstag, den 26. April von 13 bis 17 Uhr und Sonntag, den 27. April von 9 bis 12 Uhr. Die Schule ist mit der Straßenbahnlinie 25 bis Kagran, dann 317 bis Bahnübersetzung zu erreichen.

Schulkinder lernen den Wiener Gemeinderat kennen
=====

24. April (Rath.Korr.) Heute vormittag gab es für 61 kleine Wiener Buben und Mädels ein großes Erlebnis. Sie durften das Rathaus besuchen und wurden auch in den großen Sitzungssaal des Gemeinderates geführt.

Die Kinder, die aus den dritten Klassen der Knaben- und Mädchen-Volksschule 13., Steinlechnergasse stammen, wurden von Stadtrat Afritsch begrüßt. Der Stadtrat versuchte, den Buben und Mädels, die in den Abgeordnetenbänken Platz genommen hatten, die Arbeit der Wiener Gemeindeverwaltung zu erklären. Er berichtete ihnen von den Aufgaben des Bürgermeisters, der Stadträte und der Gemeinderäte. Die Kinder, die die Namen der Abgeordneten von den Plätzen ablasen, zeigten sich an diesem praktischen Spielunterricht sehr interessiert. Besonders die Buben gaben ihre bisherigen Berufspläne, Arzt oder Lokomotivführer zu werden, sofort auf und hatten nur mehr einen Wunsch, Stadtrat oder mindestens Gemeinderat zu werden.

Die älteste Frau von Wien
=====

24. April (Rath.Korr.) Die Wiener Frauen sind nicht nur durch ihren Charme und ihren Liebreiz bekannt, sie zeichnen sich auch durch besondere Langlebigkeit aus. Vor kurzem erst konnte die Gemeinde wieder eine Hundertjährige ehren. Die unbestritten älteste Wienerin jedoch ist Frau Anna Migschitz, die 1851 in Grieskirchen in Oberösterreich geboren wurde und jetzt in Mauer bei ihrem Sohn lebt.

Frau Anna, die - und das ist keine Phrase - geistig und körperlich noch erstaunlich rüstig ist, tritt morgen in ihr 102. Lebensjahr. Bei der offiziellen Gratulation zu ihrem seltenen Geburtstagsfest lieferte sie gleich einen Beweis ihrer geistigen Regsamkeit. Vizebürgermeister Honay überbrachte ihr die Glückwünsche der Stadt Wien und überreichte einen Brief des Bürgermeisters. Als er ihr mitteilte, daß sie den Ruhm für sich in An-

spruch nehmen könne, die älteste Frau Wiens zu sein, sagte Frau Anna: "Ich, die älteste Wienerin? Voriges Jahr war ich die Dritte! So was, das hätte ich mir nicht gedacht!"

Mit Vizebürgermeister Honay war auch Bezirksvorsteher Radfux gekommen, der die Glückwünsche des Bezirkes und ein Paket mit Lebensmitteln überbrachte. Von der Stadt Wien erhielt das Geburtstags"kind" eine Geldspende und gleichfalls ein Lebensmittelpaket und Bohnenkaffee und Wein.

Heute im Bauausschuß:

Der erste Schritt zur Errichtung der Wiener Sporthalle

=====

24. April (Rath.Korr.) Unter den mehr als hundert Geschäftsstücken, die der Gemeinderatsausschuß für Bauangelegenheiten heute zu behandeln hatte, fällt vor allem ein für die Wiener hoch erfreulicher Beschluß auf. Es ist dies die grundsätzliche Genehmigung, daß die schon so lange notwendige und von allen Sportkreisen gewünschte Sporthalle von der Stadt Wien gebaut wird.

Die ständig wachsende Sportfreudigkeit der Wiener Bevölkerung, die immer mehr erkennt, wie wichtig die Leibesübungen für die Volksgesundheit sind, hat die Gemeindeverwaltung veranlaßt, alle notwendigen vorbereitenden Schritte zu unternehmen, um dieses große und schöne Projekt zu realisieren. In der gedeckten, weiten Halle, die vielerlei Arten des Hallensportes dienen soll, wird das ganze Jahr hindurch und unabhängig von Klima und Wetter die Ausübung der wichtigsten Sportarten auch vor einem zahlreichen Publikum möglich sein. Für große kulturelle Veranstaltungen wird sich die Halle und ihre entsprechend großen Nebenräume gleichfalls sehr bewähren.

