

# 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

---

Freitag, 25. Juli 1952

Blatt 1138

## Überspannung des Wientales durch 110.000 Volt-Freileitungen =====

25. Juli (RK) Das Stromversorgungsnetz Wiens ist derzeit an das österreichische Verbundnetz über zwei, aus westlicher bzw. südlicher Richtung kommende 110.000 V-Doppelleitungen angeschlossen, die in den Umspannwerken Nord (21., Jodleseer Straße) bzw. Süd (12., Pottendorfer Straße) enden. Die beiden Umspannwerke sind untereinander über die Umspannanlage des Kraftwerkes Simmering durch 110.000 V-Verbindungsleitungen zusammengeschlossen. In diesen drei Anlagen erfolgt die Umspannung der elektrischen Energie von 110.000 V auf 28.000 V zur weiteren Verteilung im Stadtbereich.

Mit Rücksicht auf den zunehmenden Energiebedarf Wiens, der auch durch die Ausweitung des erbauten Gebietes im Westen der Stadt bedingt ist, hat sich eine Verstärkung der Energieanspeisung aus dem Verbundnetz durch Herstellung eines dritten Anspeisepunktes notwendig erwiesen. Hierzu wird die aus dem Westen kommende 110.000 V-Freileitung nach dem derzeit im Bau befindlichen Umspannwerk West unverlegt. Im nächsten Jahr wird eine von diesem Umspannwerk ausgehende Leitungsverbindung im Anschluß an die bestehende Leitung in Richtung Umspannwerk Bisamberg - Umspannwerk Nord fertiggestellt werden.

Die beiden das Umspannwerk West berührenden 110.000 V-Doppelleitungen übersetzen bei Weidlingau in einem einzigen Spannungsfeld von rund 310 m Weite das Wiental samt der Wientalstraße und der Westbahn. Nördlich des Tales und der Bahnlinie stehen die Maste am Fuße des Eichberges, südlich des Tales auf der um etwa 52 m höheren Kuppe des Mühlberges. Die Höhe der Maste vom Boden bis zur Spitze beträgt je 31,3 m, das Gewicht ihrer Eisenkonstruktion allein 7.500 kg je Mast, ohne die Fundamente, die

ein Vielfaches davon wiegen. Jeder Mast trägt an 3 Doppelauslegern zwei Drehstrom-Leitersysteme, also 6 Leiterseile, und außerdem ein Erdseil, das über die Mastspitzen läuft. Die Leiterseile bestehen aus Aluminium mit einem Kernseil aus Stahl, das diesem Stahlaluminiumseil die erforderliche Zugfestigkeit gibt; der Durchmesser dieser Seile beträgt 19.2 mm. Diese Leiterseile werden so verlegt, daß die im Höchsthalle auftretende Zugspannung 8 kg/mm<sup>2</sup> beträgt, das entspricht einer Zugkraft von 1.700 kg, die jedes dieser 6 Seile im Höchsthalle auf den Mast ausübt. Jedes dieser Leiterseile wird über zwei paarweise angeordnete Langstabisolatoren am betreffenden Mastausleger befestigt. Der Durchhang der Leiterseile, der von der Temperatur im Freien und eventuell auftretender Eisbelastung (Rauhreif) des Seiles abhängt, beträgt im Höchsthalle rund 12 m, wobei das unterste Seil jedes Systems noch einen Abstand von etwa 40 m von der Straßenfahrbahn bzw. von rund 16 m vom Bahnkörper in vertikaler Richtung besitzt. Das Erd- (Blitzschutz-)seil besteht aus Stahl mit einem Querschnitt von 95 mm<sup>2</sup> und einem Durchmesser von 12.5 mm; seine maximale Zugbeanspruchung wurde mit 20 kg/mm<sup>2</sup>, entsprechend einem Gesamtzug von rund 1.900 kg, gewählt; der Durchhang beträgt im Höchsthalle rund 9.40 m. Das Gewicht einer Seillänge der Wientalüberspannung beträgt ungefähr 240 kg, sowohl für je 1 Leiterseil, als auch das Erdseil.

Heute vormittag wurden die Montagearbeiten an der Talüberspannung abgeschlossen und die Leitung in Betrieb genommen. Damit ist wieder ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Wiener Stromversorgung gemacht worden.