Die Sporthalle soll einen Fassungsraum von 12.000 bis 15.000 stationären Sitzplätzen haben, der aber bei Großveranstaltungen besonderer Art, wie Boxen usw. wesentlich vermehrt werden kann. Die Sporthalle soll am Vogelweidplatz im 15. Bezirks errichtet werden, weil dort der verkehrstechnisch günstigste Platz für eine solche Großanlage ist. Außerdem liegt er im Bevölkerungsschwerpunkt von Wien.

Der Gemeinderatsausschuß für Bauangelegenheiten hat auch be-

reits einen Antrag genehmigt, wonach die Kosten für die Durchführung in den Voranschlägen der Gemeindeverwaltung für das Jahr 1953 und der folgenden Jahre sicherzustellen sind.

Mit diesem Beschluß wurde ein neuer wichtiger Schritt für einen systematischen Aufbau Wiens getan.

Verkehrsbetriebe in Wien und anderswo

=====

Großraumwagen auch für Wien

24. April (Rath.Korr.) Der Amtsführende Stadtrat für die städtischen Unternehmungen, Dkfm. Nathschläger, sprach heute abend im Donaueuropäischen Institut über Probleme des Wiener Straßenverkehrs.

Stadtrat Dkfm.Nathschläger erwähnte einleitend, daß die Wiener Verkehrsbetriebe vor der Aufgabe stehen, den stark überlasteten und durch den Krieg arg hergenommenen Wagenpark zu ergänzen und zu modernisieren. Um festzustellen, welche Fortschritte das Ausland auf diesem Gebiet bisher gemacht hat, wurden eine Reihe von Studienreisen unternommen, über deren Ergebnisse Stadtrat Dkfm.Nathschläger im einzelnen berichtete.

In Brüssel wird der Verkehr wie in Wien fast ausschließlich von der Straßenbahn bewältigt. Brüssel mit 1,3 Millionen Einwohnern, hat eine Jahresfrequenz von rund 360 Millionen Fahrgästen, von denen aber nur 1,6 Prozent vom Obus übernommen werden. Es werden etwa zur Hälfte einzelfahrende Triebwagen und zur anderen Hälfte Zweiwagenzüge geführt, während in Wien 44 Prozent aller Züge Dreiwagenzüge und 42 Prozent Zweiwagenzüge sind. Hieraus ist schon ersichtlich, wie aufgelockert der Verkehr in Brüssel ist. Die moderne Ausrüstung der Wagen drückt sich auch darin aus, daß eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 17 bis 17,7 km/h erzielt wird, während bei uns die mittlere Reisegeschwindigkeit auf der Straßenbahn mit Einrechnung aller Außenlinien kaum 14,5 km/h erreicht. Auf größtmögliche Regelmäßigkeit in der Zugfolge wird durch Aufsichtsorgane besondere Sorgfalt aufgewendet. Die Verkehrsabwicklung ist solcherart auch mit den teilweise alten Wagen sehr befriedigend. Dennoch geht auch Brüssel

auf den Betrieb mit modernsten Großraumwagen über. Bemerkenswert ist weiters, daß die Brüsseler Verkehrsbetriebe seit zwei Jahren auch die alten, zweiachsigen Wagen auf Fahrgastfluß umgebaut haben. Es wurden die Plattformen vergrößert, ein fester Schaffnersitz eingeführt und elektro-pneumatische Türen eingebaut. Maßgebend für diesen Entschluß war in erster Linie die Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste, zugleich aber auch die sichere Hoffnung, daß durch die Einführung des Fahrgastflusses und damit die Vermeidung aller Schwarzfahrer eine Einnahmensteigerung erzielt würde, die sich sodann mit 3 bis 7 Prozent tatsächlich einstellte. Es konnte auch statistisch erwiesen werden, daß sich durch das Fahren mit geschlossenen Türen die Zahl der Unfälle beim Ein- und Aussteigen verminderte.