#### Verkehrsunfall auf dem Burgring

=====

25. Juli (RK) Heute früh kurz nach sechs Uhr kam es auf dem Burgring zu einem Zusammenstoß zweier Straßenbahnzüge. Der in Richtung Schwarzenbergplatz fahrende Zug der Linie "Ak" fuhr infolge Rädergleiten in einen in der Haltestelle Babenbergerstraße stehenden Vorderzug der Linie "D". Durch die Wucht des Aufpralles erlitten acht Personen Verletzungen, meist leichtere Gehirnerschütterungen, Prellungen und Schnittwunden. Einige Verletzte wurden vom Städtischen Rettungsdienst ins Unfallkranken-

haus gebracht. Der Triebwagen der Ak-Linie sowie der zweite Beiwagen der Linie D wurden erheblich beschädigt. Während der Störung, die 21 Minuten dauerte, wurden sämtliche Straßenbahnzüge ab Bellaria über die 2er-Linie und Eschenbachgasse zum Opernring abgelenkt. Beide Garnituren konnten nach dem Zusammenstoß die Fahrt mit eigener Kraft fortsetzen. Die Bremsen und Sandstreuer des Triebwagens waren in Ordnung.

#### Berichtigung

=====

In unserer Aussendung über die Überspannung des Wientales auf Blatt 1189 ist der letzte Absatz unrichtig. Die Montagearbeiten wurden noch nicht abgeschlossen und die Leitung noch nicht in Betrieb genommen. Näheres im folgenden Bericht.

#### In vierzig Meter Höhe über das Wiental

=====

#### Kühne Montagearbeiten in Hadersdorf-Weidlingau

25. Juli (RK) Heute vormittag wurden die Montagearbeiten über das Wiental bei Hadersdorf-Weidlingau von Vizobergermeister Weinberger, Stadtrat Resch, den Gemeinderäten des Ausschusses für die städtischen Unternehmungen sowie den leitenden Direktoren der Wiener Stadtwerke besichtigt.

Die Arbeiten an der Zubringerleitung werden Ende August, Anfang September abgeschlossen sein, womit das Umspannwerk West den Betrieb aufnehmen kann. Mit der Fertigstellung der zweiten Leitung ist nicht vor dem Frühjahr des nächsten Jahres zu rechnen. Die Arbeiter auf den 31 m hohen Masten haben es nicht leicht. Mit äußerster Vorsicht muß zu Werk gegangen werden, um ohne Störung des Straßen- und Eisenbahnverkehrs die Leitungsdrähte in 40 Meter Höhe über das Tal zu spannen. Während der Besichtigung ereignete sich auch ein Arbeitsunfall der glücklicherweise noch glimpflich verlief. Der Monteur Johann Babler rutschte ein Stück von einem Montagemast ab, auf dem der Leitungsdraht über eine Rolle lief. Dabei riß er sich eine tiefe Fleischwunde in den rechten Oberarm. Im letzten Augenblick konnte sich der Mann noch festhalten. Er wurde sofort in das Hanusch-Krankenhaus gebracht,

25. Juli 1952

"Rathaus-Korrespondenz"

Blatt 1191

konnte sich aber im Lauf des Nachmittags in häusliche Pflege begeben.

Der Direktor der Wiener E-Werke Dipl.Ing. Ruiss wies in einer kurzen Ansprache darauf hin, daß der steigende Energiebedarf Wiens die direkte 100.000 Volt-Zuleitung notwendig gemacht hat. Er betonte, daß trotz allen Schwierigkeiten im Gelände und bei der Materialbeschaffung die Arbeiten programmgemäß fortschreiten, sodaß noch im Spätsommer das neue Umspannwerk seinen Betrieb aufnehmen kann.

Vizebürgermeister Weinberger, der auch im Namen von Stadtrat Dkfm. Nathschläger sprach, hob hervor, daß mit Abschluß dieser Arbeiten die Wiener Energieversorgung neuerlich verstärkt sein wird. Er bezeichnete die Zusammenarbeit im Verbundnetz als symbolisch für die Verbundenheit der Bundesländer mit der Hauptstadt Wien. Vizebürgermeister Weinberger gedachte auch des Arbeiters der während der Besichtigung den Unfall erlitt und wünschte ihm eine baldige Genesung.