Eine wesentlich andere Verkehrsstruktur zeigt Paris. Dort entfällt der Löwenanteil auf die U-Bahn. Im Oberflächenverkehr wurde die Straßenbahn bekanntlich schon seit 1932 durch den Autobus ersetzt. Die U-Bahn, die noch immer, augenblicklich durch zwei Linien, erweitert wird, stellt ein weitverzweigtes, engmaschiges Netz von 166 km Doppelgleislänge mit 341 Stationen dar. Dieses Netz wird durch ein Autobusnetz glücklich ergänzt. Der Stand an Autobussen, der vor dem Krieg 3.500 betrug, wurde seither wieder auf 2.038 gebracht. Dazu kommen noch 57 Obusse und 56 Überlandautobusse. Die Verkehrsprobleme von Paris sind dank des Vorhandenseins der Metro ziemlich günstig gelöst; sie wären heute absolut unlösbar, wenn nicht der großzügige Ausbau der U-Bahn schon vor 50 Jahren in Angriff genommen worden wäre. Wenngleich die Metro heutzutage in mancher Hinsicht nicht mehr den modernen Tendenzen entspricht, so bewältigte sie doch im Jahre 1950 eine Frequenz von 1,13 Milliarden Fahrgästen klaglos. Die Verwaltung hat ein Erneuerungsprogramm für eine Zeitspanne von 15 Jahren aufgestellt. In den nächsten 10 Jahren sollen 100 neue Züge für die U-Bahn angeschafft werden. Für den Oberflächenverkehr ist die Anschaffung von 1.900 Autobussen bis 1956 vorgesehen.

Die Entwicklung in der Schweiz ist im wesentlichen durch den Einsatz einzeln fahrender vierachsiger Großraumwagen gekennzeichnet. Diese wurden von den Züricher-Verkehrsbetrieben seit 1935 entwickelt und im Krieg zu einer für Europa vorbildlichen

Ausführung vervollkommen. Es sind Großraumwagen mit einem Fassungsraum für 100 Personen, jedoch nur mit 27 Sitzplätzen, für Fahrgastfluß eingerichtet. Die Umstellung des Betriebes auf diese neue Betriebsart ist aber in Zürich noch nicht vollkommen, sondern erst zu etwa 50 Prozent durchgeführt.

Mailand hingegen ging schon im Jahre 1928 daran, den Betrieb kompromißlos auf Großraumwagen umzustellen. Eine Besonderheit Mailands stellen die Gelenk-Wagen dar, die aus zwei alten zweiachsigen Wagen unter Zwischenschaltung eines kurzen Wagenkastens hergestellt wurden und bis zu 170 Personen fassen. Sie werden gleichfalls nur von einem sitzenden Schaffner bedient. Es sind 562 vierachsige Großraumwagen und 62 Gelenk-Wagen vorhanden. Den Autobus- und Obusbetrieb bestreiten 43 Autobusse, 77 Obusse und 10 Gelenk-Obusse.

Ebenso wie in Mailand ist auch in Rom der gesamte Verkehr schon seit langem auf einzelfahrende Fahrzeuge in dichter Aufeinanderfolge und auf Fahrgastfluß in den Wagen umgestellt. Die Straßenbahn wurde in der Inneren Stadt schon seit 1930 zunächst durch Autobusse, später in den Jahren nach 1936 wegen Treibstoffmangel durch Obusse ersetzt. Derzeit ist das Netz so aufgebaut, daß die Innere Stadt innerhalb der inneren Ringlinie von Obussen befahren wird und von der inneren Ringlinie teils Obusse, teils Straßenbahnen in die äußeren Bezirke und Autobusse weiter hinaus führen. Die Verkehrsbetriebe Rom's sind übrigens zu der Erkenntnis gekommen, daß es unzweckmäßig ist, größere Wagen als solche für 100, maximal 120 Personen zu bauen, weil ein sitzender Schaffner nicht mehr als diese Anzahl bedienen kann.

In Deutschland ist man eben mit großem Eifer daran, den 15-jährigen Vorsprung des Auslandes aufzuholen.

Als erste Stadt hat München im Jahre 1949 die Versuchsausführung eines Großraumwagens herausgebracht, die allerdings als nicht geglückt bezeichnet werden muß.

Als nächste Stadt hat Hamburg eine eigene Type entwickelt, von der jetzt 100 Wagen gebaut werden sollen. Sie zeichnet sich durch besondere Einfachheit aus. Es folgten Hannover, Düsseldorf, Essen und andere Städte, wobei aber jede Verwaltung und jede Firma eigene Wege ging. Bemerkenswert ist, daß die neuesten Wagen keine Druckluftbremse mehr, sondern nur elektrische Brems-

einrichtungen haben.

Stadtrat Dkfm. Nathschläger zog aus den Erfahrungen seiner Reise den Schluß, daß sich überall der Großraumwagen mit Fahrgastfluß sowohl im Straßenbahnbetrieb als auch im Obus- und Autobusbetrieb nach seinem Siegeszug in Amerika auch in Europa, zumindestens im Westen und Süden vollend durchgesetzt hat. Die Betriebsart mit einzelfahrenden Großraumwagen oder höchstens mit einem Beiwagen ermöglicht eine namhafte Beschleunigung und eine weitgehende Auflockerung des Verkehrs, die werbend wirkt, und bringt zugleich eine wesentliche Minderung der Betriebsauslagen durch Personalersparnis. Es ist bewiesen, daß sich diese Betriebsart auch in Großstädten mit intensivem Verkehr bewährt, wenn ein entsprechend einfacher Tarif die Durchführung ermöglicht.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß die Vorteile des Großraumwagens mit sitzendem Schaffner folgende sind:

Ersparnis an Schaffnern, weil viel mehr Fahrgäste von einem Schaffner bedient werden können als bei uns und weil wegen der größeren Umlaufgeschwindigkeit weniger Wagen für die gleiche Verkehrsleistung benötigt werden. Eine Erleichterung der Arbeit des Schaffners bei der Fahrscheinausgabe durch Fahrscheindrucker und erleichtertes Geldwechseln. Restlose Einkassierung des Fahrpreises, weil ein Schwarzfahren nahezu unmöglich wird. Eine mögliche Einsparung von Kontrollorganen. Der Entfall der wiederholten Belästigungen der Fahrgäste durch das Befragen nach Fahrscheinen. Die verbesserten, mechanischen und elektrischen Einrichtungen der Großraumwagen und vor allem die Verwendung von Drehgestellen mit gummi-federten Rädern geben neben der erhöhten Fahrgeschwindigkeit durch ihre gute Kurvenläufigkeit eine wesentliche Schonung von Schiene und Wagen, was die Instandhaltungskosten sowohl des Oberbaues als auch des Fahrparkes senkt.

Die Nachteile sind: Längere Haltezeiten in den Haltestellen. Schwierigere Verkehrsabwicklung in den Zeiten der Verkehrsspitzen. Ungünstige Gepäckbeförderung. Beschwerlichkeiten für alte und gebrechliche Personen. Erschwerung des Umsteigens, wenn es schon nach wenigen Haltestellen erfolgen soll.

Es bleibt noch die sehr wesentliche Frage zu beantworten, ob am Straßenbahnverkehr grundsätzlich auch weiterhin festgehalten werden soll oder ob er allenfalls durch andere Betriebsarten

(Obus oder Autobus) ersetzt werden kann oder ersetzt werden soll. Fest steht, daß der Straßenbahnbetrieb die geringste Straßenfläche je beförderten Fahrgast beansprucht und deshalb das rationellste Beförderungsmittel für den Massenverkehr auf der Oberfläche bleibt.

Man kann jedoch keine generellen Rezepte aufstellen, sondern muß vielmehr in jedem einzelnen Fall untersuchen, welche Betriebsart die zweckmäßigste ist. In Paris z.B. wäre die Führung von Straßenbahnlinien, rein räumlich gesehen, gänzlich unmöglich.

Die gewonnenen Erfahrungen während der geschilderten Studienreisen lassen folgende Prognose für Wien zu: Um den durch den Krieg verursachten Wagenmangel einerseits zu beheben und um andererseits eine Verflüssigung und Rationalisierung des auch in Wien ständig wachsenden Verkehrs zu erzielen, denken wir daran, in den nächsten Jahren eine größere Anzahl von Großraumwagen samt Beiwagen anzuschaffen. Die Gesichtspunkte, die für die Konstruktion eines solchen Wiener Großraumwagens maßgebend sein sollen, sind uns bekannt. Der Vorwurf, der für die Konstrukteure den Ausgangspunkt für ihre Arbeit sein soll, ist gemacht und in Vorbesprechungen mit den Lieferfirmen erörtert worden. Die größte Hemmung, um das angestrebte Ziel zu erreichen, ist bei den Wiener Verkehrsbetrieben nach wie vor darin gelegen, daß bei den derzeitigen Tarifverhältnissen, die in keiner Weise dazu angetan sind, die effektiven Kosten zu decken, die Aufbringung der Mittel ungemein schwierig erscheint.