25jähriges Dienstjubiläum von Direktor Dipl.Ing. Grohs  
=====

25. Juli (RK) Der Direktor der Wiener Verkehrsbetriebe Dipl.Ing. Grohs feiert heute sein 25jähriges Dienstjubiläum. Dipl.Ing. Grohs der im 53. Lebensjahr steht, wurde erst im April dieses Jahres zum Direktor der Verkehrsbetriebe ernannt. Am 25. Juli 1927 trat er nach Absolvierung des technischen Hochschulstudiums und nach einer dreieinhalbjährigen Privatpraxis in den Dienst der Verkehrsbetriebe. Schon nach wenigen Jahren rückte er in eine leitende Stellung vor. Im Jahr 1938 wurde Direktor Dipl.Ing. Grohs mit gekürzten Bezügen in den Ruhestand versetzt; nach der Befreiung Österreichs sofort reaktiviert, war er zunächst als Betriebsleiter und Gruppenvorstand der Hauptwerkstätte und dann als Vizedirektor tätig.

## Amerikanische Studenten im Rathaus

=====

25. Juli (RK) Heute mittag besuchte eine größere Reisegesellschaft amerikanischer Universitätsstudenten das Wiener Rathaus. Die jungen Gäste wurden von Stadtrat Afritsch im Namen der Gemeindeverwaltung und des verhinderten Bürgermeisters herzlich willkommen geheißen.

Stadtrat Afritsch versicherte den Studenten und Studentinnen, daß sich die Wiener Bevölkerung immer aufrichtig freue, wenn ausländische Gäste nach Wien kommen. Es ist besonders zu begrüßen, wenn die heutige Jugend bestrebt ist, die Welt mit eigenen Augen kennen zu lernen. Es berechtigt zu Hoffnungen, daß die Jugend es einmal besser machen wird als es die Alten getan haben. Der Stadtrat wünschte den jungen Amerikanern einen angenehmen Aufenthalt in Wien und lud sie zur Besichtigung der Prunkräume des Rathauses ein. Als Andenken an den Besuch im Rathaus wurden ihnen Bilderalben überreicht.

Die Ursachen des Verkehrsunglückes am Burgring  
=====

25. Juli (RK) Zu dem Straßenbahnzusammenstoß, der sich heute früh am Burgring ereignete, teilen die Wiener Verkehrsbetriebe noch folgendes mit:

Nach den bisherigen Erhebungen trägt das Verschulden an dem Zusammenstoß, wie er selbst zugibt, der Fahrer des Zuges der Linie Ak, Franz Novak, weil er beim Heranfahen an die Haltestelle mit der Bremsung zu spät eingesetzt hat und auch die ihm zur Verfügung stehenden technischen Mittel, wie z.B. Sandstreuung und Schienenbremse, nicht angewendet hat. Die technische Einrichtung des Zuges wurde weder vom Fahrer bemerkt noch ist bei der Untersuchung des in den Bahnhof eingezogenen Unfallzuges ein Fehler festgestellt worden. Die Zeit in der der Zusammenstoß stattfand, war die Verkehrsspitzenzeit, in der alle Züge des Frühauslaufes auf der Strecke sind. Es war daher am Ring in der kürzesten Zeit eine ganze Zahl von vollen Zügen angestaut und die Organe, welche bei dem Unfall zu intervenieren hatten, wurden bedrängt weiterzufahren. Die anwesende Polizei hat sich zunächst nur mit der Feststellung der bei dem Unfall Verletzten und deren Unterbringung in die Rettungswagen beschäftigt. Eine direkte Weisung an unsere Organe, die Ankunft des Unfallkommandos abzuwarten, ist, wie uns diese versichern, nicht erfolgt. Die Weiterfahrt der Züge, einschließlich des Unfallzuges, wurde daher von unseren Organen veranlaßt. Erst nachher wurde von den Polizeiorganen darauf verwiesen, daß die Ankunft des Unfallkommandos hätte abgewartet werden müssen.

Die Meldungen der einzelnen Abendblätter, nach welchen eine Bremsprobe, die an Ort und Stelle hätte vorgenommen werden müssen, nicht wie üblich, sondern wegen der Weisung des Revisors nicht durchgeführt werden konnte, ist unrichtig, da Bremsproben an Ort und Stelle niemals vorgenommen wurden, sondern der Zug in den Bahnhof eingezogen und blockiert und auf Weisung der Aufsichtsbehörde überprüft worden ist.